

Jurnal Ilmiah **Inovator**, Edisi Maret 2017

ANALISIS *BREAK EVEN POINT* (BEP) DALAM PENETAPAN TARIF JASA TRANSPORTASI PADA PERUSAHAAN DAERAH JASA TRANSPORTASI KOTA BOGOR

Oleh :
Immas Nurhayati
Novan Mushaf Rivai

ABSTRACT

The main purpose of this research is to analyze the tariffs of transportation services using break even point (BEP) model at the Regional Company Transport Service (PDJT) Bogor. This research tries to find the problem and alternative solution of PDJT financial performance based on tariffs and number of passengers. As the results of previous studies on the PDJT financial performance, that during the first trimester for January to March 2014, financial performance of PDJT was not good, the company couldn't produce profits and suffered losses, this research also concluded that inability to maintain the continuity of the company, other than caused by inefficiency, as demonstrated by the increasing fixed and variable costs per unit, also due to the transportation tariffs and number of passengers were too low. Something that can be the real solution to ensure the continuity of the company is efficiency, maintain tariffs rates on Rp. 4500 and increase in the number of passengers.

Keyword : Financial Performance, Unprofitable, Break Even Point

A. Pendahuluan

1. Latar Belakang Masalah

Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) merupakan unit usaha pemerintah yang didirikan dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat di berbagai bidang. Salah satu badan usaha milik daerah yang bergerak dibidang pelayanan jasa transportasi adalah Perusahaan Daerah Jasa Transportasi (PDJT), yang bertujuan, selain memberikan pelayanan jasa transportasi yang efektif, efisien dan akuntabel, juga diharapkan sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) untuk menunjang pembangunan daerah. Perusahaan Daerah Jasa Transportasi (PDJT) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Kota Bogor yang bergerak dibidang pelayanan jasa transportasi khususnya bagi masyarakat Bogor. Pengadaan jasa transportasi bagi masyarakat adalah salah satu bentuk peningkatan pelayanan pemerintah kota bagi masyarakat selain sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah (PAD) Kota Bogor.

Untuk memenuhi kebutuhan jasa pelayanan transportasi masyarakat kota Bogor, PDJT telah melakukan berbagai upaya diantaranya pengadaan alat angkutan massal yang diberi label “Trans Pakuan” yang ekonomis, terjangkau dan nyaman. Selain itu, kehadiran Trans Pakuan ditengah-tengah masyarakat Bogor diharapkan dapat mengatasi problem sosial pemerintah daerah terutama masalah kemacetan kota, di titik-titik tertentu dan pada jam-jam tertentu.

Dalam perjalanannya, ditemukan beberapa kendala, salah satu diantaranya adalah keterbatasan anggaran yang diberikan pemerintah daerah dalam mensupport berdirinya BUMD (PDJT) secara kokoh yang akan mampu mensuplai kebutuhan masyarakat dan mengatasi masalah kemacetan kota. Meskipun demikian untuk meningkatkan kualitas pelayanan, Pemerintah Daerah Tingkat II Kota Bogor secara berkala pada setiap tahunnya melakukan evaluasi terhadap kinerja keuangan PDJT, berharap Perusahaan BUMD tersebut dapat beroperasi secara mandiri tanpa mengandalkan subsidi anggaran dari pemerintah daerah. Berdasarkan laporan kinerja keuangan tersebut, Pemerintah Daerah dapat mengetahui tingkat kesehatan keuangan perusahaan dan menjadi dasar pertimbangan dan acuan dalam pengambilan keputusan.

Hasil penelitian sebelumnya tentang analisis kinerja keuangan PDJT Kota Bogor menunjukkanselama triwulan pertama atau selama periode Januari sampai dengan Maret 2014 memiliki kinerja keuangan yang tidak baik. Selama menjalankan operasionalnya selama 3 (tiga) bulan tersebut tidak mampu menghasilkan keuntungan (*unprofitable*) bahkan mengalami kerugian yang terus meningkat. Hal ini diakibatkan oleh beban usaha yang tinggi dan kurangnya efisiensi penggunaan dana perusahaan. Walaupun secara perhitungan perusahaan dikategorikan likuid tetapi likuiditasnya bukan didorong oleh baiknya kinerja perusahaan, tetapi karena suntikan modal dari Pemerintah Kota Bogor. (Nurhayati et.al, 2016).

