

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Angkutan umum menurut UU RI 1992 tentang angkutan jalan adalah usaha pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan suatu sistem untuk maksud dan tujuan tertentu. Menurut Sugianto, A. H. (2013) angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum yang dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Peranan utama angkutan umum yaitu melayani kepentingan mobilitas masyarakat.

Kota Denpasar dan Badung merupakan salah satu kota terpadat di Provinsi Bali. Sesuai data badan pusat statistik kota Denpasar dan Badung tahun 2023, luas kota Denpasar 127,78 Km² dan luas Kota Badung 418,52 Km², penduduk kota Denpasar tahun 2024 berjumlah 748,400 jiwa dan Penduduk kota Badung tahun 2023 berjumlah 563,300 jiwa tentunya jumlah aktivitas yang ada di lingkungan masyarakat juga sangat tinggi. Pertumbuhan penduduk perkotaan biasanya sejalan dengan peningkatan pertumbuhan lalu lintas suatu kota. Pertumbuhan lalu lintas ini terjadi karena adanya pergerakan orang untuk memenuhi kebutuhan, seperti aktivitas perdagangan, pekerjaan, jasa, pendidikan dengan jumlah kendaraan yang begitu banyak yang mengakibatkan padatnya lalu lintas terutama pada waktu bekerja.

Dengan adanya sarana transportasi bus masyarakat dapat melakukan aktivitas bepergian dengan cepat dan mudah, namun seiring dengan berkembangnya zaman, masyarakat tidak hanya ingin memenuhi kebutuhannya saja. Mereka juga

membutuhkan kenyamanan maupun kepuasan atas jasa transportasi yang ada sekarang ini. Kekurangpuasan pemakai jasa atau konsumen akan mempengaruhi penggunaan jasa transportasi bus itu sendiri.

Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang secara ekonomi terjadi dengan dioperasikannya suatu kendaraan pada kondisi normal untuk tujuan tertentu. Biaya operasional kendaraan dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti, kondisi fisik jalan, geometrik, tipe perkerasan, kecepatan operasi, dan berbagai jenis kendaraan. Variabel penting yang hasil perhitungan biaya operasional kendaraan adalah biaya langsung, biaya tidak langsung, biaya overhead, biaya tak terduga dan keuntungan pemilik kendaraan.

Hal ini juga mempengaruhi para sopir angkutan umum (*operator*), apakah pendapatan mereka mengalami keuntungan atau sebaliknya mengalami kerugian. Begitu juga bagi penyedia jasa angkutan umum (pengusaha), apakah dengan persaingan untuk mencari penumpang dengan cara-cara yang ada, pendapatan mereka mengalami keuntungan atau sebaliknya mengalami kerugian. Oleh sebab itu berdasarkan uraian yang ada diatas maka penulis menganalisis biaya operasional bus trans metro dewata.

1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang tersebut diatas, perumusan masalah yang dapat diungkapkan antara lain :

1. Berapa biaya tetap bus trans metro dewata trayek Terminal Ubung – Bandara Ngurah Rai ?
2. Berapa biaya tak tetap bus trans metro dewata trayek Terminal Ubung - Bandara Ngurah Rai ?

3. Berapa biaya operasional bus trans metro dewata trayek Terminal Ubung – Bandara Ngurah Rai ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui berapa besar biaya tetap bus trans metro dewata trayek Terminal Ubung – Bandara Ngurah Rai.
2. Untuk mengetahui berapa besar biaya tak tetap bus trans metro dewata trayek Terminal Ubung – Bandara Ngurah Rai.
3. Untuk mengetahui biaya operasional bus trans metro dewata trayek Terminal Ubung – Bandara Ngurah Rai.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini antara lain:

1.4.1. Manfaat Bagi Peneliti (Mahasiswa)

Manfaat yang dapat diperoleh peneliti (mahasiswa) adalah:

1. Menambah wawasan dan meningkatkan pengetahuan bagi pembaca, mahasiswa teknik sipil.
2. Menjadi referensi jika ada yang akan menggunakan studi ini di tempat lain.
3. Mengaplikasikan ilmu teknik sipil yang terkait dengan biaya operasional kendaraan transportasi umum dalam hal ini adalah bus.

1.4.2. Manfaat Bagi Masyarakat

Manfaat yang dapat diperoleh masyarakat adalah:

1. Bagi masyarakat, dapat memperkaya wawasan penelitian dalam bidang transportasi khususnya mengenai biaya operasional kendaraan transportasi umum dalam hal ini adalah bus.

