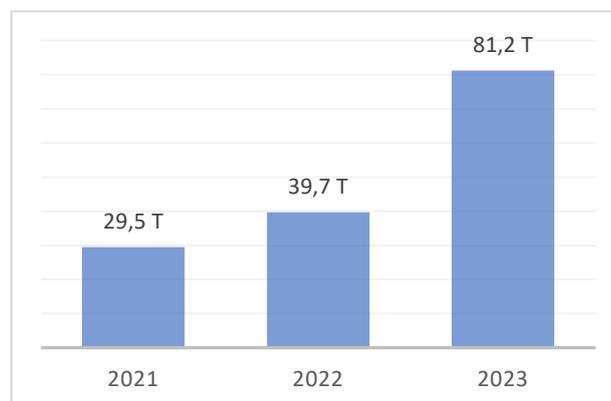


BAB 1 **PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang Penelitian

Badan Usaha Milik Negara atau yang lebih sering disebut BUMN adalah salah satu aktor penting dalam kegiatan ekonomi nasional yang berperan bersama dengan pelaku ekonomi lainnya, seperti sektor swasta (besar-kecil, domestik-asing) dan koperasi. Perusahaan ini memiliki modal yang sepenuhnya atau sebagian besar dimiliki oleh negara melalui investasi langsung yang berasal dari aset negara yang terpisah.. Selain itu, BUMN memiliki kontribusi dalam beberapa aspek seperti penyediaan infrastruktur, penyedia layanan publik, penyerapan tenaga kerja, pemberdayaan UMKM, stabilisasi ekonomi, dan pendapatan negara. Salah satu kontribusi BUMN pada pendapatan negara yaitu membantu dalam peningkatan perekonomian negara hal ini berbentuk dalam dividen, pajak, dan kontribusi perekonomian lainnya. Hasil dari dividen BUMN akan digunakan untuk mendukung APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara). Hal ini terbukti dengan meningkatnya pertumbuhan dividen yang semula Rp. 29,5 triliun pada tahun 2021 menjadi Rp. 39,7 triliun pada tahun 2022 dan menjadi Rp. 81,2 triliun pada tahun 2023.

Gambar 1. 1 Grafik Dividen BUMN Kepada Negara Selama Tiga Tahun Terakhir



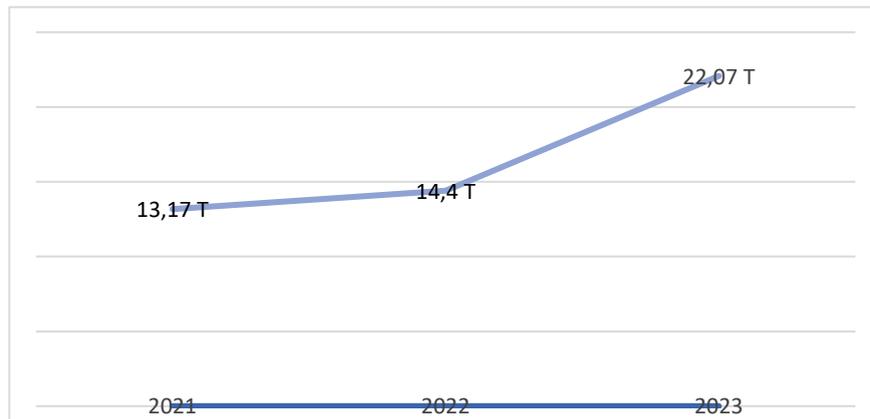
Sumber : bumn.go.id (Data diolah peneliti, 2024)

Berdasarkan data tersebut, peningkatan jumlah dividen yang diberikan BUMN pada negara terdapat kontribusi dari salah satu Perusahaan BUMN yaitu PT PLN (Persero). PT PLN (Persero) adalah perusahaan perseroan yang berperan sebagai penyedia listrik untuk kepentingan umum dengan kualitas dan kuantitas yang memadai. Selain itu, PLN bertujuan untuk menghasilkan keuntungan dan menjalankan tugas pemerintah dalam sektor ketenagalistrikan, guna mendukung pembangunan sesuai prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Keberadaan PT PLN (Persero) dapat di andalkan oleh BUMN dalam menyongkong kebutuhan listrik dan perekonomian negara hal ini dibuktikan dengan adanya program elektrifikasi desa, menjadikan PT PLN (Persero) sebagai pemberi dampak yang besar dengan meningkatkan akses masyarakat terhadap listrik, terutama di wilayah terpencil. Sehingga, meningkatnya permintaan listrik dari masyarakat pada tiga tahun terakhir. Seperti pada tahun 2021 konsumsi listrik perkapita Indonesia mencapai 1.109 kWh/kapita, sedangkan pada tahun 2022 konsumsi listrik perkapita masyarakat mencapai 1.173 kWh/Kapita, dan konsumsi listrik masyarakat pada tahun 2023 mencapai 1.285 kWh/kapita.