Meskipun ketidakmampuan perusahaan dalam menghasilkan laba diantaranya disebabkan oleh inefisiensi dalam pengelolaan perusahaan, penelitian ini mencoba untuk menganalisisnya berdasarkan sudut pandang berbeda yaitu melalui analisis kesesuaian tarif jasa angkutan dengan jumlah rata-rata penumpang menggunakan model *breakeven point*. Berdasarkan model *break even point* dapat

diketahui berapa seharusnya jumlah tarif jasa angkutan dengan rata rata jumlah penumpang yang ada, atau jika besaran tarif sudah merupakan suatu ketetapan undang undang, maka perusahaan harus menggenjot agar penerimaan dari rata rata jumlah penumpang ditingkatkan.

2. Pertanyaan Penelitian

Penelitian ini berfokus pada analisis tarif dan rata rata jumlah penumpang pada kondisi *break even point*. Perolehan pada nilai yang lebih rendah dari kombinasi tarif dan rata-rata jumlah penumpang itulah yang akan menyebabkan ketidakmampuan perusahaan untuk menjalankan operasional perusahaannya. Untuk itu, beberapa pertanyaan penelitian yang dapat dirumuskan adalah :

1. Berapakah besarnya tarif minimum jasa transportasi Perusahaan Daerah Jasa Transportasi kota Bogor agar perusahaan berada dalam keadaan *break even point*.
2. Berapakah jumlah minimum rata-rata pengguna jasa transportasi Perusahaan Daerah JasaTransportasi kota Bogor agar perusahaan berada dalam keadaan *break even point*.

3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan yang diharapkan dalam penelitian ini adalah :

1. Memberikan kontribusi pemikiran dalam penetapan tarif berdasarkan analisis *break even point* pada Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor.
2. Memberikan kontribusi pemikiran dalam penentuan jumlah minimum rata-rata pengguna jasa transportasi Perusahaan Daerah Jasa Transportasi kota Bogor.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi, wawasan dan masukan bagi beberapa pihak yang berkepentingan, yaitu:

1. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapatmemberikan tambahan masukan dan informasi bagi pihak manajemen perusahaan terkait tarif dan jumlah

Minimum rata-rata pengguna jasa transportasi yang dapat memperbaiki kinerja keuangan perusahaan

2. Bagi Pembaca

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah dan pengetahuan yang dapat dimanfaatkan sebagai bahan penelitian pada waktu yang akan datang, khususnya yang terkait dengan penentuan tarif berdasarkan analisis BEP.

4. Metodologi Penelitian

4.1. Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan abstraksi (fenomena-fenomena kehidupan nyata yang diamati) yang diukur dengan berbagai macam nilai untuk memberikan gambaran-gambaran yang lebih nyata mengenai fenomena-fenomena (Indriantoro dan Supomo, 2002). Beberapa variabel dalam penelitian ini terdiri dari variabel harga dan variabel biaya yang terdiri dari total biaya tetap, biaya tetap perunit, total biaya variabel, biaya variabel perunit, total biaya yang merupakan jumlah biaya tetap dan variabel, harga, volume penjualan.

4.2. Populasi, Sampel dan Data Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah data laporan keuangan PDJT selama triwulan pertama atau selama periode Januari sampai dengan Maret 2014. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer yang diperoleh secara langsung dari sumber asli (tidak melalui perantara) yaitu menggunakan laporan keuangan dalam hal ini adalah laporan neraca, laba rugi dan laporan perubahan modal.