1.4.3. Manfaat Bagi Instansi

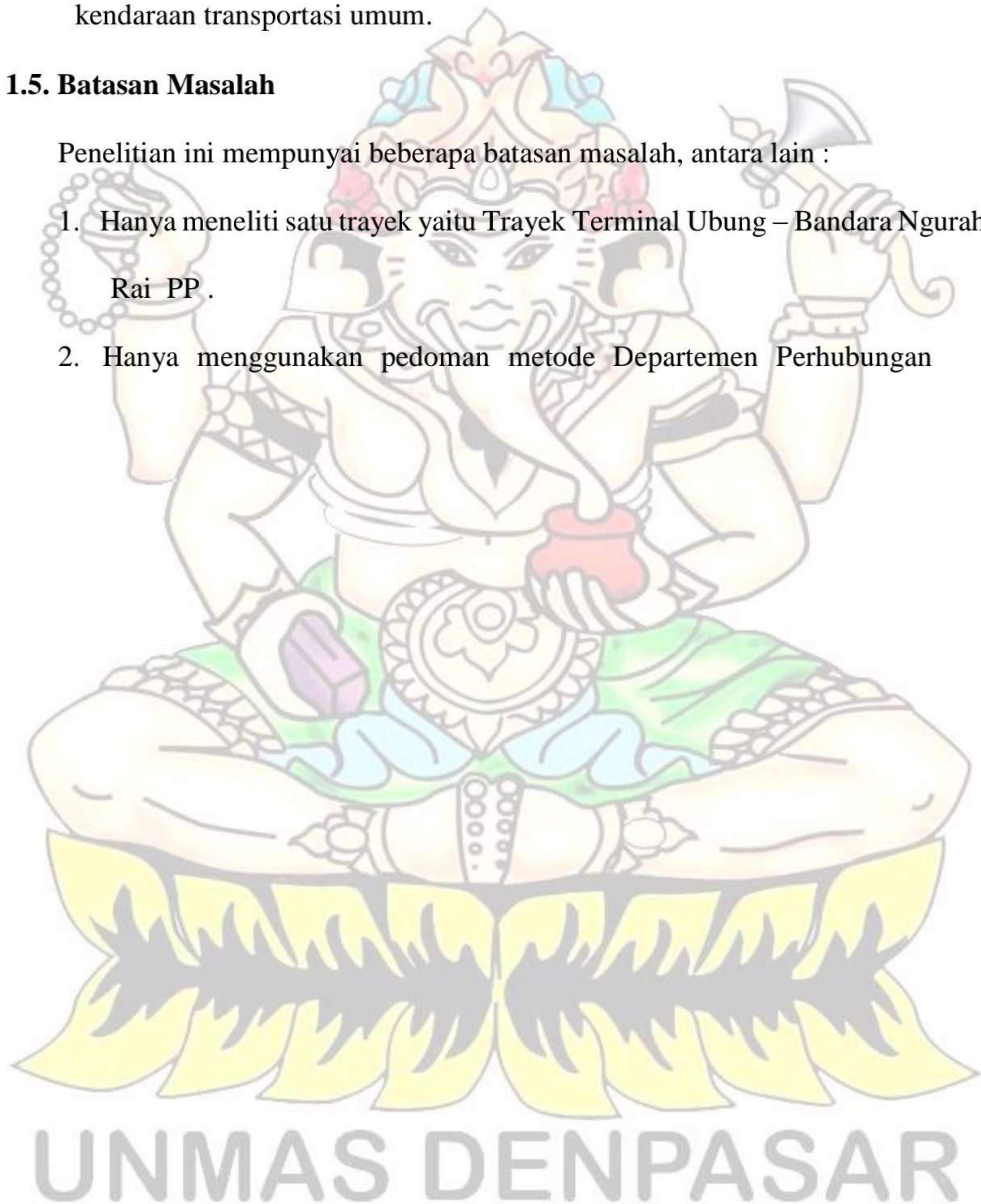
Manfaat yang dapat diperoleh instansi adalah:

1. Bagi instansi mempermudah mengetahui biaya operasional kendaraan transportasi umum.

1.5. Batasan Masalah

Penelitian ini mempunyai beberapa batasan masalah, antara lain :

1. Hanya meneliti satu trayek yaitu Trayek Terminal Ubung – Bandara Ngurah Rai PP .
2. Hanya menggunakan pedoman metode Departemen Perhubungan



