

ANALISA KOMPONEN BIAYA BUS PARIWISATA GUNA PENENTUAN TARIF DAN HARGA SEWA

Oleh : Hari Rachmadi. SE

ABSTRAK

Analisa komponen biaya yang digunakan oleh perusahaan bus pariwisata guna penentuan tarif dan harga sewa bus pariwisata dilakukan di daerah istimewa Yogyakarta terdiri dari 5 perusahaan bus pariwisata .

Tujuan dari penelitian ini untuk memastikan komponen biaya yang terdiri dari biaya langsung (direct Cost), biaya tidak langsung (indirect Cost) dan penentuan tarif dan harga sewa bus pariwisata .

Akhirnya penelitian ini mendapatkan komponen biaya sebagai dasar penentuan tarif dan harga terdiri dari :

- 1. Biaya langsung (direct cost) .*
- 2. Biaya tidak langsung (indirect cost).*
- 3. Dasar Penentuan Tarif dan Harga sewa.*

A. Latar Belakang

Perkembangan wisata domestik melalui darat dengan bus pariwisata di Indonesia banyak diminati oleh banyak wisatawan. Hal ini dikarenakan perangkutan melalui darat lebih murah cepat dan flexible, apabila dibandingkan dengan kapal laut maupun kapal udara meskipun daya tampung bus pariwisata lebih kecil dibandingkan dengan kapal laut maupun kapal udara. Dengan demikian diperlukan suatu komponen biaya dalam perhitungan segi tarif dan harga serta peningkatan daya tampung bus pariwisata. Agar dalam penentuan tarif tetap mendapat keuntungan tetapi pasar juga mampu untuk menyewa.

Konsep sampai di tempat tujuan dengan selamat, sebagai suatu produk dalam perangkutan orang hendaknya diyakini sejak awal yang mengandung arti bahwa perangkutan harus mempunyai syarat aman dan nyaman. Syarat aman memiliki arti bahwa penumpang tidak

mengalami kekurangan suatu apa pun ketika sampai di tempat tujuan yaitu orang tidak mengalami cedera. Syarat nyaman lebih tertuju pada perangkutan orang yang berpergian hendaknya berada dalam keadaan nyaman, senang, tidak menderita akibat sarana dan prasarana yang tidak bisa memberikan suasana nyaman. Dalam sistem perangkutan masih dituntut syarat lain yang tidak kalah pentingnya yaitu cepat dan murah. Faktor kecepatan dalam perangkutan diusahakan dengan menyempurnakan teknologi perangkutan, Demikian besar tuntutan atas kecepatan perangkutan sehingga diciptakanlah alat angkut jalan yang nyaman bagi pengguna fasilitas wisata yaitu bus pariwisata.

Perangkutan diperhitungkan sebagai biaya pemakaian dan dibebankan pada hasil pemakaian yang harus dibayar oleh konsumen atau pengguna angkutan. Oleh karena itu, konsumen akan menuntut harga murah dan pengguna angkutan berusaha menekan biaya pemakaian serendah

mungkin. Salah satu faktor yang dapat dan selalu ditekan biaya adalah perangkutan, karena itu selain aman, nyaman dan cepat, sistem perangkutan juga harus memenuhi syarat murah untuk konsumen.

Untuk mendapatkan fasilitas yang mempengaruhi penentuan nilai tarif dan harga agar layak dan dapat di bayar oleh pengguna angkutan wisata, yaitu :

1. Biaya yang dipengaruhi oleh berat, volume atau isi serta perlakuan khusus yang harus diberikan misalnya kebersihan, kenyamanan dan menarik.
2. Nilai dalam tarif dan harga ialah jumlah uang yang sanggup dibayar oleh pengguna untuk diberikan kepada perusahaan bus tersebut. Hal-hal yang dapat mempengaruhi nilai tarif dan harga yang diungkapkan oleh Suwardjoko Warpani adalah “fasilitas yang didapat, ketepatan waktu sampai tujuan serta untuk angkutan penumpang, kondisi penumpang setelah sampai tujuan dalam keadaan baik dan tidak cedera.” (Suwardjoko Warpani: 1990:165)

