

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

Dalam melakukan suatu penelitian diperlukan beberapa kajian yang akan digunakan sebagai landasan dalam membahas, menganalisis, dan memecahkan masalah yang ada/ berikut merupakan beberapa teori yang digunakan dalam penelitian.

#### **3.1 Angkutan**

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 3 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 117 Tahun 2018 Pasal 1 angka 1, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Angkutan (transport) pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan tujuan membantu orang atau sekelompok orang untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asalnya menuju tempat tujuannya (Warpani, 2002).

Menurut Fatimah (2019), angkutan dapat diartikan sebagai sarana untuk mengalihkan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain. Tujuannya adalah membantu individu atau kelompok mencapai tempat yang diinginkan atau mengirim barang dari titik asal ke tujuan. Proses ini dapat melibatkan penggunaan kendaraan atau bahkan angkutan manusia tanpa kendaraan.

Aminah (2018), angkutan umum (*public transport*) dapat diartikan sebagai berbagai jenis moda transportasi yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas pergerakan barang dan orang, dengan tujuan memenuhi kepentingan masyarakat umum. Jenis angkutan ini terbagi menjadi dua kategori, yaitu angkutan umum dan angkutan penumpang, dengan masing-masing memiliki jenis kendaraan dan fasilitas yang berbeda.

### **3.2 Angkutan Pedesaan**

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, Angkutan Pedesaan diartikan sebagai jenis angkutan yang dilakukan di dalam satu daerah kabupaten, dari satu lokasi ke lokasi lain, yang tidak melibatkan trayek angkutan perkotaan. Hal ini mengacu pada Pasal 1 Ayat (1) dari peraturan tersebut.

Angkutan pedesaan adalah proses mengambil sesuatu dari satu tempat dan membawanya ke tempat lain yang lebih bermanfaat atau berguna. Dalam hal ini, tujuan utama adalah memindahkan barang atau benda ke lokasi yang lebih tepat agar bisa dimanfaatkan dengan lebih baik sesuai kebutuhan. Nasution (2018) mengungkapkan bahwa angkutan pedesaan dapat dipahami sebagai proses mengangkut orang atau barang dari lokasi awal ke tujuan yang terletak di daerah pedesaan

### **3.3 Pariwisata**

Menurut UU No. 10 tahun 2009 tentang Kepariwisataaan, yang dimaksud dengan pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata yang didukung oleh berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan masyarakat, pengusaha, Pemerintah, dan Pemerintah Daerah. Kepariwisataaan bertujuan untuk :

1. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi
2. Meningkatkan kesejahteraan rakyat
3. Menghapus kemiskinan
4. Mengatasi pengangguran
5. Melestarikan alam, lingkungan, dan sumber daya
6. Memajukan kebudayaan
7. Mengangkat citra bangsa
8. Memupuk rasa cinta tanah air
9. Memperkukuh jati diri dan kesatuan bangsa
10. Mempererat persahabatan antar bangsa

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Nasional Tahun 2010 – 2025

pasal 1 ayat 1, yang dimaksud dengan kepariwisataan adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan Pengusaha.

Pariwisata adalah kegiatan perpindahan orang untuk sementara waktu ke destinasi diluar tempat tinggal dan tempat bekerjanya dan melaksanakan kegiatan selama di destinasi dan juga penyiapan – penyiapan fasilitas untuk memenuhi kebutuhan mereka (Mathieson & Wall dalam Pitana dan Gyatri (2005)).

