

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Peneliti Pendahulu

Beberapa peneliti tentang tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasional kendaraan sebagai berikut:

Muhammad Zardi, Meliyana, Defi Mahdiahinda (2018) melakukan penelitian tentang Analisis Tarif Angkutan Umum dan Kesimpulan yang diperoleh:

1. tarif yang ditetapkan pemerintah lebih kecil dari tarif yang berlaku di lapangan. Namun ternyata, tarif berdasarkan perhitungan biaya operasi kendaraan lebih besar di dibandingkan dengan tarif yang ditetapkan pemerintah dan lebih kecil dari tarif yang berlaku di lapangan.
2. Secara umum kinerja pelayanan angkutan umum antar kota sangat lancar, dan sistem koordinasi antara operator (pengusaha) angkutan terhadap sopir dan kendaraan sudah cukup baik karena angkutan antar kota sudah beroperasi secara efisien.
3. Faktor muatan penumpang rata-rata angkutan antar kota Trayek Blang Pidie–Banda adalah sebesar 56,25%.
4. Tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) lebih kecil bila dibandingkan dengan tarif yang berlaku di lapangan dan tarif yang berlaku di lapangan juga lebih tinggi dari tarif yang ditetapkan Pemerintah kota setempat. Tarif rata-rata yang ditetapkan pemerintah adalah Rp.106.500/Pnp, tarif rata-rata teoritis hasil perhitungan BOK trayek Blang Pidie–Banda Aceh adalah Rp.114.014,- /Pnp, dan tarif rata-rata yang berlaku di lapangan adalah Rp. 125.000-Rp. 150.000 /Pnp.

Maretina Eka Sinta (2016) melakukan penelitian tentang analisis tarif

angkutan umum jurusan Palangka Raya-Pontianak. Kesimpulan yang diperoleh:

1. Berdasarkan data survei yang dilakukan selama dua minggu maka Total biaya pokok per hari angkutan umum jurusan Palangka Raya-Pontianak adalah sebesar Rp. 4.500.000,00 /hari.
2. Tarif pokok angkutan umum jurusan Palangka Raya-Pontianak adalah sebesar Rp. 422.089,60/org/rit/hari tarif pokok ini di dapat dari hasil pembagian antara biaya pokok total per hari.
3. Tarif dasar angkutan umum jurusan Palangka Raya Pontianak adalah sebesar Rp. 464.298,56 rit/org/hari, tarif dasar ini di dapat dari hasil tarif pokok di tambahkan 10% dari nilai tarif pokok tersebut.
4. Tarif umum angkutan jurusan Palangka Raya - Pontianak yang berlaku pada saat penelitian sekarang adalah sebesar Rp. 900.000,00 org/rit.
5. Dengan tarif umum Rp.900.000,00 org/rit, dan tarif dasar Rp. 464.298,56org/rit maka memberikan keuntungan bagi pengusaha angkutan sebesar Rp. 435.701,44 rit/org atau sekitar 49%.
6. Memberikan keuntungan yang layak bagi pengelola angkutan umum jurusan Palangka Raya-Pontianak.

Fuat Hasan, Imron Oppier (2021) melakukan penelitian tentang analisis tarif angkutan umum di kota ambon. Kesimpulan yang di peroleh:

Berdasarkan hasil analisis perhitungan BOK angkutan umum di Kota Ambon. Sesuai dengan Keputusan Jendral Nomor SK.687/AJ.206/DRDJ/2002 tarif yang di hasilkan adalah di dapat biaya untuk masyarakat batas atas dan batas bawah Kecamatan Nusaniwe Rp 16.592-Rp 11.06,- Kecamatan Sirimau Rp 5.138-Rp3.425,- Kecamatan Baguala dan teluk Ambon Rp 25.000; Rp 16.666,- dan tarif untuk mahasiswa batas atas dan batas bawah Kecamatan Nusaniwe Rp 8.296 -Rp 5.531,-Kecamatan Sirimau Rp 2.569- Rp1,712,- kecamatan Baguala dan teluk Ambon Rp 12.500- Rp 8.333,- Tarif berdasarkan BOK pada masa pemberlakuan pembatasan sosial Berskala Besar sangat berbanding kebalik

dimana tarifnya antara Rp 25.000- 5.138,- sedangkan kondisi yang ada di lapangan dimana untuk tarif rill Rp 3.000- Rp 5.000.

Ridwan melakukan penelitian tentang tarif penumpang angkutan bus sedang trayek lhokseumawe-Bireuen.