Sebagai penyedia layanan dasar yang vital, PT PLN (Persero) sering mendapat dukungan yang kuat dari pemerintah baik dari segi kebijakan maupun subsidi. Hal ini dapat memberikan stabilitas dan keuntungan jangka panjang yang tidak dimiliki oleh BUMN lainnya. Skala karyawan dan dampak sosial yang besar menjadikan PT PLN (Persero) sebagai salah satu penyedia lapangan kerja terbesar di Indonesia. PT PLN (Persero) dapat dikatakan baik, tergantung pada pengelolaan perusahaan tersebut, perusahaan yang baik terletak pada pengelolaan keuangan yang ada pada perusahaan tersebut. PT PLN (Persero) membuktikan pencapaiannya dengan mencatatkan peningkatan laba selama tiga tahun berturut-turut (2021-2023), sehingga berhasil mencetak rekor laba bersih tertinggi selama tiga tahun secara berurutan. Pada tahun 2021, laba PLN meningkat dari tahun sebelumnya hingga mencapai Rp13,17 triliun. Kemudian, pada tahun 2022 laba kembali naik menjadi

Rp14,4 triliun, dan pada tahun 2023, laba PLN melonjak signifikan dibandingkan tahun sebelumnya, mencapai Rp22,07 triliun.

Gambar 1. 2 Grafik Peningkatan Laba PT PLN (Persero) Selama Tiga Tahun Terakhir



Sumber : web.pln.co.id (Data diolah peneliti, 2024)

Dengan peningkatan laba selama tiga tahun terakhir, PT PLN (Persero) menunjukkan bahwa pengelolaan keuangan yang cukup baik. Namun hal tersebut tidak terlepas dari adanya permasalahan yang menghampiri. Dalam menghadapi tantangannya Kantor Pusat PT PLN (Persero) mengeluarkan berbagai kebijakan untuk menangani permasalahan yang ada. Salah satunya dengan dikeluarkannya Peraturan Direksi PT PLN (Persero) Nomor 0036.P/DIR/2016 tentang Pedoman Perencanaan dan Pengendalian Anggaran di lingkungan PT PLN (Persero), mengenai pengendalian biaya produksi NAC (*Non-Allowable Cost*) yang berhubungan dengan Administrasi Umum. Pedoman tersebut tidak hanya diterapkan di Kantor Pusat PT PLN (Persero), tetapi juga perlu diimplementasikan di kantor-kantor PT PLN (Persero) lainnya, seperti Kantor Unit Induk, Kantor Unit Pelaksana, Kantor Unit Layanan, serta anak perusahaan PT PLN (Persero). Kantor Induk PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah, yang mengawasi wilayah kerja Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Daerah Istimewa Yogyakarta, adalah salah satu kantor yang turut melaksanakan kebijakan tersebut.

PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah atau yang lebih sering disebut dengan PT PLN (Persero) UIT JBT membawahi beberapa wilayah Unit Pelaksana Transmisi (UPT) seperti UPT Bogor, UPT Bekasi, UPT Bandung, UPT Cirebon, UPT Purwokerto, UPT Semarang, UPT Karawang, dan UPT Salatiga. Terdapat pula Unit Induk Transmisi lainnya seperti UIT Jawa Bagian Barat yang membawahi empat UPT seperti, UPT Cawang, UPT Cilegon, UPT Durikosambi, dan UPT Pulogadung. Terakhir terdapat UIT Jawa Bagian Tengah dan Bali yang membawahi UPT Surabaya, UPT Malang, UPT Banyuwangi, UPT Bali, UPT Probolinggo, dan UPT Jember.