Konsumen atau pengguna angkutan wisata darat pada umumnya mengatur perjalanan dan memilih model bus pariwisata sendiri serta membayar sendiri-sendiri. Meskipun, model bus pariwisata dirancang untuk mengangkut banyak penumpang. Penumpang dapat dengan sengaja dibentuk berupa rombongan, misalnya oleh perusahaan bus pariwisata atau oleh beberapa orang yang kemudian bergabung ke dalam rombongan atau Travel Agent. Mereka memborong sejumlah bus pariwisata dan tempat duduk atau seluruh kapasitas yang tersedia.

Keberadaan angkutan penumpang bus pariwisata di Indonesia sangat

dibutuhkan masyarakat yang melakukan perjalanan berwisata. Hal ini disebabkan keinginan dari para wisatawan yang berkunjung ke daerah tujuan wisata sehingga sarana angkutan penumpang sangat penting dan vital bagi pertumbuhan perekonomian masyarakat, terutama daerah-daerah yang menjadi tujuan wisata.

Tarif dan harga merupakan salah satu factor data yang mutlak harus diperhatikan dalam pengelolaan angkutan penumpang, karena pada dasarnya penentuan tarif akan senantiasa berada pada dua sisi yang berbeda. Dari pihak perusahaan transportasi selaku penyelenggara akan menetapkan tarif yang setinggi-tingginya untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya, sedangkan pihak konsumen, dalam hal ini wisatawan / travel agent selalu menginginkan tarif serendah-rendahnya dan mengharapkan fasilitas yang sebaik-baiknya.

Melihat dua kepentingan tersebut, tentunya diperlukan penyeimbangan agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan. Pihak perusahaan transportasi selaku penyelenggara tidak rugi dan senantiasa dapat memberikan kebutuhan pengguna yang sesuai dengan keinginan konsumen, sementara dari pihak wisatawan / Travel Agent selaku konsumen tidak merasa rugi, karena fasilitas yang didapat memang sesuai dengan harga yang dibelinya .

B. PROBLEMATIKA PENELITIAN

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, dapat disimpulkan perumusan masalahnya komponen biaya apa saja yang mempengaruhi dalam penentuan tarif maupun harga bagi sebuah perusahaan angkutan wisata .Tentunya komponen biaya ini harus diketahui lebih dahulu sebelum sebuah perusahaan bus

wisata menentukan tarif dan harga dan memutuskan menjadi pengusaha angkutan wisata, bukan hanya berdasar keinginan maupun trend semata dalam berusaha .tanpa didasari perhitungan perhitungan yang masak dari studi kelayakan yang dilakukan .

C. Batasan Masalah

Dalam penyusunan penelitian ini penulis memberikan batasan terhadap masalah yang diteliti, batasan yang diteliti adalah perusahaan perusahaan bus pariwisata yang ada di daerah Istimewa Yogyakarta. Dengan harapan penelitian yang penulis lakukan dapat menghasilkan suatu kesimpulan yang lebih jelas dan terperinci. Batasan masalah yang penulis angkat dalam penelitian ini adalah mengenai komponen komponen biaya dalam penentuan tarif dan harga bus pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui biaya langsung dan tidak langsung.
2. Untuk mengetahui Biaya operasional bus Pariwisata
3. Untuk mengetahui penentuan tarif dan harga bus Pariwisata.

E. Metode

1. Lokasi dan Waktu Penelitian

a. Lokasi

Dalam penyusunan penelitian ini perusahaan perusahaan bus pariwisata yang berada di Daerah Istimewa Yogyakarta .

b. Waktu

Dalam melaksanakan penelitian penulis melakukan pengambilan

data penelitian pada bulan Januari 2010, selama 1 bulan.

