

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

Sebuah penelitian memerlukan beberapa kajian yang akan menjadi acuan, landasan guna membahas, menganalisis, serta memecahkan suatu masalah.

3.1 Pengertian Transportasi

Menurut (Miro, 2005) transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat yang lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

1. Angkutan Umum

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dan tujuan diselenggarakannya angkutan umum adalah memberikan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. (Tamin O. Z., 1997)

Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau merupakan isi dalam (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009) Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 138 ayat (1).

Menurut (PM No 15 Tahun 2019) Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Pasal 1 Ayat (3), angkutan orang dengan kendaraan 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.

2. Angkutan Sekolah

Berdasarkan Peraturan (Direktorat Jendral Perhubungan Darat) Nomor SK.967/AJ.202/DRJD/2007 tentang Pedoman Teknis

Penyelenggaraan Angkutan Sekolah Direktur Jenderal Perhubungan Darat dalam pasal 1 angka 5 dijelaskan bahwa Angkutan Kota/Pedesaan anak sekolah adalah angkutan dalam trayek tetap dan teratur yang khusus melayani siswa sekolah. Kemudian pada pasal 8 dijelaskan bahwa Angkutan kota/pedesaan anak sekolah mempunyai trayek tetap dan teratur serta hanya beroperasi pada jam yang disesuaikan dengan keberangkatan dan kepulangan siswa. Menurut (PM No 117 Tahun 2018), Angkutan sekolah merupakan angkutan yang disediakan untuk mengangkut sekolah dari dan ke lokasi sekolah. Angkutan sekolah mempunyai trayek yang tetap dan teratur serta hanya beroperasi pada jam kepulangan dan keberangkatan siswa. dapat disimpulkan bahwa angkutan sekolah merupakan angkutan dalam trayek yang tetap dan teratur melayani siswa sekolah yang hanya beroperasi pada jam keberangkatan dan kepulangan siswa.

Menurut Peraturan (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2007) Nomor: SK.967/AJ.202/DRJD/2007 pasal 4 Pelayanan angkutan antar jemput anak sekolah diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Mengangkut siswa pada sekolah yang menyelenggarakan angkutan antar jemput anak sekolah, siswa dari sekolah yang saling bekerjasama untuk menyelenggarakan angkutan antar jemput anak sekolah atau siswa sekolah lain yang sekolahnya telah bekerjasama dengan sekolah yang menyelenggarakan angkutan antar jemput anak sekolah;
- b. Berjadwal dan singgah pada tempat-tempat yang telah ditentukan pihak sekolah penyelenggara angkutan antar jemput anak sekolah;
- c. Menggunakan bus dan/atau mobil penumpang;
- d. Menggunakan plat tanda nomor kendaraan warna dasar hitam dengan tulisan putih;
- e. Pelayanan dengan waktu tempuh paling lama 1,5 jam;
- f. Sekolah penyelenggara angkutan antar jemput bertanggung jawab atas kelancaran penyelenggaraan angkutan antar jemput anak sekolah.

3.2 Perencanaan Transportasi

Menurut (Yushan, 2016), Perencanaan transportasi merencanakan kebutuhan infrastruktur transportasi seperti jalan, terminal, pelabuhan, peralatan dan fasilitas untuk mendukung sistem transportasi yang efisien, aman dan lancar serta ramah lingkungan. Perencanaan transportasi juga memiliki analisis kebutuhan transportasi. Tujuan utama dari analisis kebutuhan transportasi adalah untuk memahami permintaan transportasi terkini dan masa depan di suatu wilayah atau kelompok populasi tertentu.

Menurut (Tamin O. Z., 2000), Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah sehingga terakomodasinya mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah. Sedangkan fungsi transportasi (Adisasmita, 2010) adalah sebagai pelayan pembangunan, sebagai fasilitas yang melayani kegiatan sektor lain.

Transportasi memiliki peran penting dalam pengembangan wilayah. Transportasi berkaitan erat dengan masyarakat dan aktivitasnya. Aktivitas yang dapat berjalan secara baik akan meningkatkan mobilitas masyarakat yang berpengaruh pada sosial, ekonomi, dan budaya pada wilayah tersebut. Sehingga dalam proses penentuan sistem transportasi perlu adanya perencanaan yang matang.

Sistem transportasi merupakan komponen dasar dalam proses pengembangan wilayah. Diselenggarakannya dengan tujuan untuk mengatur perpindahan penumpang maupun barang melalui sarana prasarana transportasi. Perencanaan transportasi menjadi upaya untuk mengkoordinasi interaksi antara penumpang, barang, sarana, dan prasarana.