Kesimpulan yang diperoleh adalah:

1. Angkutan umum bus CV. Cendrawasih yang melayani rute perjalanan atau trayek Lhokseumawe-Bireuen memberikan pelayanan yang relatif baik walaupun jumlah armada yang beroperasi hanya 35 menit.
2. Faktor pembebanan (*Load Factor*) rata-rata angkutan antar kota Trayek Lhokseumawe-Bireuen adalah sebesar 45% dengan jumlah rata penumpang per trip adalah 13 penumpang.
3. Besarnya biaya operasi kendaraan dihitung berdasarkan biaya langsung dan biaya tidak langsung di mana biaya langsung sebesar Rp. 2.013,740 /bus- km. Dan biaya tidak langsung Rp. 18.020 /bus-km.
4. Besarnya biaya operasi kendaraan rata-rata Rp. 156,289 /pnp/km.
5. Besarnya tarif dihitung berdasarkan biaya operasi kendaraan (BOK) dan jumlah penumpang rata-rata/trip sebesar Rp. 8.752,20/penumpang.
6. Tarif yang di berlakukan selama ini sebesar Rp.10.000,00. Hal ini menunjukkan tarif masih sesuai.
7. Bus CV. Cendrawasih layak dan nyaman. Hal ini di tunjukan dari data semua penumpang atau 100% mengatakan bus CV. Cendrawasih masih dikatakan layak dan nyaman dikarenakan rata-rata penumpang yang ada sebesar 45% dari kursi yang tersedia sehingga dapat dikatakan masih banyak tempat duduk yang kosong. Asti Sri Listiani, Ida Farida, Eko Walujodjati (2013) melakukan penelitian tentang analisis tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasional kendaraan di kota Garut di peroleh:

Berdasarkan pada hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut: 1. Besarnya biaya operasional yang dikeluarkan sebesar Rp. 4.057,72/ penumpang menurut perhitungan BOK. 2. Sopir angkot sudah mendapatkan keuntungan sebesar 18,86%. Keuntungan tersebut sesuai dengan tarif yang sudah diberlakukan sebesar Rp. 5.000,00. 3. Jumlah dan frekuensi angkot yang ada sudah dapat mengakomodir seluruh kebutuhan penumpang dalam rute tersebut. Dengan jumlah armada 107 unit angkot dan jumlah penumpang per hari adalah 290 orang pada hari kerja dan 170 orang pada hari libur.

Chen, Xumei dkk (2005) menjelaskan bahwa suatu kebijakan tarif yang efektif dan struktur akan dapat layak terealisasi apabila mengombinasikan antara kesejahteraan dan keuntungan.

B. Transportasi Umum

Transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu.

Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Menurut Pahlevi (2006), ada lima unsur pokok transportasi, yaitu:

1. Manusia, yang membutuhkan transportasi.
2. Barang, yang dibutuhkan manusia.
3. Kendaraan, sebagai sarana transportasi.
4. Jalan, sebagai prasarana transportasi.
5. Organisasi, sebagai pengelola angkutan.

Pada dasarnya, ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi yang menjamin penumpang atau barang yang diangkutnya akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Dalam hal ini perlu diketahui terlebih dulu ciri penumpang dan

barang, kondisi sarana dan konstruksi prasarana, serta pelaksanaan transportasi.

C. Angkutan Umum

1. Pengertian Angkutan Umum

Angkutan umum pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Prosesnya dapat dikatakan menggunakan angkutan umum penumpang berupa sarana Kebutuhan dan sarana angkutan umum penumpang tampaknya akan tetap kendaraan atau tanpa kendaraan (di angkut oleh orang), sehingga dapat dikategorikan menjadi perangkutan orang dan perangkutan barang. Memainkan peranan yang penting, apalagi dengan ancaman merosotnya cadangan bahan bakar minyak. Penggunaan bahan bakar baru selain bensin masih memerlukan waktu uji coba tingkat keamanannya, efisiensi, maupun efektifitasnya, sementara kebutuhan orang melakukan perjalanan tetap bergerak meningkat sesuai pertambahan jumlah penduduk dan kegiatannya. Masa peralihan dari teknologi masa kini ke teknologi masa depan menyebabkan ketergantungan kepada sarana angkutan umum penumpang bertambah besar karena angkutan umum penumpang terbukti lebih efisien dalam energi. (Warpani dalam Tri Asmaraning Tyas Arum Mahardani 2013)

Untuk melakukan pergerakan maka manusia memerlukan angkutan umum. Adapun alasan yang menyebabkan orang melakukan pergerakan atau perjalanan adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan tujuan
2. Berdasarkan waktu
3. Berdasarkan jenis orang

Hal ini merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena pelaku pergerakan individu sangat di pengaruhi oleh atribut ekonomi. Atribut yang dimaksud adalah:

1. Tingkat pendapatan: biasanya terdapat tiga tingkat pendapatan di indonesia, yaitu tinggi, menengah, dan rendah.

2. Tingkat kepemilikan kendaraan: biasanya terdapat empat tingkat yaitu 0, 1, 2 atau lebih dari dua (2+) kendaraan per rumah tangga.
3. Ukuran dasar struktur rumah tangga.