B. Tinjauan Literatur

1. Definisi dan Fungsi Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan didefinisikan sebagai pengalokasian dana dalam berbagai bentuk investasi secara efektif maupun usaha pengumpulan dana untuk pembiayaan investasi atau pembelanjaan secara efisien (Sartono, 2001). Miswanto dan Widodo (1998) mendefinisikan manajemen keuangan sebagai aktivitas yang terkait dengan perolehan, pembelanjaan atau pembiayaan dan manajemen aktiva dengan tujuan secara menyeluruh dari suatu perusahaan.

Menurut Sutrisno (2001) manajemen keuangan adalah semua aktivitas perusahaan yang berhubungan dengan usaha-usaha mendapatkan dana perusahaan dengan biaya yang murah serta usaha untuk menggunakan dan mengalokasikan dana tersebut secara efisien. Suad dan Pudjiastuti (2004) menyatakan manajemen keuangan sebagai semua aktivitas yang menyangkut kegiatan perencanaan, analisis dan pengendalian kegiatan keuangan. Kashmir (2010) mendefinisikan manajemen keuangan sebagai segala aktivitas yang berhubungan dengan perolehan, pendanaan dan pengelolaan aktiva dengan beberapa tujuan menyeluruh “.

Fungsi manajemen keuangan pada dasarnya adalah pengambilan beberapa keputusan dibidang keuangan yang bertujuan meningkatkan nilai perusahaan. Keputusan yang relevan dan berpengaruh terhadap nilai perusahaan sebagai berikut:

a. Keputusan Investasi

Keputusan yang dikatakan efektif akan tercermin pada pencapaian tingkat imbalan hasil yang maksimal. Dengan melakukan investasi, berarti perusahaan menggunakan dana dengan harapan mampu menghasilkan arus kas masuk pada waktu mendatang melebihi nilai investasi awal selama periode tertentu.

b. Keputusan Pembelanjaan

Karena penggunaan dana merupakan arus keluar, maka keputusan investasi yang layak dibiayai selanjutnya dicarikan sumber dananya. Keputusan mengenai sumber dana yang akan digunakan (apakah sumber dana internal/eksternal, jangka pendek/panjang) disebut keputusan pembelanjaan. Keputusan pembelanjaan yang efektif akan tercermin pada biaya dana yang minimal.

c. Keputusan Deviden

Kebijakan deviden pada prinsipnya menyangkut keputusan mengenai berapa persen dari laba yang diperoleh perusahaan akan dibagikan kepada pemegang saham dalam bentuk deviden dan berapa persen yang akan ditahan dalam bentuk laba ditahan guna pembiayaan investasi dimasa mendatang.

2. Laporan Keuangan

Tujuan penyusunan laporan keuangan adalah dalam rangka mempertanggungjawabkan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya oleh para pemilik perusahaan selama satu tahun periode. Laporan keuangan harus menyajikan secara wajar posisi keuangan, kinerja keuangan. Disamping itu laporan keuangan dapat juga digunakan untuk memenuhi tujuan-tujuan lain yaitu sebagai laporan kepada pihak-pihak diluar perusahaan yang meliputi para kreditur, para investor dan pemerintah dimana perusahaan tersebut berdomisili, serta masyarakat sekitarnya.

Laporan keuangan pada umumnya terdiri dari laporan neraca yaitu salah satu laporan keuangan dalam akuntansi yang menunjukkan keadaan keuangan secara sistematis dari suatu perusahaan pada waktu tertentu dengan menyajikan daftar aktiva, utang dan modal pemilik perusahaan, laporan laba rugi yaitu salah satu laporan keuangan dalam akuntansi yang menggambarkan apakah suatu perusahaan mengalami laba atau rugi dalam suatu periode akuntansi, laporan perubahan ekuitas yaitu salah satu laporan keuangan dalam akuntansi yang menggambarkan bertambahnya atau berkurangnya modal suatu perusahaan akibat dari laba atau rugi yang diterima perusahaan tersebut dalam suatu periode akuntansi, laporan posisi keuangan yang disajikan berupa laporan arus kas atau laporan arus dana dan catatan dan laporan lain serta materi penjelasan yang merupakan bagian integral dari laporan keuangan.