### **3.4 Wisatawan**

Wisatawan adalah mereka yang tidak bekerja atau sedang berlibur dan secara sukarela mengunjungi daerah lain untuk mendapatkan sesuatu yang menciptakan kebahagiaan tersendiri. (WTO 2009) menjelaskan bahwasanya wisatawan adalah pengunjung sementara yang tinggal di daerah yang dikunjunginya dalam waktu 24 jam, termasuk yang melakukan perjalanan dengan kapal pesiar. (Wolah, 2016)

Menurut UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata pasal 1 ayat 2, wisatawan adalah orang yang melakukan wisata. Menurut (Tambunan, 2009) wisatawan adalah orang yang melakukan perjalanan sebagai wujud manifestasi dari interaksi sebagai akibat perpindahan orang dari tempat dimana wisatawan biasanya tinggal. Kunjungan atau perjalanan wisatawan dipengaruhi oleh beberapa faktor menurut Lau & McKercher (2006) dalam (Azizah 2021) yaitu :

- a. Faktor motivasi kunjungan setiap manusia, pihak perjalanan dan tipe perjalanan
- b. Geomorfologi tujuan atau faktor fisik lokasi tujuan
- c. Perjalanan sebagai tujuan utama atau tujuan sekunder, pemilihan transportasi
- d. Faktor waktu yaitu lamanya waktu kunjungan di tujuan wisata atau total durasi perjalanan

### **3.5 Daya Tarik Wisata**

Menurut UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataa, daya tarik wisata adalah segala sesuatu yang memiliki keunikan, keindahan, dan nilai yang berupa keanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisatawan.

### **3.6 Daerah Tujuan Wisata**

Menurut UU No. 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Kepariwisataaan Nasional, yang dimaksud dengan Daerah Tujuan Wisata yang selanjutnya disebut Destinasi Pariwisata adalah kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif yang didalamnya terdapat Daya Tarik Wisata, Fasilitas Umum, Fasilitas Pariwisata, aksesibilitas, serta masyarakat yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya kepariwisataan.

### **3.7 Sarana Wisata**

Menurut UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisatan, usaha jasa transportasi wisata adalah usaha khusus yang menyediakan angkutan untuk kepentingan dan urusan pariwisata bukan angkutan transportasi reguler atau umum (I. umum, 2009). Pembangunan sarana wisata di daerah tujuan wisata maupun objek wisata tertentu harus disesuaikan dengan kebutuhan wisatawan. Sarana wisata yang disediakan antara lain biro perjalanan, alat transportasi, dan alat komunikasi, serta sarana pendukung lainnya.

### **3.8 Angkutan Pariwisata**

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Nasional Tahun 2010-2025 menjelaskan tentang arah kebijakan penyediaan dan pengembangan sarana transportasi meliputi peningkatan dan pengembangan akses yang mudah dan peningkatan keamanan dan kenyamanan bergerak wisatawan menuju objek wisata. Kebijakan ini dilakukan dengan meningkatkan ketersediaan kapasitas angkutan pariwisata. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 154 ayat (1), yang dimaksud

angkutan orang untuk keperluan pariwisata termasuk kedalam angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek yang harus digunakan untuk pelayanan angkutan wisata, sedangkan di ayat (2), penyelenggaraannya harus menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dengan tanda khusus dan di ayat (3), diperbolehkan menggunakan kendaraan bermotor umum dalam trayek, kecuali di daerah yang belum tersedia angkutan khusus untuk pariwisata. Oleh karena itu perlu adanya perencanaan angkutan wisata, agar tidak terjadi penyimpangan seperti hal tersebut.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan republik Indonesia No. 117 Tahun 2018 Pasal 1 angka 3 menjelaskan bahwa Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau bus umum dan wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap. Angka 19 menjelaskan bahwa Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata adalah Angkutan dengan menggunakan Mobil Penumpang Umum dan Mobil Bus Umum yang dilengkapi dengan tanda khusus untuk keperluan wisata serta memiliki tujuan tempat wisata.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 117 Tahun 2018 pasal 1 angka 9, yang dimaksud Mobil Penumpang Umum adalah Kendaraan Bermotor angkutan Orang yang memiliki tempat duduk paling banyak 8 (delapan) orang termasuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 kilogram dengan dipungut bayaran dan pada angka 10 dijelaskan bahwa Mobil Bus Umum adalah Kendaraan Bermotor angkutan Orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 kilogram dengan dipungut bayaran.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum Tidak dalam Trayek

a. Pasal 3

Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau bus umum dalam trayek wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap.

b. Pasal 31

Pelayanan angkutan pariwisata sebagaimana merupakan pelayanan angkutan dari dan ke daerah-daerah wisata yang tidak dibatas oleh wilayah administratif, atau untuk keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, antara lain untuk keperluan keluarga dan sosial. Adapun ciri-ciri angkutan pariwisata dengan mengangkut wisatawan atau rombongan, angkutan dari dan ke daerah tujuan wisata atau tempat lainnya, serta mobil bus yang dioperasikan untuk keperluan pariwisata atau lainnya diluar pelayanan angkutan dalam trayek.