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transportasi

Menurut (Azis dan Asrul, 2014) transportasi merupakan kebutuhan turunan atau kebutuhan kedua, dalam kegiatan ekonomi masyarakat. Dalam pembangunan wilayah secara menyeluruh, peranan transportasi telah memberikan dampak yang amat baik, khususnya pada hubungan antar kemudahan. Transportasi juga dijadikan salah satu variabel yang memiliki pengaruh terhadap roda perekonomian. Sebagai penunjang, pendorong, serta sebagai penggerak perekonomian yang merupakan beberapa fungsi dari transportasi (Haryono, 2010).

Transportasi juga dijadikan sebagai salah satu dari bagian perkembangan yang tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan manusia. Terjadi perkembangan yang signifikan terhadap jumlah permintaan transportasi di setiap tahunnya menurut Ary, A. E., & Prihatini, A. E. (2017)

2.2. Kendaraan Bus

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, menjelaskan bahwa Bus merupakan jenis angkutan kendaraan dengan tempat duduk tersedia lebih dari 8 kursi yang sudah termasuk pengemudi, dengan berat kendaraan lebih dari 3500 Kg.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 menjelaskan mengenai pembagian kategori bus sebagai salah satu kendaraan umum (*Public Transportation*) yang ada di Indonesia, sebagai berikut :

- a. Mobil bus kecil, merupakan angkutan kendaraan bermotor dengan berat berkisar antara 3500 Kg – 5000 Kg, panjang bus maksimal 6 meter dan lebar 2,1 meter serta tingginya adalah 1,7 kali lebar dari kendaraan.
- b. Mobil bus sedang, merupakan angkutan kendaraan bermotor dengan berat antara 5000 Kg – 8000 Kg, panjang bus maksimal adalah 9 meter, lebar 2,1 meter dan tingginya adalah 1,7 kali lebar dari kendaraan.
- c. Mobil bus besar, merupakan angkutan kendaraan bermotor dengan berat antara 8000 Kg – 16000 Kg, panjang bus maksimal antara 9 meter – 12 meter, lebarnya 2,5 meter dan tinggi kendaraan 4,2 meter.
- d. Mobil bus tingkat, merupakan angkutan kendaraan bermotor dengan berat 21000 Kg – 24000 Kg, panjang bus maksimal antara 9 meter – 13,5 meter, lebarnya 2,5 meter dan tinggi kendaraan 4,2 meter.

2.3. Bus Trans Metro Dewata

Trans Metro Dewata adalah sistem transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) yang beroperasi sejak 7 September 2020 di Bali, terutama di Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan. Mobil bus sedang, merupakan angkutan kendaraan bermotor dengan berat antara 5000 Kg – 8000 Kg, panjang bus maksimal adalah 9 meter, lebar 2,1 meter dan tingginya adalah 1,7 kali lebar dari kendaraan. Layanan ini merupakan program dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dan Bali menjadi layanan yang ketiga setelah Palembang dan Surakarta dalam program *Buy The Service* (BTS) oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Operator yang menjalankan operasional pelayanan Trans Metro Dewata adalah PT Satria Trans Jaya. Biaya operasional Trans Metro Dewata disubsidi 100% oleh Pemerintah Pusat.

2.4. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang secara ekonomis terjadi karena dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Sesuai Standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat RI (2002), biaya operasi kendaraan (angkutan) dapat dibagi menjadi dua, Biaya Langsung dan Biaya Tak Langsung.

2.4.1. Komponen-komponen BOK

Biaya operasional kendaraan didefinisikan sebagai biaya yang secara ekonomi terjadi dengan dioperasikannya suatu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Komponen biaya operasional kendaraan yaitu :

1. Biaya tetap (*fixed cost*)

Biaya tetap adalah *capital cost*, yaitu biaya yang harus dikerjakan pada saat awal dioperasikan sistem angkutan umum. Biaya tetap tergantung dari waktu dan tidak terpengaruh dengan penggunaan kendaraan. Biaya tetap untuk angkutan umum penumpang terdiri dari 4 (empat) komponen biaya diantaranya :

a. Penyusutan kendaraan

Metode standar dalam mengumpulkan uang untuk penggantian kendaraan adalah dengan menyisakan sejumlah penghasilan yang diperoleh selama masa pakai kendaraan. Uang inilah yang disebut sebagai biaya depresiasi. Biaya depresiasi dapat diperlukan sebagai komponen dari biaya tetap, jika masa pakai kendaraan dihitung berdasarkan waktu. Untuk menghitung biaya depresiasi hal pertama yang dilakukan adalah menentukan harga kendaraan. Harga ini telah

termasuk perlengkapan yang dibutuhkan agar kendaraan dapat dioperasikan.