Menurut Standar Akuntansi Keuangan yang dikeluarkan oleh Ikatan Akuntansi Indonesia tujuan laporan keuangan adalah menyediakan informasi yang menyangkut posisi keuangan, kinerja, serta perubahan posisi keuangan suatu perusahaan yang bermanfaat bagi sejumlah besar pemakai dalam pengambilan keputusan. Laporan keuangan juga menunjukkan apa yang telah dilakukan manajemen atau pertanggungjawaban manajemen atas sumber daya yang dipercayakan kepadanya.

3. Analisis *Break Even Point*

a. Pengertian Analisis *Break Even Point*

Penetapan tarif jasa angkutan dengan tepat dan benar sangat penting untuk menentukan keberlangsungan hidup perusahaan dalam jangka panjang.

Penetapan tarif minimum dapat dilakukan melalui sebuah analisis yang dikenal dengan istilah *break even point* atau analisis titik impas.

Analisis titik impas atau sering disebut juga sebagai analisis pulang pokok (*Break Even Point Analysis*) dapat diartikan sebagai suatu titik atau keadaan dimana perusahaan didalam operasinya tidak memperoleh keuntungan dan tidak menderita rugi” (Alwi, 1994). Analisis pulang pokok merupakan alat untuk menentukan titik dimana penjualan akan impas menutupi biaya-biaya (Weston & Copeland, 1995). Arsyad (1993) menyatakan bahwa analisis pulang pokok (*breakeven analysis*) atau yang sering juga disebut analisis kontribusi laba merupakan teknik analisis penting yang digunakan untuk mempelajari hubungan-hubungan antara biaya, penerimaan, dan laba. Secara umum dapat dinyatakan bahwa *break even point analysis* merupakan suatu titik dimana perusahaan masih dapat mengikuti permintaan pasar dan mengoperasikan tanpa memperoleh keuntungan dan atau juga menderita kerugian, artinya dengan titik impas (*break even point*) perusahaan hanya menjalankan usaha dan mendapatkan hasil usahanya dalam bentuk modal pokok saja. Konsep analisis titik impas ini dapat diaplikasikan penggunaannya bagi berbagai jenis jasa transportasi baik darat, laut maupun udara.

b. Biaya yang terkandung dalam analisis *Break Even Point*

Terdapat beberapa biaya yang terkandung dalam analisis titik impas diantaranya

1. Biaya variabel (*variable cost*)

Biaya variabel adalah jenis biaya yang selalu berubah sesuai dengan perubahan volume penjualan (Alwi, 1994). Perubahan ini tercermin dalam biaya variabel secara total, sehingga dalam pengertian ini, variabel cost dapat dihitung berdasarkan persentase tertentu dari penjualan atau variabel cost per unit dikalikan dengan penjualan dalam unit. Variabel cost didefinisikan juga sebagai jenis-jenis biaya yang naik turun bersama-sama dengan volume kegiatan (Sigit, 1990). Swastha dan Sukotjo (1991) mendefinisikan biaya variabel adalah biaya yang berubah-ubah disebabkan oleh adanya jumlah hasil. Abbas Alim mendefinisikan biaya variabel sebagai biaya yang besarnya berubah tergantung pada biaya pengoprasian alat pengangkutan (Salim, 1970). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa

biaya variabel adalah biaya yang berubah-ubah mengikuti jumlah volume penjualan yang dihasilkan dari suatu usaha atau organisasi.