2. Angkutan Umum Antar Kota

Angkutan antar kota dalam provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten/kota dalam satu daerah Provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek. Angkutan umum antar kota merupakan bagian dari transportasi antar kota yang mempunyai peranan cukup besar dalam menunjang kegiatan masyarakat.

Masalah angkutan umum antar kota merupakan salah satu masalah dari berbagai masalah transportasi. Tingkat pelayanan angkutan umum yang berkurang memadai, hal ini dapat ditunjukkan antara lain bus berisi penumpang yang melebihi kapasitas bus, selain itu juga sopir bus kota sering kali menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas, dan waktu tempuh angkutan umum bus antar kota cukup lama dibandingkan dengan angkutan pribadi.

3. Jaringan Trayek Angkutan Umum

3.1 Jaringan Trayek

Berdasarkan Anonim (2002), jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu pelayanan angkutan orang. Faktor yang digunakan sebagai pertimbangan dalam menerapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut:

1. Pola Tata Guna Lahan
2. Pola Pergerakan Penumpang Angkutan Umum
3. Kepadatan Penduduk
4. Daerah Pelayanan
5. Karakteristik Jaringan Jalan

3.2 Macam-Macam Jaringan Trayek

Menurut Anonim tahun 1993, jaringan trayek terbagi atas:

- a. Trayek antar kota dalam propinsi yaitu trayek yang melalui antar Daerah Tingkat II dalam satu wilayah propinsi Daerah tingkat I. Trayek antar kota dalam propinsi diselenggarakan dengan memenuhi ciri-ciri pelayanan sebagai berikut:
Mempunyai jadwal yang tetap:
1. Pelayanan cepat atau lambat
 2. Dilayani oleh bus umum
 3. Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan
- b. Trayek kota yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kota madya. Daerah Tingkat II atau trayek dalam daerah khusus ibu kota. Trayek kota terdiri dari:
1. Trayek utama
 2. Trayek cabang
 3. Trayek ranting
 4. Trayek langsung
- c. Trayek perdesaan yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kabupaten Daerah Tingkat II
- d. Trayek lintas batas negara yaitu Trayek yang melewati atau melewati batas Negara.

4. Tarif Angkutan Umum

Anonim (2002), tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan pada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang di nyatakan dalam rupiah. Penetapan tarif dimasukan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana pengangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintasan yang bersangkutan. Perhitungan tarif angkutan umum merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak tempuh rata-rata satu perjalanan (*tarif Break Even Point*) di tambah 10% untuk keuntungan jasa perusahaan. Secara matematis dapat dirumuskan seperti persamaan (1), (2) dan (3) sebagai berikut:

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ tarif BEP} \dots\dots\dots(2.1)$$

$$\text{Tarif BEP} = (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) \dots\dots\dots(2.2)$$

$$\text{Tarif pokok} = \frac{\text{total biaya pokok}}{\text{faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}} \dots\dots\dots(2.3)$$

Menurut Warpani (2002), faktor muat penumpang (*load faktor*) Adalah nisbah antara jumlah penumpang yang diangkut dengan daya tampung kapasitas kendaraan selama satu lintasan. Faktor muat dapat di hitung dengan persamaan (4) sebagai berikut:

$$= F = \frac{P}{K} \times 100 \dots\dots\dots(2.4)$$

Keterangan:

F = Faktor muat (*load Faktor*).

P = Banyak penumpang yang diangkut sepanjang satu lintasan sekali jalan.

K = Daya tampung kendaraan yang diijinkan.

4.1 Sistem Pembentukan Tarif Angkutan Umum

Tarif bagi penyedia jasa angkutan (*operator*) adalah harga dari jasa yang diberikan. Sedangkan bagi pengguna jasa, besarnya tarif merupakan biaya yang harus di bayarkan untuk jasa yang telah dipakainya. Penentuan tarif ini harus berdasarkan sistem pembentukannya yang diatur oleh pemerintah.

4.2 Jenis Tarif Angkutan Umum

Berbicara mengenai tarif, memang harus diakui bahwa tarif yang sudah ada saat ini memang tidak layak lagi. Tetapi di sisi lain, dalam kondisi ekonomi sekarang ini kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat merosot tajam seiring dengan naiknya berbagai komponen biaya hidup. Bagi buah simalakama, bila tarif masih tetap seperti sekarang ini, maka tidak mungkin jumlah kendaraan angkutan umum yang beroperasi akan berkurang jumlahnya.

Dalam penentuan tarif angkutan umum dapat berupa tarif seragam atau tarif berdasarkan jarak. Dalam menetapkan tarif harus melibatkan tiga pihak, yaitu:

Penyedia jasa transportasi (*operator*), menjadikan tarif sebagai harga dari jasa yang diberikan.