2. Variabel penelitian

Adapun sebagai pendukung dan inti yang akan penulis bahas dengan mengambil beberapa variabel yaitu:

- a. Biaya langsung dan tidak langsung.
- b. Komponen biaya operasional perusahaan bus pariwisata di Yogyakarta.
- c. Bus pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta dalam menentukan tarif dan harga?

3. Metode Pengumpulan Data

Sebagai penunjang daripada kelengkapan tentang penelitian yang akan penulis jalankan ini metode pengambilan data menggunakan metode observasi dan wawancara hingga informasi yang diperoleh semakin maksimal.

4. Metode Analisa

Metode analisis yang penulis gunakan adalah: Diskriptif Kualitatif

F. Teorisasi

1. Transportasi

a. Pengertian Transportasi

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industri. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat suatu bangsa atau daerah.

Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya perangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan.

Transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong, dan peng-

gerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi. Namun, belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang/komoditi berguna menurut waktu dan tempat (Time utility and Place utility).

2. Angkutan Wisata

a. Pengertian Angkutan Wisata.

Dalam pemakaian angkutan wisata adanya berbagai pihak yang mendukung perjanjian variabel balik. Pihak-pihak dalam perjanjian variabel balik adalah pengangkut dan pengirim. Pengertian perjanjian variabel balik dalam angkutan wisata adalah kedua belah pihak, baik pengangkut maupun pengirim, yang mempunyai hak dan kewajiban sendiri-sendiri.

Angkutan wisata adalah perjanjian timbal balik antara pegangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan perangkutan orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan dan menerima barang dengan baik dan selamat. (H.M.N. Purwosujito:1991:2)

Syarat angkutan wisata, yaitu :

- 1) Manusia yang membutuhkan

- 2) Jenis angkutan wisata yang dibutuhkan

- 3) Kendaraan sebagai alat angkut

- 4) Jalan sebagai prasarana angkutan wisata

- 5) Pengelola angkutan wisata

b. Fungsi angkutan wisata

Fungsi angkutan wisata adalah memindahkan orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Meningkatnya daya guna dan nilai merupakan tujuan dari angkutan wisata artinya apabila daya guna dan nilai tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, karena merugikan penyelenggara angkutan wisata.

c. Tujuan Perangkutan Wisata

Perangkutan untuk tujuan berwisata di darat dapat menggunakan berbagai macam angkutan yang telah disediakan oleh perusahaan transportasi. Angkutan wisata menurut Departemen Perhubungan adalah “angkutan dengan menggunakan mobil, bus umum, bus pariwisata yang di lengkapi dengan tanda-tanda khusus, untuk mengangkut wisatawan ke dan dari daerah tujuan wisata.” (www. Dephub.go.id : 2008).

3. Tarif

a. Pengertian Tarif

Tarif mempunyai pengertian biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan untuk satuan berat atau penumpang per km yang ketentuan besarnya ongkos harus dikeluarkan oleh pemakai jasa kepada pengelola jasa karena produk jasa yang menentukan harga untuk menutup semua biaya

yang dikeluarkan dan ditambah keuntungan tertentu sebagai imbalan. Biaya angkutan wisata ditekan seminimal mungkin sementara penetapan tarif hanya sedikit. Penetapan tarif harus menutup semua biaya penggunaan jasa angkutan wisata.

Penentuan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana perangkutan. Perangkutan mempunyai tujuan utama adalah menyelenggarakan keinginan yang baik terhadap konsumen dan layak bagi masyarakat.