2. Biaya tetap (*fixed cost*)

Arsyad (1993) menjelaskan: biaya-biaya yang tidak tergantung pada tingkat output disebut biaya tetap (*fixed cost*) termasuk dalam hal ini adalah bunga pinjaman modal, biaya sewa peralatan dan pabrik, tingkat depresiasi yang ditetapkan, pajak kekayaan, dan gaji para manajer eksekutif (direksi). Karena semua biaya jangka panjang ini bersifat variabel, maka konsep biaya tetap hanya terbatas untuk analisis jangka pendek saja. Biaya tetap (*fixed cost atau FC*) selalu konstan tanpa memandang berapa pun jumlah output yang dihasilkan, maka FC tersebut ditunjukkan oleh garis yang mendatar. Menurut Sigit (1990), biaya tetap adalah jenis-jenis biaya yang selama satu periode kerja adalah tetap jumlahnya dan tidak mengalami perubahan” (Soehardi, 1990). Swastha dan Sukotjo (1991) mendefinisikan fixed cost sebagai biaya yang tidak berubah-ubah (konstan) untuk setiap tingkatan sejumlah hasil yang diproduksi” (Swastha dan Sukotjo, 1991). Jenis biaya yang selalu tetap, dan tidak terpengaruh oleh volume penjualan melainkan dihubungkan dengan waktu (*function of time*) (Alwi, 1994). Dengan demikian, biaya tetap adalah biaya yang dikeluarkan oleh suatu badan usaha, perusahaan, atau juga oleh suatu organisasi yang tetap jumlah pengeluarannya dan tidak tergantung oleh besar-kecilnya hasil yang didapatnya sehingga disebut dengan biaya yang konstant.

3. Biaya total (*total cost*)

Biaya total (TC) adalah merupakan seluruh biaya yang akan dikeluarkan oleh perusahaan atau dengan kata lain, biaya total ini merupakan jumlah dari biaya variabel dan biaya tetap” (Swastha, 1991). Dapat disimpulkan, biaya total adalah jumlah dari keseluruhan biaya-biaya yang harus atau akan dikeluarkan dari jumlah kedua biaya variabel dan biaya tetap atas hasil yang produksi yang dihasilkan atau akan direncanakan.

c. Objek Penelitian

Jasa transportasi merupakan sarana yang berorientasi pada kebutuhan pelanggan. Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi memberikan jasanya kepada masyarakat, yang disebut jasa transportasi. Jasa transportasi merupakan hasil atau keluaran perusahaan transportasi yang jenisnya bermacam-macam sesuai banyaknya jenis alat transportasi (jasa pelayaran, jasa kereta api, jasa penerbangan, jasa transportasi bus dan lain-lain). Jasa transportasi juga merupakan salah satu faktor masukan dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, dan kegiatan ekonomi lainnya (Salim, 2004).

Trans Pakuan merupakan layanan jasa transportasi di Kota Bogor yang sudah berjalan selama kurang lebih dua tahun, tepatnya 3 Juni 2007. Trans Pakuan dikelola oleh Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor yang merupakan milik pemerintah Kota Bogor. Dalam menjalankan kegiatannya, Trans Pakuan senantiasa harus memberikan pelayanan yang optimal kepada konsumennya, agar konsumen merasa nyaman dan sadar fungsi keberadaan Trans Pakuan. Salah satu fungsi dari Trans Pakuan mengefektifkan dan mengefisienkan transportasi di Kota Bogor. Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi, Trans Pakuan memiliki visi menjadi perusahaan penyedia jasa terbaik dalam bidang transportasi. Misi dari Trans Pakuan memberikan kepuasan kepada masyarakat dengan pelayanan prima dan inovatif, memuaskan serta berperan sebagai penunjang otonomi daerah.

4. Pembahasan dan Hasil Penelitian

4.1. Break Event Point (BEP) Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor

Terdapat dua jenis analisis *break even point* yaitu berdasarkan quantity dan tarif yang sudah ada sebelumnya.

a. Break Event Point Quantity (BEP_Q)

Perhitungan BEP atas dasar quantity atau unit dapat dilakukan dengan menggunakan rumus : (Riyanto, 1999)

$$BEP_Q = \frac{TFC}{P - VCPerunit} \dots\dots\dots(1)$$

Dimana :

- P = harga jual per unit
- VCPerunit = total biaya variabel per unit atau TVC dibagi Q
- TFC = total biaya tetap
- Q = jumlah unit/kuantitas produk yang dihasilkan dan dijual.