### 3.9 Permintaan Angkutan

Permintaan didefinisikan sebagai kuantitas total dari pelayanan atau jasa angkutan tertentu yang rela dan mampu dibeli oleh konsumen pada harga tertentu pada pasar tertentu, pada periode tertentu dan pada kondisi-kondisi tertentu pula. (Modul 005, Ekonomi Transport, STTD) dalam (Pengertian Permintaan Transportasi, 2016)

Permintaan angkutan didapat dari hasil survei wawancara wisatawan pada lokasi wisata, jenis permintaan angkutan terdiri dari :

a. Permintaan angkutan umum aktual (*actual demand*)

Permintaan angkutan umum aktual merupakan jumlah permintaan wisatawan yang sudah menggunakan angkutan umum. Perhitungan demand actual didapatkan dari menjumlahkan jumlah wisatawan yang berangkat ke lokasi wisata menggunakan moda angkutan umum

b. Permintaan angkutan umum potensial (*potensial demand*)

Permintaan angkutan umum potensial merupakan jumlah permintaan wisatawan yang sudah menggunakan angkutan umum ditambah dengan wisatawan pengguna kendaraan pribadi yang berkeinginan untuk beralih menggunakan angkutan umum. Perhitungan demand

potensial didapatkan dengan menjumlahkan wisatawan yang berangkat ke lokasi wisata menggunakan kendaraan pribadi dan yang bersedia berpindah ke angkutan pariwisata.

### **3.10 Jaringan Trayek**

Pengertian Jaringan trayek yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 merujuk pada gabungan atau kumpulan trayek yang membentuk suatu sistem yang saling terhubung dan menjadi satu kesatuan dalam menyediakan layanan angkutan penumpang.

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek

#### **c. Pasal 1**

Angkutan orang dengan kendaran bermotor umum dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran.

#### **d. Pasal 32**

Jaringan trayek pedesaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf e merupakan jaringan trayek yang melayani suatu kawasan pedesaan dan tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

#### **e. Pasal 33 Ayat 1**

Rencana umum jaringan trayek pedesaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 memuat paling sedikit :

- 1) Asal dan tujuan trayek merupakan simpul transportasi pedesaan dan wilayah lainnya yang mempunyai potensi bangkitan dan tarikan perjalanan angkutan pedesaan;
- 2) Jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jalan desa;
- 3) Perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan pedesaan;

- 4) Terminal asal dan tujuan serta terminal persinggahan paling rendah Terminal Tipe C atau simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, dan
- 5) Jumlah kebutuhan dan jenis kendaraan angkutan pedesaan.

### **3.11 Penentuan Rute**

Dalam merencanakan rute trayek, pendekatan dilakukan dengan mempertimbangkan zona asal dan tujuan wisatawan, yaitu permintaan yang paling banyak dan disesuaikan dengan jaringan lainnya, sesuai dengan Peraturan Menteri No. 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek dengan mempertimbangkan :

- a. Perkiraan bangkitan dan tarikan perjalanan pada setiap zona;
- b. Kelas jalan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

#### **a. Pasal 23**

1) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 harus memenuhi kriteria :

- a) Memiliki rute tetap dan teratur;
- b) Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara;
- c) Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan.

2) Tempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dapat berupa :

- a) Terminal
- b) Halte; dan /atau
- c) Rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum

3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan orang dalam trayek meliputi :

- a) Mobil penumpang umum; dan /atau
- b) Mobil bus umum

### 3.12 Parameter Kinerja Operasional Angkutan

Mengacu pada Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan teratur, perhitungan parameter kinerja angkutan dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Waktu Operasi  
Waktu operasi kendaraan adalah waktu yang digunakan kendaraan untuk beroperasi melayani wisatawan dalam satu hari.
- b. Kecepatan Rencana  
Kecepatan rencana adalah kecepatan rata-rata yang digunakan untuk menempuh perjalanan dalam satuan km/jam.
- c. Waktu Tempuh  
Waktu tempuh adalah perbandingan jarak tempuh dengan kecepatan operasi yang dibutuhkan oleh sebuah kendaraan untuk sampai ke tujuan.
- d. Waktu Sirkulasi  
Waktu Sirkulasi adalah waktu perjalanan dari titik asal ke titik tujuan dan kembali lagi ke titik asal.

$$CT_{ABA} = (T_{AB} + T_{BA}) + (\sigma_{AB} + \sigma_{BA}) + (T_{TA} + T_{TB})$$

#### Rumus III. 1 Waktu Sirkulasi

Keterangan :

- $CT_{ABA}$  = Waktu sirkulasi dari A ke B kembali ke A (menit)
- $T_{AB}$  = Waktu perjalanan rata-rata dari A ke B (menit)
- $T_{BA}$  = Waktu perjalanan rata-rata dari B ke a (menit)
- $\sigma_{AB}$  = Deviasi perjalanan rata-rata dari A ke B (menit)
- $\sigma_{BA}$  = Deviasi perjalanan rata-rata dari B ke A (menit)
- $T_{TA}$  = Waktu henti kendaraan di A (menit)
- $T_{TB}$  = Waktu henti kendaraan di B (menit)

e. Km-tempuh/rit

Km-tempuh/rit adalah jarak yang ditempuh suatu kendaraan dalam satu kali rit atau dua kali perjalanan (perjalanan bolak-balik).

Rumus:

$$JR = \frac{WO}{WP}$$

**Rumus III. 2** Km-tempuh/rit

Keterangan :

JR = Jumlah rit (rit/kend)

WO= Waktu operasi kendaraan (menit)

WP= Waktu perjalanan/waktu sirkulasi kendaraan (menit)

f. Waktu Antar Kendaraan (Headway)

Headway adalah selisih waktu keberangkatan atau kedatangan antara kendaraan angkutan dengan kendaraan dibelakangnya dalam satu rute pada satu titik tertentu. Rumus :

$$H = \frac{60.C.Lf}{P}$$

**Rumus III. 3** Waktu antar kendaraan (Headway)

Keterangan :

H = Waktu antara (menit)

P = Rata-rata jumlah wisatawan per jam pada seksi terpadat

C = Kapasitas kendaraan (seat)

Lf = Faktor muat, diambil 70%

g. Frekuensi

Frekuensi kendaraan adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu ruas jalan yang menjadi rute tersebut dalam kurun tertentu. Rumus mencari frekuensi :

$$F = \frac{60}{H}$$

**Rumus III. 4** Frekuensi

Keterangan :

F = Frekuensi (kend/jam)

H = Headway (menit)

h. Kebutuhan armada

Jumlah armada yang dibutuhkan dalam pengoperasian angkutan pariwisata. Rumus untuk menentukan kebutuhan jumlah armada sebagai berikut :

$$K = \frac{CT}{H} fA$$

**Rumus III. 5** Penentuan Kebutuhan Armada

Keterangan :

K = Jumlah kendaraan

CT = Waktu sirkulasi (menit)

H = Headway (menit)

fA = Faktor ketersediaan kendaraan

**3.13 Penjadwalan**

Penjadwalan adalah salah satu proses rencana operasi yang berhubungan dengan kegiatan melayani wisatawan secara cepat dan efisien dari tempat asal ke tempat tujuan.

**3.14 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)**

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di wilayah perkotaan, biaya pokok per kendaraan-km dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya pokok per kendaraan-km dibagi dengan pnp-km terjual untuk memperoleh biaya pokok per penumpang-km.