Pengguna jasa angkutan (*user*), menjadikan tarif sebagai biaya yang harus dikeluarkan setiap kali menggunakan angkutan umum.

Pemerintah (*regulator*) sebagai pihak yang menentukan tariff resmi, pengaruh terhadap pendapatan pada sektor transportasi

Dalam menyelenggarakan transportasi jalan dengan angkutan umum penumpang di wilayahnya tertuang dalam undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu-lintas dan Angkutan Jalan, yakni:

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu-lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Sebagai sarana pelayanan, angkutan umum sudah selayaknya mendapatkan porsi anggaran yang cukup. Untuk melakukan hal itu sangat ideal bila kita mengkaji ulang tarif yang akan berlaku (tarif wajar) di suatu wilayah dengan melihat biaya operasi kendaraan angkutan umum dan jumlah penumpang yang terangkut. Juga melihat dari segi kemampuan membayar (*ability to pay*) dan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya (*willingness to pay*) dari kelompok masyarakat pengguna angkutan umum. Selama ini penentuan besarnya tarif hanya berdasarkan ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah tanpa melakukan kajian terhadap kondisi lapangan (termasuk kemampuan bayar masyarakat pengguna).

Beberapa faktor yang mempengaruhi *ability to pay* diantaranya adalah besarnya penghasilan, kebutuhan transportasi. Total biaya transportasi, intensitas perjalanan, pengeluaran total perbulan jenis kegiatan, dan prosentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi.

4.3 Penentuan Besaran Tarif Angkutan Umum

Menurut Onza Trianda (2009) untuk mempertimbangkan tempat prinsip-prinsip sebagai penuntun dalam menetapkan tujuan tujuan dari kebijaksanaan penentuan besaran tarif angkutan umum adalah sebagai berikut:

1. Tujuan tersebut harus mencerminkan keinginan pemerintah dimasa depan dengan ukuran yang berangsur-angsurakan menjadi jelas.
2. Tujuan harus bersifat operasional, yang harus berarti harus ada perangkat- perangkat yang bertanggung jawab untuk melakukan pengawasan.
3. Tujuan sebaiknya tersusun berdasarkan prosedur analitis yang normal dengan meminimumkan interaksi, dan memaksimalkan disetiap kumpulan.
4. Tujuan disusun dengan suatu hirarki yang pencakupannya maksimum, konsisten dan berhubungan.

Berdasarkan keempat prinsip diatas, maka dalam menentukan besaran tarif angkutan umum, ada beberapa factor dengan tujuan tertentu yang dapat dipertimbangkan antara lain adalah:

a. Faktor sosial, tujuannya adalah:

- Mendistribusikan kembali pendapatan dari orang berada kepada mereka yang miskin.
- Memberikan kesempatan perjalanan kepada kelompok yang kurang beruntung seperti orang lanjut usia, orang cacat dan orang-orang yang tidak sepenuhnya dapat menggunakan angkutan pribadi.
- Mengurangi kekacauan pada angkutan umum di saat-saat jam sibuk.
- Meningkatkan frekuensi, kecepatan dan ketersediaan angkutan umum.
- Memberikan hasil yang nyaman untuk membeli dan menggunakan tiket.

b. Faktor lingkungan, dengan faktor ini diharapkan dapat memberi hasil sebagai berikut:

- Mendorong permintaan masyarakat secara geografis menjadi lebih padat.
- Mendorong kegiatan pergerakan ke pusat-pusat strategis kota.
- Mengurangi kemacetan lalu lintas
- Mengurangi polusi udara, suara dan gangguan visual.
- Mengurangi kecelakaan.

c. Faktor ekonomi dan keuangan, faktor ini bertujuan:

- Memaksimalkan pendapatan.
- Meminimumkan satuan biaya operasi.
- Mempertahankan satuan fleksibilitas untuk penyesuaian tingkat tariff dengan sasaran pendapatan yang baru atau permintaan pasar
- Memastikan efisiensi penggunaan sumber-sumber langka, mendorong menggunakan lebih banyak kapasitas yang masih tersisa.
- Menghemat energi.

d. Faktor operasi, dengan tujuan:

- Memelihara kemudahan mendapatkan informasi mengenai permintaan penumpang.
- Meningkatkan efisiensi pengumpulan tiket dan ongkos. Memberikan fasilitas pengoperasian angkutan oleh satu orang dan meringankan tugas-tugas para karyawan.
- Mengurangi pengeluaran dan kecurangan ongkos.
- Memelihara intensif untuk meningkatkan kinerja pengaturan

D. 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 keuntun ganda 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 di keluarkan oleh perusahaan atau dengan kata lain, biaya total ini merupakan jumlah dari biaya variable 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.