Besarnya biaya variabel perunit dapat dihitung dengan membagi total biaya variabel dengan jumlah unit/kuantitas produk yang dihasilkan (Q), yg dalam hal ini Q diproxi oleh jumlah penumpang pada tiga bulan tersebut sebagaimana terdapat pada persamaan 2. (Riyanto, 1999)

$$VCPerunit = \frac{TVC}{Q} \dots\dots\dots(2)$$

Berdasarkan beberapa data *fixed cost* dan *variable cost* yang terdapat pada tabel 1 yang disubstitusikan pada persamaan 2 diatas, maka nilai *variabel cost perunit* dapat ditentukan sebagaimana terdapat pada tabel 2.

Tabel 1
Total Fixed Cost/ Standing Cost dan Variable Cost

Jenis Biaya	Biaya Bulan (Rupiah)		
	Januari	Februari	Maret
Biaya Tetap (<i>Fixed Cost</i>)			
Biaya Awak Bus	361.221.586	734.065.156	1.090.278.645
Biaya Penyusutan	274.815.016	412.222.524	549.630.032
Biaya Pegawai	125.957.618	251.406.444	377.863.066
Biaya Kantor	106.502.795	224.208.490	401.433.105
Jumlah Biaya Tetap	868.497.015	1.621.902.614	2.419.204.848
Biaya variabel (<i>variable cost</i>)			
Biaya Bahan Bakar	154.824.251	288.027.876	454.512.954
Biaya Pelumnas	4.800.000	10.597.500	28.848.020.
Biaya Ban	38.188.000	50.638.000	72.763.000
Pemeliharaan	58.113.500	140.374.500	170.698.500
Jumlah biaya variabel	255.925.751	489.637.876	726.822.474

Tabel 2
Variabel Cost Perunit

Bulan	Januari	Februari	Maret
<i>Total Variabel Cost</i>	Rp 255.925.751	Rp 489.637.876	Rp 726.822.474
<i>Quantity</i>	241208	210370	258678
<i>Variabel Cost Perunit</i>	Rp 1.061	Rp 2.328	Rp 2.810

Selanjutnya dengan menggunakan persamaan 1, dapat dihitung besarnya BEP_Q bulan Januari 2014 dan seterusnya sebagai berikut:

Besarnya *Break Event Point Quantity* (BEP_Q) bulan Januari adalah :

$$BEP_Q = \frac{868.497.015}{4.500 - 1.061}$$

$$BEP_Q = 252.543$$

Pada bulan Januari, titik impas terjadi pada saat memenuhi 252.543 penumpang

Besarnya *Break Event Point Quantity* (BEP_Q) bulan Februari adalah :

$$BEP_Q = \frac{1.621.902.614}{4.500 - 2.173}$$

$$BEP_Q = 746.389$$

Pada bulan Februari titik impas terjadi pada saat memenuhi 746.389 penumpang.

Besarnya *Break Event Point Quantity* (BEP_Q) bulan Maret adalah :

$$BEP_Q = \frac{2.419.204.848}{4.500 - 2.809}$$

$$BEP_Q = 1.430.636$$

Pada bulan Maret titik impas terjadi pada saat memenuhi 1.430.636 penumpang.

b. *Break Event Point* atas Dasar Nilai Penjualan (BEP_p)

Perhitungan BEP atas dasar nilai penjualan dalam rupiah dapat dilakukan dengan menggunakan rumus:(Riyanto, 1999)

$$BEP_p = \frac{FCPerunit}{1 - \frac{VCPerunit}{P}} \dots\dots\dots(3)$$

Dimana

FCPerunit = *Fixed cost* dibagi *quantity*

P = Harga / Tarif

VCPerunit = Total *Variable Cost* dibagi *quantity*

Besarnya biaya tetap (*fixed cost*) perunit dapat dihitung dengan membagi total biaya tetap dengan jumlah unit/kuantitas produk yang dihasilkan (Q), yg dalam hal ini Q diproxi oleh jumlah penumpang pada tiga bulan tersebut sebagaimana terdapat pada persamaan 2.