Penentuan besarnya nilai tarif didasari oleh dua nilai pokok yaitu biaya penyediaan angkutan wisata dan keuntungan atau laba yang diinginkan oleh perusahaan angkutan wisata.

b. Tarif Angkutan Wisata

Adanya tarif angkutan sewa dalam jasa perangkutan dapat dijual secara borongan menurut kapasitas tersedia atau alat angkutan yang ada disewakan untuk waktu tertentu. Kapasitas menyangkut penetapan untuk tidak terlalu banyak dan tidak terlalu sedikit, termasuk perencanaan, penjadwalan, dan perencanaan kapasitas. Tarif angkutan wisata yang berlaku tetap tidak ada, harga jasa angkutan tidak variabel sewaktu-waktu naik turun dipengaruhi oleh keadaan perekonomian.

Harga jasa angkutan wisata ditentukan oleh variabel pentarifan melalui sewa. Dengan tarif, maka harga untuk angkutan orang berlaku tarif angkutan penumpang.

Menurut H.A. Abbas Salim adanya tarif angkutan terdiri dari "tarif angkutan penumpang, jika tarif angkutan dalam kota sama tetapi jarak angkutan yang berbeda, maka tarif angkutan antar kota berubah mengikuti jarak angkutan tersebut." (H.A. Abbas Salim: 1993:76-84).

c. Penentuan Tarif

Dalam menentukan tarif ada berbagai macam, yaitu :

- 1) Penentuan tarif didasarkan pada biaya operasional. Dalam perusahaan kecil yang kurang efisien maka tingkat tarif akan lebih tinggi. Tarif sebaiknya didasarkan pada biaya operasional perusahaan angkutan yang mempunyai kapasitas menengah dan beroperasi dalam kondisi yang wajar.
- 2) Penentuan tarif berdasarkan nilai jasa angkutan (value of service pricing) adalah tinggi rendahnya tarif ditentukan oleh nilai yang diberikan pemakai jasa.

Jika pemakai jasa angkutan memberi nilai yang tinggi atas jasa angkutan maka tingkat tarif akan tinggi. Demikian sebaliknya, tarif akan ditetapkan lebih rendah jika jasa angkutan tersebut dinilai rendah oleh pemakai jasa. Tinggi rendahnya nilai itu dapat diketahui dari elastisitas permintaan jasa angkutan tersebut. (H.A. Abbas Salim: 1993:73-76).

Tujuan dalam menentukan tarif adalah mempertahankan dan memberikan kesan bagi masyarakat khususnya pengguna jasa angkutan penumpang, mempertahankan sta-

bilitas harga dari biaya yang lain, mencari fasilitas dan keuntungan jangka pendek. Namun hal yang harus diperhatikan adalah menutup semua biaya dan mencari keuntungan yang layak.

4. Harga

a. Pengertian Harga

Harga merupakan hasil negosiasi antara pemakai dan penyedia jasa terhadap perubahan yang terjadi di pasar jasa angkutan penumpang, walaupun harga tersebut dipengaruhi oleh tingkat tarif yang berlaku. Jika terjadi gejala penurunan harga, akibat tersedianya jasa angkutan yang lebih besar dari permintaannya, yang cepat turun adalah harga sewa. Demikian pula jika terjadi kekurangan ketersediaan jasa angkutan, harga sewa angkutan penumpang menjadi naik.

b. Penentuan Harga Angkutan Wisata

Dalam pemasaran jasa angkutan wisata untuk penentuan harga khusus di bidang usaha angkutan permasalahan yang dihadapi ialah penentuan harga jasa angkutan pada tempat tertentu sebagai hasil dari jumlah jasa-jasa angkutan yang diminta dan jumlah jasa angkutan tersedia. Salah satu kekhususan jasa angkutan wisata, berbeda dengan barang-barang yang tidak dapat diproduksi, ditimbun dan disimpan untuk dipakai kemudian. Di dalam jasa transportasi produksi dan konsumsi jasa-jasa angkutan berlangsung secara serentak. Semuanya membawa akibat menentukan pembentukan harga dari segi produsen, maupun dari segi konsumen.