Dalam perencanaan transportasi terdapat beberapa tahapan yang dimulai dari mengetahui berapa jumlah permintaan transportasi (transport demand analysis) pada suatu wilayah. Dalam transportasi terdapat empat tahapan untuk merencanakan, menganalisis, dan memprediksi suatu sistem transportasi. Empat tahap ini dikenal dengan istilah four step models. Empat tahapan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Bangkitan dan tarikan pergerakan (*Trip Generation*)

Bangkitan pergerakan adalah tahapan perencanaan transportasi yang menghitung jumlah pergerakan orang pada suatu zona atau tata guna lahan. Tata guna lahan yang dimaksud adalah aktivitas yang dapat menghasilkan pergerakan perjalanan. Pergerakan yang dihitung berupa perjalanan yang tertarik ke zona tersebut dan yang meninggalkan zona tersebut. Hasil dari analisis ini adalah kita dapat mengetahui jumlah orang atau kendaraan yang masuk atau keluar dari suatu zona tertentu dalam satu hari untuk mendapatkan bangkitan dan tarikan pergerakan.

2. Sebaran Pergerakan (*Trip Distribution*)

Tahapan ini adalah tahap lanjutan dari bangkitan perjalanan dimana pada tahapan ini menghubungkan interaksi antara tata guna lahan, jaringan transportasi, dan arus lalu lintas. Sebaran pergerakan menunjukkan ke mana dan dari mana lalu lintas tersebut.

3. Pemilihan moda transportasi (*Moda Split*)

Ketika terjadi interaksi antara dua penggunaan lahan di suatu kota, seseorang memutuskan bagaimana melakukan interaksi tersebut. Dalam kebanyakan kasus, opsi pertama adalah telepon atau email. Ini untuk mencegah perjalanan. Namun, interaksi yang sering membutuhkan gerakan. Dalam hal ini, perlu membuat keputusan terkait pemilihan mode.

4. Pemilihan rute (*Trip Assignment*)

Setelah proses menghitung permintaan perjalanan yang didapatkan dari hasil analisis trip distribution maka pergerakan dilakukan pembebanan ke rute jaringan jalan yang bertujuan untuk mendapatkan jumlah arus dan biaya perjalanan di ruas jalan penghubung antar zona. Sehingga hasil analisisnya berupa penilaian kinerja jaringan jalan.

3.3 Perencanaan Angkutan Sekolah

1. Pengertian Angkutan Sekolah

Angkutan sekolah adalah angkutan yang khusus melayani siswa sekolah dengan asal dan tujuan perjalanan tetap, dan dari sekolah yang bersangkutan menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002). Tujuan utama angkutan sekolah adalah untuk memastikan keamanan dan kenyamanan siswa saat perjalanan menuju dan dari sekolah. Pelayanan angkutan sekolah menggunakan bus atau van khusus yang ditambah dengan fasilitas keamanan. Penggunaan angkutan sekolah menjadi penting karena dapat mengurangi arus lalu lintas dan meminimalkan resiko kecelakaan yang disebabkan oleh pelajar.

2. Kualitas Angkutan Sekolah

Menurut Peraturan (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2007) Nomor: SK.967/AJ.202/DRJD/2007 (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2007), tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah, bahwa kualitas pelayanan angkutan sekolah yang baik harus memiliki ciri-ciri pelayanan sebagai berikut :

- a. Pelayanan angkutan kota/pedesaan anak sekolah diselenggarakan khusus mengangkut anak sekolah, berhenti pada halte yang telah ditentukan dan menggunakan mobil bus.
- b. Kendaraan yang digunakan untuk angkutan kota/pedesaan anak sekolah harus memenuhi persyaratan teknik dan laik jalan dan dilengkapi dengan persyaratan:
 - 1) Dapat dilengkapi fasilitas pengatur udara yang berfungsi dengan baik.
 - 2) Dilengkapi dengan lampu berwarna merah dibawah jendela belakang yang berfungsi memberi tanda bahwa mobil bus sekolah tersebut berhenti.
 - 3) Pintu masuk dan/atau keluar mobil bus sekolah dilengkapi dengan anak tangga dengan jarak anak tangga yang satu dengan yang lain paling tinggi 200 milimeter dan jarak antara permukaan tanah dengan anak tangga terbawah paling tinggi 300 milimeter.
 - 4) Dilengkapi suatu tanda yang jelas kelihatan berupa tulisan "BERHENTI" jika lampu merah menyala yang dipasang dibawah jendela belakang.