Pada umumnya masa pakai kendaraan tergantung pada kriteria pemilik kendaraan, antara lain :

- a) Kualitas dan daya tahan kendaraan.
- b) Kualitas perawatan selama kendaraan dioperasikan.
- c) Intensitas penggunaan kendaraan setiap tahun.
- d) Pengaruh perubahan pengembangan kendaraan.

Cara menghitung biaya depresiasi adalah dengan mengurangkan harga kendaraan baru dengan harga kendaraan bekas, hasilnya dibagi dengan jumlah pemakaian kendaraan.

b. Biaya bunga modal

Biaya bunga modal adalah biaya yang harus dikeluarkan untuk membayar pinjaman bunga bank.

c. Biaya administrasi

Biaya administrasi adalah biaya yang dikeluarkan oleh pemilik untuk setiap kendaraan yang menggunakan jalan umum. Biaya ini terdiri atas :

- a) STNK adalah biaya pajak kendaraan yang dikeluarkan setiap tahun sekali dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- b) KIR adalah biaya yang dikeluarkan untuk pemeriksaan kendaraan secara teknis apakah layak jalan atau tidak. Biaya ini dikeluarkan setiap 6 (enam) bulan sekali.

- c) Izin usaha adalah biaya yang dikeluarkan setahun sekali untuk memperoleh izin usaha angkutan umum penumpang.
- d) Izin trayek adalah biaya yang dikeluarkan tiap 6 (enam) bulan untuk memperoleh ijin pengoperasian kendaraan untuk melayani suatu trayek tertentu.
- e) Biaya asuransi kendaraan adalah biaya yang wajib dikeluarkan atas asuransi kendaraan sesuai peraturan yang berlaku.

2. Biaya tidak tetap (*standing cost*)

Biaya tidak tetap merupakan biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan beroperasi. Biaya tidak tetap sering juga disebut sebagai biaya variabel (*variable cost*). Karena biaya ini sangat bervariasi tergantung hasil yang diproduksi. Komponen biaya yang termasuk ke dalam biaya tidak tetap ini adalah :

- a. Biaya Awak Kendaraan (BAK) terdiri atas sopir dan kondektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uang dinas jalan/tunjangan kinerja operasi.

b. Pemakaian BBM

Pemakaian bahan bakar minyak biasanya dihitung berdasarkan jumlah kilometer per liter. Perbedaan pemakaian BBM dari suatu operator dengan operator lainnya disebabkan oleh perbedaan cara pengoperasian dan keadaan waktu kendaraan itu dioperasikan.

Beberapa faktor yang mempengaruhi pemakaian BBM :

- a) Ukuran kendaraan, rata – rata pemakaian BBM meningkat hampir sebanding dengan berat kendaraan.

- b) Cuaca dan ketinggian.
- c) Cara mengemudi, semakin cepat mengemudi semakin tinggi pemakaian BBM, begitu sebaliknya.
- d) Kondisi kendaraan, semakin tua kendaraan semakin tinggi pemakaian bahan bakar minyak.
- e) Tingkat pengisian.
- f) Permukaan jalan, permukaan jalan yang buruk menyebabkan pemakaian BBM yang lebih banyak dengan kendaraan yang melaju di permukaan jalan yang rata.
- g) Kecepatan kendaraan, semakin cepat kendaraan tersebut semakin boros pemakaian bensin.

Faktor – faktor yang mempengaruhi pemakaian oli, antara lain:

- a) Kebijaksanaan pengoperasian dan kondisi kendaraan.
- b) Karakteristik jalan dan lalu lintas.

Ada 3 (tiga) metode dalam memperlakukan karakteristik jalan terhadap pemakaian oli, yaitu :

- a) Tidak berpengaruh.
- b) Berubah secara seimbang dengan biaya minyak.
- c) Faktor pemisah.

c. Biaya servis

Servis mesin dilakukan setelah jarak tempuh pada Km tertentu.

d. Biaya cuci kendaraan

Biaya cuci kendaraan dilakukan setiap hari dan untuk angkutan antar kota di perhitungkan per – tahun.