Menurut Basu Swastha (1996: 185), "Mengangkut penumpang untuk jarak yang jauh membutuhkan biaya lebih besar, oleh karena itu dikenakan harga jasa angkutan yang lebih tinggi. Sebaliknya, mengangkut penumpang untuk jarak yang dekat membutuhkan biaya lebih kecil, oleh karena itu dikenakan harga jasa angkutan yang lebih rendah". Dalam menentukan harga-harga jasa angkutan wisata dengan memperhitungkan ongkos pulang-pergi untuk satu trip dan ongkos satu kali jalan untuk satu trip transportasi. Harga bus pariwisata merupakan harga jasa angkutan yang tidak reguler didasarkan pada perhitungan biaya kapasitas angkutan tertentu. Perhitungan ini tidak ada jadwal untuk memproduksi jasa-jasa angkutan yang dibutuhkan konsumen.

Harga jasa angkutan yang ditentukan melalui sewa hanya berlaku bagi pihak yang terikat dengan perjanjian. Perjanjian sewa dapat mengikuti:

- 1) Waktu pemakaian alat angkutan (time charter).
- 2) Perjalanan yang dilakukan (voyage charter). (H.A. Abbas Salim:1993:53-71).

5. Biaya Operasional Kendaraan

a. Pengertian Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan terdiri dari biaya operasional tidak tetap (running cost) dan biaya tetap (fixed cost). Biaya tidak tetap adalah biaya yang berubah tergantung pada pengoperasian alat-alat bus pariwisata, terdiri dari biaya bahan bakar solar, oli, servis, suku cadang dan ban. Sedangkan biaya

tetap adalah biaya yang dikeluarkan setiap bulannya, meliputi biaya pegawai awak bus pariwisata dan selain awak bus pariwisata dan biaya pengelolaan. Biaya terbesar adalah suku cadang dan ban. Biaya operasional kendaraan dipengaruhi oleh beberapa variabel dan dikelompokkan, yaitu :

1) Faktor dari dalam kendaraan

Adanya keadaan kendaraan dan kondisi mesin yang akan menentukan menentukan besar dari operasional kendaraan, meliputi:

a) Berat kendaraan

Semakin berat kendaraan maka biaya semakin besar. Berat total kendaraan akan mempengaruhi jumlah pemakaian bahan bakar dan lama penggunaan ban.

b) Kecepatan kendaraan (km/jam)

Kecepatan berpengaruh besar pada biaya operasi kendaraan karena berhubungan dengan energi yang diperlukan untuk menggerakkan mesin. Kecepatan yang stabil akan mendapatkan biaya operasional kendaraan yang lebih rendah dari pada menggunakan kecepatan yang fluktuasi atau berubah-ubah.

c) Tenaga penggerak mesin

Tenaga penggerak mesin akan menentukan kekuatan kendaraan juga yang besar dan mempunyai daya angkat juga daya gerak yang lebih besar.

d) Umur kendaraan

Umur kendaraan dipengaruhi oleh semakin terawat mesin suatu kendaraan maka dilakukan perawatan secara berkelanjutan dan berkesinambungan.

e) Harga kendaraan

Harga kendaraan sangat diperhitungkan karena kualitas nilai fasilitas yang dimiliki kendaraan dan nilai ekonomis dari kendaraan.

2) Faktor dari luar kendaraan

Fasilitas dan pelayanan lain yang mempengaruhi penentuan besar nilai tarif angkutan wisata adalah agar layak dan dapat dibayar oleh pengguna, yaitu :

a) Biaya pelayanan (cost of service)

Biaya pelayanan dipengaruhi oleh berat, volume atau isi serta perlakuan khusus yang harus diberikan misalnya perlindungan terhadap cuaca ketika berangkat dan berada di tempat tujuan.

b) Nilai pelayanan (value of service)

Nilai pelayanan yaitu jumlah uang yang sanggup dibayar oleh pengguna untuk diberikan kepada perusahaan bus pariwisata. Hal-hal yang mempengaruhi nilai pelayanan adalah fasilitas yang didapat, ketetapan waktu sampai tujuan serta untuk angkutan penumpang dengan kondisi setelah sampai ditujuan dalam keadaan aman dan selamat.