- 5) Mencantumkan papan/kode trayek pada kendaraan yang dioperasikan.
- 6) Kendaraan dengan warna dasar kuning dilengkapi dengan P3K, alat pemadam kebakaran yang berfungsi dengan baik dan pintu darurat.
- 7) Dilengkapi tanda berupa tulisan "BUS SEKOLAH".
- 8) Dilengkapi jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard kendaraan, yang dikeluarkan oleh pengelola angkutan kota/pedesaan anak sekolah.
- 9) Penempatan halte disesuaikan dengan posisi bangunan sekolah terhadap jalan yang dilewati angkutan kota/pedesaan anak sekolah.
- 10) Pelayanan dengan waktu tempuh paling lama 1,5 jam.

3. Permintaan Perjalanan Angkutan Sekolah

Permintaan perjalanan angkutan sekolah merupakan aspek penting dalam perencanaan dan pengelolaan sistem transportasi yang efektif. Permintaan perjalanan angkutan sekolah mempunyai hubungan yang kuat dengan jarak antara tempat tinggal siswa dengan sekolah. Semakin jauh jarak antara tempat tinggal siswa dengan sekolah, semakin tinggi pula permintaan angkutan sekolah. Hal ini dikarenakan :

- a. Waktu tempuh yang lebih lama: Berjalan kaki atau bersepeda menjadi tidak praktis dan memakan waktu lama untuk jarak yang jauh.
- b. Keamanan: Perjalanan yang jauh memaksakan pelajar untuk menggunakan kendaraan pribadi karena tidak adanya trayek angkutan umum dan kekhawtiran orang tua dengan keselamatan anak mereka jika harus menempuh perjalanan jauh dan menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor maupun sepeda.

Oleh karena itu, angkutan sekolah menjadi pilihan yang lebih aman, nyaman, dan efisien bagi siswa yang tinggal jauh dari sekolah. Selain jarak, beberapa faktor lain yang juga memengaruhi permintaan angkutan sekolah adalah:

- a. Ketersediaan moda transportasi alternatif: Jika moda transportasi alternatif seperti angkutan umum tidak tersedia atau tidak memadai, permintaan angkutan sekolah akan meningkat.
- b. Kualitas layanan: Layanan yang aman, nyaman, dan tepat waktu akan menarik lebih banyak pengguna.
- c. Kebijakan pemerintah: Kebijakan pemerintah yang mewajibkan penggunaan angkutan sekolah atau memberikan subsidi dapat meningkatkan permintaan.

4. Karakteristik Perjalanan Anak Sekolah

School trip yang dimaksud adalah perjalanan ke sekolah. Secara umum, student trip adalah home trip atau perjalanan dari rumah. Perjalanan ke tempat tujuan sekolah umumnya dimulai dan diakhiri pada waktu yang sama dengan tempat asal dan tujuan perjalanan, tempat tinggal. Dengan kata lain pembangkitan daya tarik dan pemanfaatan lahan sekolah adalah waktu. Perjalanan pelajar tersebut dapat digunakan sebagai permintaan jadwal bus sekolah (Margono, 2004).

5. Pemilihan Moda Transportasi

Pemilihan jenis moda yang akan digunakan untuk angkutan sekolah perlu dilakukan sebelum menentukan rute trayek. Sehingga dapat ditentukan kelas jalan mana yang dapat dijadikan rute untuk pelayanan angkutan sekolah yang dapat ditentukan berdasarkan klasifikasi dan karakteristik ruas jalan yang ada di wilayah studi. Berikut merupakan tabel yang digunakan untuk menentukan jenis kendaraan bila dilihat dari daya angkut menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

Tabel III. 1 Jenis Kendaraan Sesuai Daya Angkut

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang per Hari/Kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
MPU	8	-	8	250-300
Bus Kecil	19	-	19	300-400
Bus Sedang	20	10	30	500-600
Bus Besar Lantai Tunggal	49	30	79	1.000-1.200

Bus Besar Lantai Ganda	85	35	120	1500-1.800
------------------------	----	----	-----	------------

Sumber: Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002

Selain melihat dari kapasitas kendaraan, berikut ini merupakan tabel yang dapat digunakan untuk menentukan jenis kendaraan jika dilihat dari jumlah penumpang minimum menurut Keputusan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002) Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dari pada wilayah studi :