Terdapat dua komponen biaya yang digunakan dalam perhitungan biaya operasi kendaraan, yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung yang meliputi :

a. Biaya Langsung

Biaya langsung adalah biaya yang dikeluarkan untuk produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri dari :

1) Penyusutan Kendaraan

Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung dengan menggunakan metode garis lurus. Untuk kendaraan baru, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBM dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama harga kendaraan dinilai berdasarkan harga perolehan.

$$\text{Penyusutan/tn} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

### **Rumus III. 6** Penyusutan Kendaraan

Keterangan :

(Nilai residu 20% dari harga perolehan)

#### 2) Bunga Modal

Bunga modal dihitung dengan rumus :

$$\text{Bunga modal} = \frac{(n+1) \times \text{Modal} \times \text{suku bunga tahunan}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

### **Rumus III. 7** Bunga Modal

Keterangan :

n = Masa Pengembalian Pinjaman

#### 3) Gaji dan Tunjangan

Awak kendaraan terdiri dari sopir dan kondektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uang dinas jalan/tunjangan kerja operasi.

#### 4) BBM

Penggunaan BBM tergantung pada jenis kendaraan.

#### 5) Ban

Penggunaan ban tergantung pada jenis kendaraan dan jarak yang ditempuh.

#### 6) Service Kecil

Service kecil dilakukan tergantung pada kilometer tempuh antar-service yang disertai penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem.

7) Service Besar

Service besar dilakukan setelah dilakukan berkali-kali service kecil atau dengan patokan kilometer tempuh, yaitu penggantian oli mesin, oli garden, oli transmisi, platina, busi, filter oli, dan kondensor.

8) Penambahan Oli Mesin

Penambahan oli mesin dilakukan setelah kilometer tempuh pada jarak kilometer tertentu.

9) Suku Cadang dan Bodi

Biaya untuk keperluan suku cadang mesin, bagian rangka bawah (chassis) dan bagian bodi diperhitungkan per tahun sebesar 5% dari harga kendaraan.

10) Cuci Kendaraan

Cuci kendaraan sebaiknya dilakukan setiap hari.

11) Retribusi Terminal

Biaya retribusi terminal per kendaraan diperhitungkan per hari atau per bulan.

12) STNK/Pajak Kendaraan

Perpanjangan STNK dilakukan setiap lima tahun sekali, tetapi pembayaran pajak kendaraan dilakukan setiap tahun dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

13) KIR

KIR kendaraan dilakukan minimal setiap enam bulan dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

14) Asuransi

Asuransi kendaraan pada umumnya hanya dilakukan oleh perusahaan yang membeli kendaraan secara kredit bank. Namun, asuransi kendaraan perlu diperhitungkan sebagai pengamanan dalam menghadapi risiko. Biaya premi kendaraan per kendaraan per tahun.

b. Biaya Tidak Langsung

1) Biaya pegawai selain awak kendaraan

Biaya pegawai ini terdiri atas upah, uang lembur, dan jaminan sosial. Adapun jaminan sosial berupa tunjangan perawatan kesehatan, pakaian dinas, asuransi kecelakaan, dan tunjangan lainnya.

2) Biaya pengelolaan

Biaya pengelolaan berupa penyusutan inventaris kantor, penyusutan peralatan bengkel, izin trayek, biaya pemasaran, dan biaya lainnya.

### 3.15 Tarif

Tarif yang diperhitungkan agar pihak operator memperoleh keuntungan sebesar 10% dari biaya operasi kendaraan, dihitung dengan rumus :

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Rata-rata}) + 10\%$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Rata-rata}$$

$$\text{Tarif pokok} = \frac{\text{Total biaya pokok}}{\text{Faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}}$$

$$\text{Km tempuh/thn} = \text{Jarak Trayek} \times \text{Jumlah Perjalanan per Hari} \times \text{Jumlah Hari Operasi per Bulan} \times 12$$

#### **Rumus III. 8** Penentuan Tarif