Dibanding dengan Kantor Induk UIT lainnya, UIT JBT membawahi UPT lebih banyak yang di mana hal ini dapat menyebabkan biaya operasional yang dikeluarkan oleh Kantor Induk UIT JBT lebih tinggi dibandingkan dengan Kantor Induk UIT JBB dan UIT JBTB. Hal ini dibahas dalam Rapat Rutin dengan pembahasan optimasi biaya operasional bahwa pada Kantor Induk UIT JBT memiliki beberapa anggaran yang cukup tinggi sehingga anggaran tersebut perlu di optimasi dan beberapa anggaran AO per-unit akan dialihkan kepada pembayaran Pajak Kantor Induk UIT JBT.

Untuk mengefektifkan pelaksanaan Peraturan Direksi, Keputusan General Manager PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah Nomor 0045.K/GM/2023 tentang Pengendalian dan Efisiensi Biaya Administrasi PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah juga diterbitkan. Dibuatnya keputusan ini berdasarkan pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 174/PMK.02/2019 tentang Tata Cara Penyediaan, Penghitungan, Pembayaran, dan Pertanggungjawaban Subsidi Listrik bahwa biaya-biaya yang tidak termasuk ke dalam komponen Biaya Pokok Penyediaan Tenaga Listrik/*Non-Allowable Cost* perlu dilakukan efisiensi dan pengendalian biaya yang optimal dan Pedoman Perencanaan dan Pengendalian Anggaran di Lingkungan PT PLN (Persero). Selain itu, keputusan ini disusun pula atas arahan Kantor Pusat PT PLN (Persero) agar pengendalian NAC (*Non-Allowable Cost*) Tenaga Listrik dapat dilaksanakan secara tertib dan konsisten di lingkungan PT PLN (Persero) UIT JBT, sehingga diperlukan pedoman tambahan mengenai penetapan biaya administrasi di lingkungan PT PLN

(Persero) UIT JBT. Menetapkan bahwa diperlukannya efisiensi Program BPP (Biaya Pokok Produksi) seperti Konsumsi, Perkakas, Teknologi Informasi, Pos dan Telekomunikasi, SPPD (Surat Perintah Perjalanan Dinas), dan NAC (*Non-Allowable Cost*).

Walaupun telah dibuatnya kebijakan tersebut, tidak menutup kemungkinan terjadinya permasalahan. Permasalahan yang terjadi di lapangan setelah penulis melakukan observasi langsung yaitu di mana terjadinya pengeluaran yang tidak sesuai dengan apa yang direncanakan sebab dalam penyusunan Rencana Anggaran Kerja Pemeliharaan (RAKP) yang seharusnya dilakukan satu tahun sebelumnya oleh Kantor PT PLN (Persero) yang berada di bawah naungan Kantor Pusat PT PLN (Persero) pada kenyataannya dilakukan sedari dua tahun sebelum anggaran itu akan diturunkan oleh Kantor Pusat PT PLN (Persero). Dilakukannya hal tersebut dikarenakan dua tahun sebelumnya akan menjadi tahap awal setiap Kantor-Kantor PT PLN (Persero) yang berada dibawah naungan Kantor Pusat PT PLN (Persero) untuk mengajukan RKAP tersebut, namun tetap pada satu tahun sebelum terealisasinya akan menjadi bahan penajaman dan finalisasi bagi Kantor Pusat PT PLN (Persero) untuk menurunkan RKAP tersebut.

Namun tetap saja hal tersebut tidak menutup kemungkinan untuk tidak timbulnya permasalahan lain, hal ini terbukti dengan adanya pembayaran kompensasi dari pemerintah kepada PT PLN (Persero) kuartal IV 2023 sebesar 17,83 Triliun untuk menutupi selisih tarif listrik yang rendah dibandingkan Biaya Pokok Produksi (BPP). Tujuan dibayarkannya kompensasi ini untuk menjaga stabilitas keuangan PT PLN (Persero) agar tetap bisa memberikan layanan listrik yang terjangkau bagi masyarakat.

Selain itu terdapat pula permasalahan lainnya baik itu secara langsung maupun secara tidak langsung, dengan adanya permasalahan tersebut tentu saja akan menimbulkan sebuah dampak bagi pihak internal perusahaan maupun pihak eksternal perusahaan. Permasalahan tersebut diantaranya. Permasalahan secara langsung dalam pengelolaan biaya operasional transportasi pada Kantor Induk UIT JBT ialah kenaikan harga bahan bakar, bahan bakar merupakan salah satu faktor yang berhubungan langsung dengan transportasi, dengan banyaknya mobilisasi

atau perjalanan dinas di luar dari yang direncanakan maka penggunaan bahan bakar pada transportasi akan meningkat dan hal ini akan berpengaruh pada biaya operasional transportasi terutama pada saat bahan bakar mengalami kenaikan harga.