Tabel III. 2 Jenis Kendaraan Sesuai Jumlah Penumpang

Jenis Armada	Jenis Armada (unit)	Jumlah Penumpang Minimum/Hari (Orang)	Jumlah Penumpang Minimum (Orang)
MPU	20	250	5000
Bus Sedang	20	500	10000
Bus Besar	50	1000	50000

Sumber: Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002

6. Penentuan Rute Trayek

Rute angkutan umum didefinisikan sebagai tempat-tempat dimana angkutan umum secara tetap melayani penumpang, yaitu dengan menaikkan dan menurunkan penumpang. Dengan demikian dapat didefinisikan, rute merupakan lintasan yang dilewati suatu system angkutan umum. rute tersebut merupakan lintasan tetap dari angkutan umum yang secara rutin melayani calon penumpang pada rute-rute tersebut. (Rudi & Asrul, (2018)).

Dalam menentukan rute trayek diperlukan data berupa persebaran tempat tinggal pelajar dan alamat sekolah yang menjadi tujuan angkutan sekolah sehingga data tersebut berupa pola pergerakan pelajar (asal dan tujuan). Data tersebut didapatkan dari survey wawancara pelajar yang kemudian diolah menjadi Matriks Asal Tujuan (MAT) maka akan diketahui titik pusat pergerakan pelajar. Pendekatan ini dilakukan dengan mempertimbangkan zona asal dan tujuan yang memiliki *demand* tertinggi serta mempertimbangkan jaringan jalan yang akan dilalui oleh angkutan

sekolah. Berikut adalah Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah berdasarkan SK.967/AJ.202/DRJD/2007 :

- a. Bangkitan dan tarikan perjalanan dengan mempertimbangkan lokasi sekolah.
- b. Jenis pelayanan angkutan kota/pedesaan anak sekolah.
- c. Kelas jalan yang dilewati harus sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan.
- d. Jarak perjalanan dan waktu tempuh angkutan anak sekolah.
- e. Titik awal perjalanan angkutan dimulai.
- f. Titik centroid masing-masing zona tersebut.

3.4 Operasi Pelayanan

1. Manajemen Operasi Angkutan Sekolah

- a. Waktu Operasi Kendaraan
Waktu operasi kendaraan adalah waktu yang digunakan kendaraan untuk beroperasi melayani pelajar dalam satu hari.
- b. Kecepatan Operasi Kendaraan
Kecepatan operasi kendaraan adalah kecepatan rata-rata yang digunakan untuk menempuh perjalanan dalam satuan km/jam. Kecepatan rata-rata yang direncanakan untuk suatu perencanaan jaringan trayek pada kondisi normal biasanya adalah 30 – 40 km/jam tergantung juga dengan karakteristik wilayah penelitian.
- c. Faktor Muat Kendaraan (*Load Factor*)
Faktor muat (*load factor*) adalah rasio perbandingan jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas kendaraannya yang biasanya dinyatakan dinyatakan dalam persen (%). Pada perencanaan angkutan sekolah *load factor* yang digunakan adalah 100%.
- d. Waktu Tempuh Kendaraan
Waktu tempuh kendaraan adalah perbandingan jarak tempuh dengan kecepatan operasi yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk sampai ke tujuannya.
- e. Waktu Antar Kendaraan (*Headway*)

Waktu antar kendaraan adalah selang waktu antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya yang berada di depan atau belakangnya. Angkutan sekolah memiliki jam operasi hanya saat berangkat dan pulang sekolah dengan waktu tempuh pelayanan paling lama adalah 1,5 jam tiap satu shift.

f. Frekuensi Kendaraan

Frekuensi Kendaraan adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu ruas jalan yang menjadi rute trayek tersebut dalam kurun waktu 1 jam.

2. Jumlah Kebutuhan Armada

Perhitungan jumlah kebutuhan armada yang beroperasi ditentukan dengan melihat permintaan terhadap pelayanan jasa bus sekolah. Kemudian perhitungan manajemen operasional kendaraan seperti waktu sirkulasi dan waktu antar kendaraan (*headway*) juga digunakan sebagai penentuan jumlah kebutuhan armada yang akan dioperasikan nantinya.

3. Penjadwalan Angkutan Sekolah

Penjadwalan angkutan sekolah dilakukan untuk memastikan bahwa angkutan yang akan dioperasikan berlaku secara efektif. Persyaratan penjadwalan angkutan sekolah yang baik harus memperhatikan :

- a. Rancang rute bus sekolah yang optimal dengan melewati titik yang logis untuk meminimalkan waktu tempuh dan memaksimalkan efisiensi.
- b. Clock-Face Headway. Dengan pengertian bahwa waktu kedatangan angkutan sekolah berikutnya diatur seragam dan berulang yang bertujuan untuk memberikan penjadwalan yang mudah diingat dan diikuti penumpang.
- c. Pengaturan waktu kedatangan baik dalam satu trayek maupun kombinasi beberapa trayek yang melayani bagian wilayah atau rute sama.