Menurut H.A.Abbas Salim (1993:44), yaitu "Biaya yang

dikeluarkan untuk pengelolaan transportasi, ialah:

- 1) Biaya pemeliharaan kendaraan sewa bus pariwisata, truk, lokomotif, gerbong, pesawat udara, kapal-kapal penyeberangan (ferry boat), dan kapal-kapal penumpang.
- 2) Biaya transportasi yaitu biaya bahan bakar, oli, tenaga penggerak (genset), upah/gaji, kerja crew (awak) kepala pada bus pariwisata."

E. HASIL PENELITIAN

Dalam penelitian yang penulis laksanakan di Yogyakarta selama satu (1) bulan menghasilkan data, penulis menggunakan data langsung dari lapangan untuk mendapatkan data-data yang pe-nulis butuhkan. Untuk mengetahui biaya operasional kendaraan oleh perusahaan bus pariwisata di Yogyakarta dalam menentukan tarif dan harga, dapat diketahui dari beberapa biaya-biaya yaitu:

1. Biaya langsung (*direct cost*) pada kendaraan, yaitu dengan adanya biaya-biaya :

- a. Biaya penyusutan kendaraan i (suku bunga)
X_o (harga bus)
n (jumlah tahun) = tahun akhir pemakaian + tahun awal pembelian

$$CRF = \left\{ \frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1} \right\} x_o$$

- b. Bunga modal per tahun
i (suku bunga) X_o (harga bus)
n (jumlah tahun) = tahun akhir pemakaian + tahun awal pembelian

Masa penyusutan (tahun) = tahun akhir pemakaian - tahun awal pembelian

$$= \frac{(n+1) \times \text{harga kendaraan suku bunga/thn}}{\text{masa penyusutan}}$$

Perhitungan bunga modal per bus dikurangi kilometer (km) dalam %.

- c. Bunga modal /bus – km

$$= \frac{\text{bunga modal/thn}}{\text{km/thn} - \text{produksi bus}}$$

- d. Biaya bahan bakar (BBM)

$$\text{BBM} = \frac{\text{pemakaian BBM/hari}}{\text{km tempuh/hari}}$$

- e. Biaya penggantian ban

1. Jumlah total km daya tahan ban dalam satu tahun
2. Jumlah total km daya tahan ban hanya dalam dua tahun, yaitu :

Biaya ban =

$$\frac{\text{biaya pemakaian ban} \times \text{harga ban/buah}}{\text{km daya tahan ban hanya dalam dua tahun}}$$

- f. Service kecil dan service besar per bulan.

Service kecil /bln =

$$\frac{\text{biaya service}}{\text{km} - \text{frekuensi setiap service/bln}}$$

Service besar /bln =

$$\frac{\text{biaya service}}{\text{km} - \text{frekuensi setiap service}}$$

- g. Penambahan oli mesin per bulan

$$\begin{aligned} &\text{Penambahan oli mesin /bln} \\ &= \frac{\text{biaya oli/liter}}{\text{km- tempuh/hari}} \end{aligned}$$

- h. Biaya pengurusan STNK

$$\text{STNK} = \frac{\text{biaya STNK}}{\text{produksi bus km/thn}}$$

- i. Biaya untuk dua kali Kir dalam satu tahun

$$\text{Biaya kir} = \frac{\text{biaya kir/thn}}{\text{produksi bus km/thn}}$$

- j. Biaya Overhoul mesin dan Overhoul body

$$\begin{aligned} &\text{Overhoul mesin /km} \\ &= \frac{\text{biaya overhoul mesin}}{\text{km - frekuensi overhoul}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} &\text{Overhoul body /km} \\ &= \frac{\text{biaya overhoul body}}{\text{km - frekuensi overhoul}} \end{aligned}$$