Penyebab langsung lainnya adalah biaya perawatan transportasi yang dimana biaya perawatan transportasi yang sering digunakan dan yang jarang digunakan jelas berbeda, hal ini menyebabkan terdapat biaya perawatan lebih ketika transportasi tersebut sering menempuh rute yang cukup jauh. Penyebab langsung berikutnya ialah adanya efisiensi rute transportasi, hal ini disebabkan oleh adanya perjalanan dinas diluar dari yang direncanakan maupun dalam perjalanan dinas yang seharusnya mengunjungi satu wilayah dikarenakannya ada masalah tidak terduga menyebabkan perjalanan dinas harus mengunjungi wilayah yang terkena masalah tersebut dan hal ini tentu berpengaruh pada biaya operasional transportasi sehingga menjadi meningkat.

Pada permasalahan langsung lainnya dalam segi biaya gaji dan tenaga kerja, dapat meningkatkan biaya operasional transportasi secara langsung sebab selain dibayarkannya gaji *driver* setiap melakukan perjalanan dinas, *driver* akan mendapatkan tunjangan SPPD maupun lembur, ketika banyaknya mobilisasi maka biaya yang dikeluarkan untuk membayar SPPD ataupun lembur *driver* akan meningkat. Terakhir, dengan menggunakan sistem sewa kendaraan pada Kantor Induk UIT JBT ketika terdapat kendaraan yang rusak ataupun kekurangan kendaraan akan menyebabkan jumlah sewa transportasi pada Kantor Induk UIT JBT akan bertambah sehingga beban biaya yang perlu dibayarkan kepada vendor pun akan meningkat.

Terdapat pula permasalahan tidak langsung dalam pengelolaan biaya operasional transportasi pada Kantor Induk UIT JBT seperti adanya Kebijakan Pemerintah, dalam hal ini Kebijakan Pemerintah yang berkaitan dengan pajak, tarif tol, subsidi bahan bakar dapat mempengaruhi biaya operasional transportasi yang di mana hal ini biaya operasional transportasi akan meningkat. Penyebab tidak langsung selanjutnya adalah Kebijakan Internal yang kurang efisien hal ini mencakup mengenai penjadwalan perjalanan dinas yang tidak sesuai sehingga menimbulkan terjadinya perjalanan dinas diluar dari yang direncanakan, selain itu perencanaan

rute yang buruk pun dapat menyebabkan pemborosan pada biaya operasional transportasi. Terakhir yaitu kondisi ekonomi global yang di mana hal ini dapat mempengaruhi harga penjualan bahan bakar maupun suku cadang pada transportasi yang di mana hal ini jelas mempengaruhi pada peningkatan biaya operasional transportasi.

Dengan adanya penyebab langsung dan penyebab tidak langsung dalam pengelolaan biaya operasional transportasi pada Kantor Induk UIT JBT maka hal tersebut akan menghasilkan dampak bagi Kantor Induk UIT JBT seperti, peningkatan beban keuangan perusahaan, dengan biaya operasional transportasi yang tinggi maka akan berdampak pada keuangan Kantor Induk UIT JBT sehingga biaya yang dikeluarkan untuk membayar pada vendor akan meningkat. Jika tidak terkendali maka hal ini akan berpengaruh pada biaya lainnya baik pada biaya subsidi pemerintah maupun biaya perusahaan.

Dampak selanjutnya yaitu kenaikan tarif listrik bagi konsumen sebab biaya operasional merupakan salah satu biaya yang di subsidi pemerintah sehingga jika biaya operasional transportasi tidak terkendali akan mempengaruhi biaya operasional lainnya yang berhubungan langsung dengan penyediaan listrik maka perusahaan dituntut untuk menghasilkan keuntungan lebih besar agar biaya tetap stabil salah satu hal yang dapat dilakukan yaitu dengan menaikkan tarif listrik bagi konsumen.

Meningkatnya risiko keuangan merupakan dampak dari permasalahan biaya operasional transportasi sebab hal ini dapat menyebabkan Kantor Induk UIT JBT tidak mampu untuk memenuhi target keuangan, bahkan hingga gagal dalam membayar kewajiban berupa utang sehingga akan memangsak biaya lainnya demi mempertahankan kestabilan keuangan. Terakhir akan berdampak pada kualitas layanan dengan biaya operasional transportasi akan menyebabkan terganggunya biaya pemeliharaan hingga perbaikan listrik yang di mana listrik tersebut merupakan kebutuhan konsumen dan hal ini akan mempengaruhi kepercayaan konsumen terhadap penyediaan listrik.