$$FCPerunit = \frac{TFC}{Q} \dots\dots\dots(4)$$

Berdasarkan beberapa data *fixed cost* dan *variable cost* yang terdapat pada tabel 1 yang disubstitusikan pada persamaan 4, maka nilai *fixed cost perunit* selama periode Januari sampai dengan Maret 2017 dapat ditentukan sebagaimana terdapat pada tabel 3 berikut.

Tabel 3
Perhitungan *Fixed Cost* Perunit

Bulan	Januari	Februari	Maret
<i>Fixed Cost</i>	Rp 868.497.015	Rp 1.621.902.614	Rp 2.419.204.848
<i>Quantity</i>	241208	210370	258678
<i>Fixed Cost Perunit</i>	Rp 3.600	Rp 7.710	Rp 9.352

Selanjutnya dengan menggunakan persamaan 3, dapat dihitung besarnya BEP_p bulan Januari 2014 dan seterusnya sebagai berikut:

Besarnya *Break Event Point* atas dasar nilai penjualan (BEP_p) bulan Januari adalah :

$$BEP_p = \frac{FCPerunit}{1 - \frac{VCPerunit}{P}}$$

$$BEP_p = \frac{3.600}{1 - \frac{1.061}{4.500}}$$

$$BEP_p = \frac{3.600}{1 - 0,24}$$

$$BEP_p = 4.736$$

Pada bulan Januari, titik impas terjadi pada saat nilai penjualan sebesar Rp 4.736,-

Besarnya *Break Event Point* atas dasar nilai penjualan (BEP_p) bulan Februari adalah :

$$BEP_p = \frac{FCPerunit}{1 - \frac{VCPerunit}{P}}$$

$$BEP_p = \frac{7710}{1 - \frac{2.328}{4.500}}$$

$$BEP_p = \frac{7710}{1 - 0,52}$$

$$BEP_p = 16.062$$

Pada bulan Februari, titik impas terjadi pada saat nilai penjualan sebesar Rp 16.062,-

Besarnya *Break Event Point* atas dasar nilai penjualan (BEP_p) bulan Maret adalah

$$BEP_p = \frac{FCPerunit}{1 - \frac{VCPerunit}{P}}$$

$$BEP_p = \frac{9.352}{1 - \frac{2.809}{4.500}}$$

$$BEP_p = \frac{9.352}{1 - 0,62}$$

$$BEP_p = 24.610$$

Pada bulan Maret, titik impas terjadi pada saat nilai penjualan sebesar Rp 24.610,-

Berdasarkan hasil pengolahan data keuangan bulan Januari 2014, dengan total biaya tetap sebesar Rp. 868.497.015 dan biaya variabel perunit sebesar Rp. 1.061, jumlah tarif jasa angkut saat ini sebesar 4.500 hampir tidak mencapai kondisi *break even point* jika jumlah pengguna jasa sebesar 241.208. Break even point baru akan tercapai jika tarif yang dikenakan adalah sebesar Rp. 4.736. Jika ingin mempertahankan penjualan tiket dengan tarif tetap Rp. 4.500, maka jumlah pengguna jasa angkut tidak boleh kurang dari 252.543 orang, jika tidak, maka tidak akan mencapai kondisi BEP.

Kenaikan total biaya tetap bulan Februari 2017 menjadi sebesar Rp. 1.621.902.614 dan biaya variabel perunit sebesar Rp. 2.173, menyebabkan tarif jasa angkut saat ini sebesar 4.500 sangat jauh dari kondisi BEP jika jumlah pengguna jasa pada bulan tersebut pun mengalami penurunan menjadi sebesar 210.370. Break even point pada bulan Februari baru akan tercapai jika tarif yang dikenakan adalah sebesar Rp. 16.062. Jika ingin mempertahankan penjualan tiket dengan tarif tetap Rp. 4.500, maka jumlah pengguna jasa angkut tidak boleh kurang dari 746.389 orang, jika tidak, maka tidak akan mencapai kondisi BEP.