3.5 Penentuan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya Operasional Kendaraan didefinisikan sebagai biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian suatu kendaraan pada

kondisi normal untuk satu tujuan tertentu. Salah satu komponen dalam penetapan tarif adalah besar biaya operasional kendaraan (BOK). Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada penelitian ini menggunakan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur berupa Surat Keputusan yang dikeluarkan oleh (Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor KP.792/AJ.205/DRJD/2021, 2021). Dilakukan pengelompokan biaya dengan teknik pendekatan sebagai berikut:

1. Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan
 - a. Biaya produksi merupakan biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi.
 - b. Biaya organisasi adalah semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan.
 - c. Biaya pemasaran adalah biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.
2. Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan :
 - a. Biaya Langsung Biaya yang berkaitan langsung dengan produksi jasa yang dihasilkan, yang terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya langsung yaitu meliputi :
 - 1) Penyusutan kendaraan
Biaya penyusutan merupakan biaya dari manfaat yang dicadangkan setiap tahun sepanjang umur ekonomi suatu kendaraan. Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung berdasarkan harga kendaraan baru termasuk BBM dan ongkos angkut.
 - 2) Bunga modal
Bunga modal dihitung ketika kendaraan dibeli secara tunai. Jika kendaraan dibeli secara kredit, komponen bunga modal tidak dihitung lagi.
 - 3) Gaji dan tunjangan

Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uang dinas jalan/operasi.

4) Bahan bakar minyak (BBM)

Penggunaan BBM menyesuaikan dengan harga saat ini.

5) Ban

Ban untuk MPU adalah 4 ban terdiri dari 2 buah ban untuk depan dan 2 buah ban untuk belakang, dengan daya tahan ban rata-rata 24.000 km.

6) Servis kecil

Servis kecil dilaksanakan melalui batasan km tempuh antar servis serta pergantian oli mesin, oli garden, oli transmisi, serta menambahkan gemuk rem.

7) Servis besar

Servis besar dilaksanakan sesudah beberapa servis kecil atau melihat batasan km tempuh yang meliputi pergantian minyak rem, filter oli, dan filter udara.

8) Penambahan oli mesin

Penambahan oli mesin dilakukan sesudah km-tempuh di jarak km tertentu.

9) Suku cadang dan body

Biaya guna kebutuhan suku cadang mesin, chasis dan bagian badan dipertimbangkan pertahun senilai 5% berdasarkan harga kendaraan baru.

10) Cuci kendaraan

Cuci kendaraan MPU dilakukan setiap hari.

11) Retribusi terminal

Biaya retribusi terminal perkendaraan per hari tergantung dari kebijakan daerah masing-masing.

12) STNK / pajak kendaraan

Perpanjangan STNK dilakukan setiap 5 (lima) tahun sekali, tetapi pembayaran pajak kendaraan dilakukan setiap 1 (satu) tahun

sekali dan biaya yang dibebankan berdasarkan aturan yang ada di daerah masing-masing.

13) KIR

KIR dilakukan tiap 6 (enam) bulan sekali. KIR ini dilakukan bertujuan untuk memeriksa keadaan kendaraan masih layak atau tidak. Untuk besarnya biaya KIR tergantung pada kebijakan yang berlaku pada daerah serta dinas terkat daerah tersebut.

14) Asuransi (kendaraan dan awak kendaraan)

Asuransi terdiri dari 2 (dua) yaitu:

1. Asuransi kendaraan
2. Asuransi awak

b. Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung ini berhubungan dengan produksi jasa yang dihasilkan, terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tidak langsung yaitu meliputi:

1) Biaya pegawai selain awak kendaraan:

- a. Gaji
- b. Uang lembur
- c. Tunjangan sosial
 1. Tujuan perawatan kesehatan
 2. Pakaian dinas
 3. Asuransi kecelakaan

2) Biaya Pengelolaan

- a. Penyusutan bangunan kantor
- b. Penyusutan pool dan bengkel
- c. Penyusutan investaris / alat kantor
- d. Penyusutan sarana bengkel
- e. Biaya administrasi kantor
- f. Biaya pemeliharaan kantor
- g. Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
- h. Biaya listrik dan air