Untuk mencegah dan mengatasi permasalahan biaya operasional transportasi pada Kantor Induk UIT JBT maka perlu dilakukannya pengoptimalan atau optimasi

biaya operasional transportasi. Sebab, biaya operasional transportasi memiliki cukup pengaruh pada Kantor Induk UIT JBT yang di mana jika tidak dilakukan optimasi akan mengganggu pada biaya operasional lainnya. Tercatat pada bulan Mei 2024 terhitung PT PLN (Persero) UIT JBT sudah melakukan kurang lebihnya 100 kali perjalanan dinas hanya dalam kurun waktu satu bulan. Dan jumlah ini pada bulan bulan tertentu akan mengalami peningkatan, sehingga biaya yang dikeluarkan akan lebih besar.

Maka dalam hal ini transportasi menjadi salah satu faktor utama yang perlu dilakukannya optimasi atau pengendalian biaya agar tidak mengganggu pada biaya operasional lainnya. Dalam hal ini yang dimaksud dengan optimasi merupakan perlu dilakukannya pengawasan dalam segi hal sekecil apapun itu. Optimasi pada Kantor Induk UIT JBT dilakukan untuk menekan pengeluaran biaya operasional transportasi yang tidak terencana, dengan dilakukannya optimasi Kantor Induk UIT JBT selain dapat membantu pengendalian biaya operasional transportasi diluar dari yang direncanakan, dengan semakin ketatnya pengimplementasian optimasi maka akan semakin minim pula biaya operasional transportasi yang dikeluarkan dan hal ini akan menguntungkan Kantor Induk UIT JBT maupun PT PLN (Persero).

Dilakukannya optimasi biaya operasional transportasi pada Kantor Induk UIT JBT yaitu, jika hal ini tidak dilakukan penekanan biaya dapat menimbulkan celah pelanggaran atau kecurangan dari orang-orang terlibat didalamnya, selain itu untuk menghilangkan pula unsur kemubaziran atau hal-hal yang tidak diperlukan dalam penggunaan transportasi, seperti pemakaian transportasi secara pribadi oleh *driver* maupun pegawai. Dalam hal ini *Person In Charge* (PIC) Transportasi memiliki peran penting untuk melakukan pengawasan dan membina orang yang diberikan tanggungjawab dan kepercayaan untuk penggunaan transportasi. Menyadari bahwa penggunaan biaya transportasi di Kantor Induk UIT JBT masih memerlukan pengoptimalan lebih lanjut, sehingga peneliti merasa tertarik untuk melakukan penelitian yang lebih mendalam dengan judul penelitian yang diusulkan **”Optimasi Biaya Operasional Transportasi Pada Kantor Induk PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah”**.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan oleh peneliti, identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penyusunan Rencana Anggaran Kerja Pemeliharaan (RAKP) tahun 2024 pada kantor PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah (UIT JBT) dilakukan dua tahun sebelum tahun pelaksanaan. Hal tersebut tidak sesuai dengan ketentuan ideal, di mana penyusunan anggaran seharusnya dilakukan satu tahun sebelum kegiatan dilaksanakan.
2. Sering Terjadinya kekurangan Biaya Pokok Produksi (BPP) Sub Bidang Umum pada tahun 2024 dikarenakan adanya kegiatan maupun perjalanan dinas diluar dari yang direncanakan.
3. Jika tidak dilakukan penekanan biaya pada operasional transportasi akan menimbulkan celah pelanggaran atau kecurangan dari orang-orang terlibat dalam penggunaan transportasi, seperti pemakaian transportasi secara pribadi oleh *driver* maupun pegawai.

C. Rumusan Masalah

Dari hasil identifikasi masalah di atas, peneliti merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana Tujuan Biaya Operasional Transportasi pada Kantor Induk PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah?
2. Bagaimana Alternatif Biaya Operasional Transportasi pada Kantor Induk PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah?
3. Bagaimana Sumber Daya Biaya Operasional Transportasi pada Kantor Induk PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan penjelasan rumusan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan Tujuan Biaya Operasional Transportasi di Kantor Induk PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah.

2. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan alternatif Mengetahui dan mendeskripsikan Biaya Operasional Transportasi pada Kantor Induk PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah
3. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan Sumber daya Biaya Operasional Transportasi pada Kantor Induk PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah

E. Kegunaan Hasil Penelitian

Penelitian ini ditujukan untuk memberikan manfaat sebagai pengembangan suatu ilmu. Kegunaan penelitian ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu:

1. Kegunaan Ilmiah
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat serta memperluas pemahaman dan pengetahuan, terutama dalam topik optimasi biaya operasional transportasi.
 - b. Dapat mengkaji teori para ahli bahwa optimasi dapat diterapkan pada sektor atau perusahaan publik.
 - c. Adanya bahan perbandingan antara teori dalam mata kuliah dengan kejadian yang sebenarnya dilapangan.
2. Kegunaan Sosial
 - a. Bagi Universitas
Peneliti berharap dengan dilakukannya penelitian ini dapat menyebar luaskan wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai administrasi publik.
 - b. Bagi Instansi
Dengan dilakukannya penelitian ini peneliti berharap dapat memberi guna untuk Kantor Induk PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah sebagai bahan evaluasi.
 - c. Bagi Peneliti
Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber referensi untuk meningkatkan pengetahuan dan informasi dalam penelitian berikutnya yang berkaitan dengan topik ini.

d. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi terkait biaya operasional pada Kantor Induk UIT JBT dan faktor penunjang peningkatan laba pada PT PLN (Persero).

F. Kerangka Berpikir

Aspek pengelolaan biaya pada PT PLN (Persero) telah diatur sebagaimana dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 174/PMK.02/2019 tentang Tata Cara Penyediaan, Penghitungan, Pembayaran, dan Pertanggungjawaban Subsidi Listrik yang dimana kebijakan tersebut mendapat respon dari PT PLN (Persero) dengan dibuatnya Peraturan Direksi PT PLN (Persero) Nomor 0036.P/DIR/2016 tentang Pedoman Perencanaan dan Pengendalian Anggaran di Lingkungan PT PLN (Persero) serta Keputusan General Manager PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah Nomor 0045.K/GM/2023 tentang Penetapan Pengendalian dan Efisiensi Biaya Administrasi PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah. Namun dengan adanya aturan-aturan tersebut masih saja terdapat kendala dalam optimasi biaya operasional transportasi.