2.5. Metode Perhitungan (BOK)

BOK yang dihitung dengan menggunakan metode dari Departemen Perhubungan, komponen – komponennya lengkap dan sesuai dengan pengeluaran yang dibutuhkan dalam pengoperasian kendaraan.

Metode yang disebutkan dapat dilihat pada tabel di bawah:

Tabel 2.1
Perhitungan BOK Metode Departemen Perhubungan

NO	Komponen Biaya Operasional Kendaraan	Metode Departemen Perhubungan
1	Biaya Penyusutan	- Metode garis lurus - Nilai Residu 20% - Masa susut 5 tahun untuk semua jenis kendaraan
2	Biaya Bunga Modal	Rumus $\frac{N+1}{2} \times \frac{75\% \text{ harga kendaraan}}{\text{masa susut}}$
3	Biaya Awak Kendaraan	- Terdiri dari gaji / upah, biaya Jalan, Pakaian dinas, ASTEK - Susunan awak kendaraan - Bus : 1 supir
4	Biaya BBM	Asumsi penggunaan bahan Bakar : - Bus Sedang : solar 6 km/ liter
5	Biaya Ban	Penggunaan ban - Ban bus : 6 buah
6	Biaya Pemeliharaan/ Reparasi Kendaraan	- Servis kecil - Servis besar - <i>Overhaul</i> mesin - <i>Overhaul</i> body - Penambahan oli mesin - Penggantian suku cadang - Cuci bus
7	Biaya Retribusi Terminal	Dihitung perhari

8	Biaya Retribusi izin trayek	Dimasukan pada komponen biaya tidak langsung (biaya pengelolaan kantor)
9	Biaya BPKB (STNK)	Dihitung pertahun
10	Biaya KIR kendaraan	Dihitung pertahun dua kali
11	Biaya Aasuransi Kendaraan	2,5% per tahun, tetapi tidak dimasukan dalam komponen biaya
12	Biaya Pegawai Kantor	Susunan pegawai kantor
13	Biaya Pengelolaan Kantor	- Penyusutan bangunan kantor - Penyusutan bangunan pool dan bengkel - Penyusutan peralatan kantor - Penyusutan peralatan pool dan bengkel - Pemeliharaan kantor, bengkel dan peralatannya - Biaya administrasi kantor - Biaya listrik, air dan telepon - Biaya perjalanan dinas - Pajak bumi dan bangunan - Biaya ijin usaha - Biaya ijin trayek - Biaya lain-lain

Sumber : Departemen Perhubungan (2024)

2.6 Trayek dan Rute

Dalam pengoperasian kendaraan umum ditata dalam suatu jaringan pelayanan yang terdiri dari trayek dan rute. Namun seringkali orang mengartikan bahwa trayek dan rute dalam pengertian yang sama. Menurut Warpani (2002), rute adalah jarak tempuh atau arah tempuh dari tempat yang satu ke tempat lainnya yang dilalui atau dijalani dalam kurun waktu tertentu. Rute angkutan biasanya ditempatkan dan di lokasi yang memang diperkirakan ada calon penumpang yang dilayani. Trayek didefinisikan sebagai lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan tetap. Lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal. Dari definisi tersebut dapat dibedakan antara trayek dengan rute atau lintasan. Titik berat trayek adalah asal dan tujuan, sedangkan rute atau lintasan menunjukkan ruas jalan yang dilalui oleh

kendaraan umum yang melayani trayek bersangkutan. Sehingga dalam suatu trayek dapat menawarkan lebih dari satu rute. Trayek studi kasus Terminal Ubung – Bandara Ngurah Rai, rute yang ditempuh yaitu Terminal Ubung - RS. Manuaba - Sutomo - Puri Agung JERO Kuta - Kawasan Heritage Gajahmada - Pasar Burung Satria - GOR Ngurah Rai - SMA Negeri 7 Denpasar - Melati - Terminal Kreneng - Kayu Mas - RSAD Udayana - Unud Sudirman 1 - Unud Sudirman 2 - Dewi Sartika - Teuku Umar 1 - Teuku Umar 2 - Teuku Umar 3 - Teuku Umar 4 - Buagan 4 - Abian Timbul - Simpang Soputan - Pulau Galang - Imam Bonjol Kelod 2 - Imam Bonjol Kelod 3 - Abian Base - Sentral Parkir Kuta - Raya Kuta 1 - Raya Kuta 2 - Camat Kuta - Tuban 1 - Tuban 2 - Tuban 3 - Tuban 4 - Perumahan Komplek Burung- Bandara Ngura Rai.