Kenaikan total biaya tetap bulan Maret 2017 menjadi sebesar Rp. 2.419.204.848 dan biaya variabel perunit sebesar Rp. 2.809 semakin mempersulit keadaan, menyebabkan tarif jasa angkut saat ini sebesar 4.500 sangat jauh dari kondisi BEP. Dengan jumlah pengguna jasa pada bulan tersebut sebesar 258.978 orang, break even point pada bulan Maret akan tercapai jika tarif yang dikenakan adalah sebesar Rp. 24.610. Jika ingin mempertahankan penjualan tiket dengan tarif tetap Rp. 4.500, maka jumlah pengguna jasa angkut

tidak boleh kurang dari 1.430.636 orang. Sungguh suatu kondisi yang sangat tidak memungkinkan dalam era persaingan global saat ini.

Inefisiensi penyelenggaraan kegiatan operasional perusahaan yang semakin tinggi pada bulan Februari dan Maret yang ditunjukkan oleh kenaikan biaya tetap dan biaya variabel perunit pada kedua bulan tersebut menunjukkan kondisi perusahaan semakin kesulitan untuk mempertahankan keberlangsungan hidupnya dengan tarif dan jumlah pengguna jasa angkutan yang telah ada. Yang dapat dilakukan oleh perusahaan saat ini untuk menjamin kontinuitas perusahaan adalah mengembalikan kondisi efisiensi dalam penyelenggaraan operasional perusahaan, mempertahankan tarif jasa angkutan pada harga Rp. 4.500 disertai dengan peningkatan jumlah pengguna jasa Trans Pakuan.

5. Kesimpulan

Berdasarkan analisis menggunakan model *break even point* diketahui bahwa ketidakmampuan perusahaan dalam menjaga keberlangsungan perusahaannya, selain disebabkan oleh inefisiensi, juga diakibatkan oleh rendahnya penetapan tarif jasa angkutan Trans Pakuan tidak diimbangi oleh jumlah pengguna jasa angkutan tersebut sehingga jumlah pemasukan dari hasil penjualan sangat rendah.

Inefisiensi penyelenggaraan kegiatan operasional perusahaan yang semakin tinggi pada bulan Februari dan Maret yang ditunjukkan oleh kenaikan biaya tetap dan biaya variabel perunit pada kedua bulan tersebut menunjukkan kondisi perusahaan yang semakin kesulitan untuk mempertahankan keberlangsungan hidupnya dengan tarif dan jumlah pengguna jasa angkutan yang telah ada. Yang dapat dilakukan oleh perusahaan saat ini untuk menjamin kontinuitas perusahaan adalah mengembalikan kondisi efisiensi dalam penyelenggaraan operasional perusahaan, mempertahankan tarif jasa angkutan pada harga Rp. 4.500 disertai dengan peningkatan jumlah pengguna jasa Trans Pakuan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, H.A. (2004). *Manajemen Transportasi*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Alwi, Syafarudin. (1994). *Alat-alat Analisis Dalam Pembelajaran*. Andi Offset: Yogyakarta.

Arsyad, Lincolin. (1993). Pengantar Perencanaan Ekonomi, Media Widya Mandala.

Husnan, Suad dan Eny Pudjiastuti. (2004). Dasar-dasar Manajemen keuangan. Edisi kedua. Yogyakarta : UPP AMP YKPN

Riyanto, Bambang (1999). *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan*. BPFE Yogyakarta. Yogyakarta.

Soehardi, Sigit. (1990). Analisa Break-even. Penerbit BPFE. Yogyakarta

Swastha, Basu&Ibnu Sukotjo. (1993). Pengantar Bisnis Modern” Jilid 3.