- k. Biaya pemeliharaan atau biaya reparasi per tahun

$$\begin{aligned} &\text{Reparasi /thn} = \\ &= \frac{\text{biaya suku cadang} + \text{biaya reparasi}}{\text{km tempuh/thn}} \end{aligned}$$

2. Biaya tidak langsung (indirect cost) pada kendaraan, yaitu :

- a. Biaya pegawai awak bus dan Non awak bus

$$\text{Biaya awak bus} = \text{jumlah bus beroperasi} \times \text{km - tempuh /bln}$$

Biaya Non awak bus

$$= \frac{\text{biaya awak bus}}{\text{total gaji pengelolaan bus}}$$

- b. Biaya pengelolaan per tahun

$$\begin{aligned} &\text{Biaya pengelolaan /thn} \\ &= \frac{\text{total gaji pengelolaan bus/thn}}{\text{biaya awak bus}} \end{aligned}$$

3. Dasar penentuan tarif dan harga adalah bukan per km atau berdasar jarak dan kesepakatan pasar yang tidak tertulis.

H. Kesimpulan

Setelah melakukan penelitian di Perusahaan Perusahaan Bus Pariwisata di Daerah istimewa Yogyakarta, mengenai Komponen biaya guna penentuan tarif dan harga dalam bus pariwisata untuk diberikan kepada konsumen atau pengguna yang telah menghasilkan kesimpulan atau hasil akhir berupa data-data fakta berdasarkan kondisi yang sebenarnya di tempat objek penelitian. Secara keseluruhan penelitian berjalan dengan baik dan lancar sesuai dengan tujuan penulis melakukan penelitian. Penulis melakukan penelitian dengan wawancara dengan karyawan, staff dan pemilik perusahaan bus pariwisata dengan mengamati secara langsung kejadian yang terlihat di tempat penelitian, memecahkan suatu masalah yang ada dan menganalisa data dari objek penelitian. Penulis berharap hasil penelitian

ini berguna baik Akademisi maupun praktisi di bidang angkutan wisata

Perusahaan-perusahaan bus pariwisata dalam menentukan tarif dan harga yaitu dengan cara didasarkan pada biaya operasional per km yang sesuai tarif dan harga di pasaran sekarang ini. Apabila biaya operasional untuk kendaraan semakin kecil, maka akan mempengaruhi tarif dan harga yang diberikan kepada konsumen. Namun perusahaan bus pariwisata di Yogyakarta tidak menerapkan sistem tersebut. Dalam menentukan tarif dan harga di Yogyakarta lebih mengutamakan tarif yang sesuai dengan daerah tujuan wisata yang dikehendaki konsumen dan harga yang wajar agar seimbang dengan pengeluaran pada biaya operasional kendaraan. Sehingga pengguna bus pariwisata menjadi nyaman dan aman dalam melakukan perjalanan berwisata.

Tarif dan harga yang wajar akan mempengaruhi perawatan kendaraan yang maksimal di karenakan biaya-biaya untuk suku cadang dan reparasi sudah sesuai standar yang perusahaan tidak mengalami kerugian apabila ada kerusakan pada mesin dan harus di ganti dengan mengambil hasil biaya dari saldo atau keuntungan per bus.

Daftar Pustaka

- Basu Swasta Saluran Pemasaran .BPFE
Jogja,1999
- H.A. Abbas Salim Manajemen Transportasi PT. Raja Grafindo, Jakarta
1993
- H.M.N. Purwosujito Manajemen Transportasi dan distribusi Fisis PT.Grafindo. Jakarta 2002
- Suwardjoko Warpani Ir.Msc.Praiwisata Dalam Tata Ruang Wilayah .ITB Bandung, 2007
- www. dephub.go.id : 2008.....
-