2.7 Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) per Tahun menggunakan metode Departemen Perhubungan.

Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 89 Tahun 2002, tentang mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi, pengelompokkan biaya pokok operasi kendaraan menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan, dibagi atas :

2.7.1 Analisis Biaya Tetap per Tahun

1) Penyusutan Kendaraan

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

$$\text{Penyusutan Per tahun} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Keterangan : Nilai residu bus adalah 20% dari harga kendaraan.

- 2) Bunga Modal Bunga modal dihitung dengan rumus

$$\left(\frac{n+1}{2} \times \text{Modal} \times \text{tingkat bunga/tahun}\right) / \text{masa penyusutan}$$

Keterangan n = masa pengembalian pinjaman.

- 3) Gaji dan tunjangan awak kendaraan

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

- 4) Bahan Bakar Minyak (BBM)

Konsumsi BBM per kilometer tempuh tergantung dari jenis kendaraan dan usia kendaraan serta kondisi geografik trayek yang dilayani.

- 5) Ban

Ban yang digunakan sesuai kebutuhan bus yang terpasang, meliputi biaya pergantian ban dengan daya tempuh ditambah biaya perawatannya.

- 6) Servis Kecil

Service kecil dilakukan dengan patokan km tempuh antarservis, yang disertai penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem.

- 7) Servis Besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km tempuh, yaitu penggantian oli mesin, oli gardan, oli tranmisi, platina, nozzle, filter oli, kondensor

- 8) Penambahan Oli Mesin

Penambahan oli mesin dilakukan tiap hari sebanyak 0,25 kiter per bus

9) Suku cadang dan bodi

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

10) Cuci bus

Bus sebaiknya di cuci setiap hari sebelum dan setelah operasi

11) Retribusi terminal

Biaya retribusi terminal per bus diperhitungkan per hari atau per bulan termasuk retribusi masuk bandara sesuai dengan trayek yang dilayani

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 setiap enam bulan sekali dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

14) Asuransi

- a. perusahaan yang membeli kendaraan secara kredit bank. Namun, asuransi kendaraan perlu diperhitungkan sebagai pengamanan dalam menghadapi resiko dan dihitung sesuai besaran biaya premi per bus per tahun.
- b. Untuk kendaraan baru, asuransi kendaraan dihitung berdasarkan harga pembelian sedang untuk kendaraan lama dihitung berdasarkan harga perolehan (sesuai umur kendaraan)

2.7.2 Analisis Biaya Tak Tetap per Tahun

1) Biaya pegawai selain awak kendaraan

Pegawai selain awak kendaraan terdiri atas pimpinan, staf administrasi, tenaga teknis dan tenaga operasi. Jumlah pegawai ini tergantung dari jumlah armada yang dikelola. Biaya pegawai ini terdiri atas gaji/upah, uang lembur (jika ada) dan jaminan sosial

berupa :

- a. Tunjangan perawatan kesehatan
- b. Pakaian dinas
- c. Asuransi kecelakaan (bila diperlukan)
- d. Tunjangan lain – lain

2) Biaya pengelolaan

- a. Penyusutan kantor
- b. Penyusutan bangunan dan bengkel, masa penyusutan butir 1 dan 2 diperhitungkan selama 5 sampai 20 tahun tergantung fisik bangunan tanpa harga tanah.
- c. Masa penyusutan inventaris/alat kantor (diperhitungkan 5 tahun)
- d. Masa penyusutan sarana bengkel (diperhitungkan selama 3 sampai 5 tahun)
- e. Administrasi kantor (biaya surat menyurat, biaya alat tulis menulis)
- f. Pemeliharaan kantor (misalnya, pengecatan kantor)
- g. Pemeliharaan pool dan bengkel
- h. Listrik dan air
- i. Telepon dan telegram

- j. Biaya perjalanan dinas Biaya perjalanan dinas meliputi perjalanan dinas pimpinan, staf administrasi, teknisi dan tenaga operasi
- k. Pajak Perusahaan
- l. Izin trayek Izin trayek ditentukan berdasarkan peraturan daerah yang bersangkutan dan rute
- m. Izin usaha
- n. Biaya pemasaran (biaya promosi)
- o. Biaya lain-lain Contoh adalah biaya pengelolaan yang tidak termasuk dalam unsur biaya pada butir.