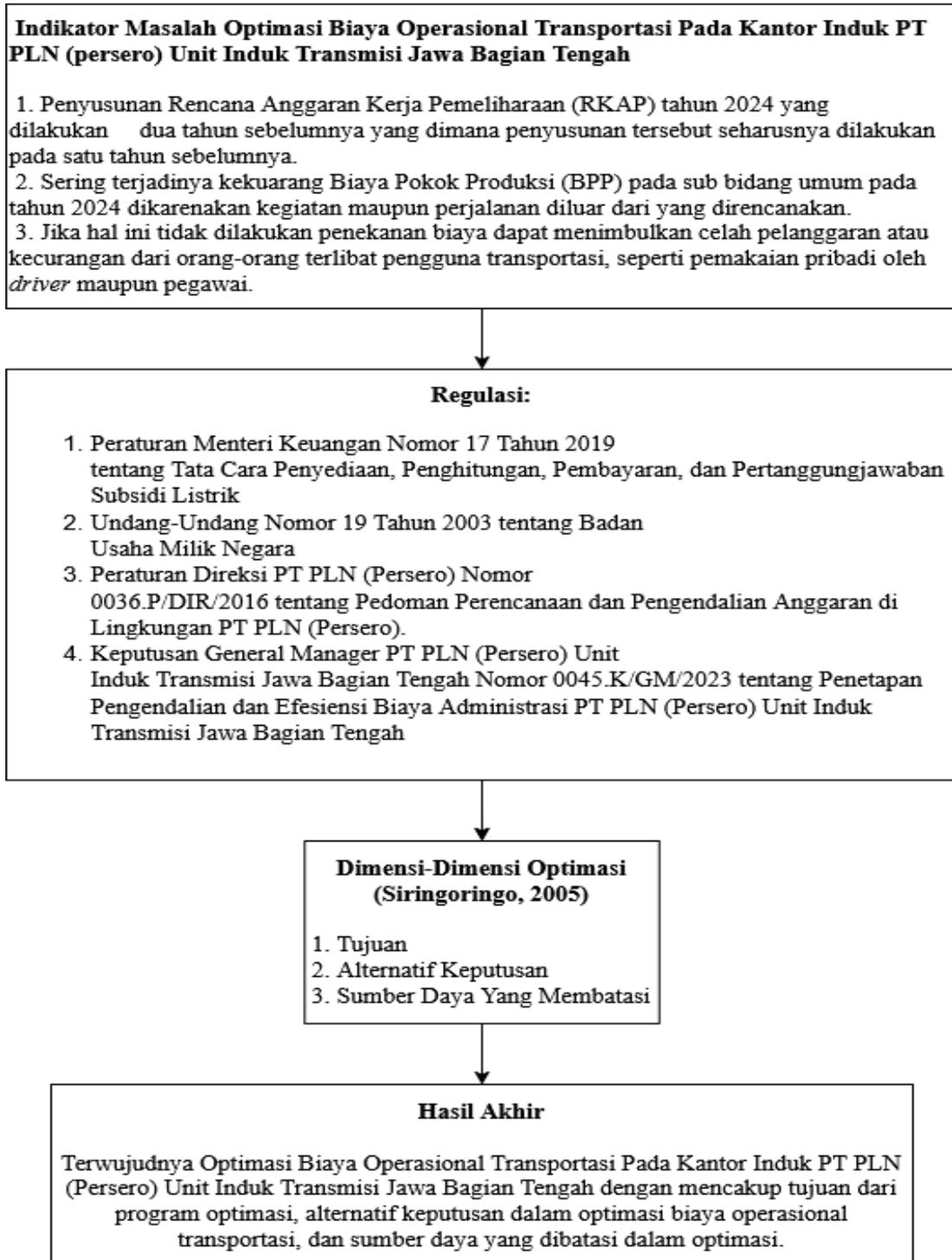
Optimasi merupakan pencarian solusi terbaik, baik itu minimum maupun maksimum dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks. Berdasarkan pengertian tersebut, Siringoringo (2005) mengemukakan tiga elemen dimensi dalam optimasi yaitu tujuan yang dimana memaksimalkan keuntungan dengan meminimalkan pengeluaran, pemilihan alternatif keputusan hal ini merupakan bagian dari menetapkan tujuan dalam memilih tindakan atau keputusan yang paling tepat untuk mencapainya, dan yang terakhir sumber daya yang membatasi, langkah ini merupakan tahapan dalam mengidentifikasi sumber daya yang menjadi batasan, sehingga perusahaan akan memaksimalkan pemanfaatannya. Dalam penelitian ini, konsep optimasi mengarah pada Kantor Induk UIT JBT untuk melihat bagaimana cara yang paling tepat dalam mencapai tujuan optimasi biaya dengan mempertimbangkan berbagai alternatif keputusan dan sumber daya yang terbatas.

Teori ini relevan dengan studi administrasi publik maupun keuangan karena memiliki dimensi dan indikator yang dapat digunakan atau pun diuji oleh studi ini. Dimensi tersebut diantaranya tujuan dengan indikator maksimum dan minimum, alternatif keputusan dengan indikator efektif efisien, dan sumber daya yang membatasi dengan indikator sumber daya manusia dan sumber daya penunjang. Dimensi tersebut sangat lumrah kita temui dan pelajari dalam studi administrasi publik maupun pada konsentrasi keuangan.

Dengan demikian, Kerangka berpikir dapat menggambarkan bagaimana kaitan antara Peraturan Menteri Keuangan, Peraturan Direksi PT PLN (Persero) dan Keputusan General Manajer PT PLN (Persero) Unit Induk Transmisi Jawa Bagian Tengah dalam merencanakan dan menerapkan kegiatan optimasi biaya operasional transportasi pada Kantor Induk UIT JBT, guna mengatasi permasalahan yang timbul pada Kantor Induk UIT JBT, yang dimana hal ini akan menjadi analisis Optiamasi Biaya Operasional pada Kantor Induk UIT JBT dengan teori optimasi Siringoringo. Maka peneliti menyajikan kerangka pemikiran yang digunakan oleh Siringoringo. Maka peneliti menyajikan kerangka pemikiran yang digunakan oleh peneliti, diantaranya:



Gambar 1. 3
Kerangka Pemikiran



Sumber : Hasil Penelitian (Data diolah peneliti, 2024)