

ANALISA TARIF IDEAL ANGKUTAN BARANG LINTAS BANJARMASIN – PALANGKA RAYA

Abdurrahman¹⁾, Ruliana Febrianty²⁾

Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al-Banjari

Email: *abdurrahman6564@gmail.com*

ABSTRAK

Seiring dengan kebutuhan dan perkembangan ekonomi yang semakin meningkat, kebutuhan akan angkutan barang juga meningkat dengan konsekuensi logis yang akan terjadi pada angkutan barang yaitu meningkatnya nilai tambah harga suatu barang. Mengingat nilai finansial yang akan terjadi dalam pergerakan transportasi barang maka penentuan tarif angkutan barang sangat dominan sebagai faktor utama yang harus dipertimbangkan karena kebijakan tarif mempunyai dampak luas dalam aplikasi angkutan barang. Dalam perhitungan biaya (tarif angkutan) barang menggunakan pendekatan biaya produksi kendaraan artinya tarif angkutan barang tersebut ditetapkan berdasarkan biaya operasional kendaraan ditambah dengan sejumlah presentase pengelolaan dan keuntungan yang diperkenankan. Studi kasus ini meninjau tarif angkutan barang khusus rute Banjarmasin – Palangka Raya sepanjang \pm 196 km dengan angkutan darat. Dimana dalam kasus ini akibat tarif yang rendah menyebabkan kecenderungan pemilik jasa transportasi menambah jumlah muatan angkutan, maka salah satu dampak yang ditimbulkan terhadap prasarana jaringan jalan adalah tidak tercapainya umur rencana jalan sehingga biaya yang dikeluarkan untuk biaya konstruksi jalan yang ditimbulkan cukup besar. Perhitungan tarif angkutan berdasarkan mengacu pada pedoman teknis penentuan tarif angkutan barang dan penumpang dari Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dengan tiga komponen dasar yaitu biaya kepemilikan, biaya tetap dan biaya operasional kendaraan, dari kombinasi ketiga komponen tersebut didapatkan nilai angkutan barang dari Banjarmasin – Palangka Raya sebesar Rp.681.39 sehingga perusahaan ekspedisi dapat menentukan tarif sesuai dengan tingkat pelayanannya kepada pengguna jasa agar pengguna jasa bisa mempertimbangkan ke perusahaan ekspedisi mana dia merasa barangnya aman, nyaman, ekonomis dan sampai tepat waktu.

Kata Kunci: Angkutan, Tarif dan Operasional.

ABSTRACT

As economical development and need increase, the need of goods transportation also increases with logical consequence, namely the increase of value added of the goods. Considering the emergence of financial value in goods transportation, the determination of freight rate becomes really dominant as the major factor to be pondered since the freight rate policy has wide impact on the application of goods transport. Freight rate is the rate or the fees paid by users of freight services per trip unit, weight or volume per kilometer. The rate is intended to encourage the use of infrastructure and transportation facilities optimally by considering the traffic route concerned. This case study investigated the freight rates with special route of Banjarmasin-Palangka Raya along 196 km by land transport. This case was due to the low tariffs leading to owners' tendencies of transport services to increase the number of cargo transport, so the road facilities were affected in terms of its road plan age and the cost for road construction was quite high. Freight rate calculation is based on the technical guidelines for the determination of freight and passenger fares from the Directorate General of Land Transportation, Ministry of Transportation with three basic components, namely ownership costs, fixed costs, and vehicle operating costs. From a combination of these three components, freight rate value from Banjarmasin-Palangka Raya was Rp.681.39, so that the shipping company can determine rates in accordance with the level of service to service users so that users can consider services to shipping companies where they feels the goods safe, comfortable, economical and can arrive on time.

Keywords: Transport, Freight Rate, Operational

1. PENDAHULUAN

Transportasi tidak bisa dipisahkan dari kehidupan manusia, ilmu transportasi ini merupakan bagian dari ilmu teknik sipil,

setiap pergerakan manusia atau pun barang adalah merupakan proses dari transportasi, maka kita sekarang berada di sini adalah merupakan dari proses transportasi,

perpindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain juga merupakan proses transportasi yang dilakukan oleh suatu alat angkutan.

Tarif adalah tingkat harga atau biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan barang per satuan trip, berat atau per satuan volume per kilometer. Karena tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana perangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintas yang bersangkutan.

Perkembangan moda transportasi darat berkembang cepat dengan biaya angkutan barang yang beragam nilainya, sehingga perlu diperhitungkan biaya yang tepat untuk jasa pelayanan angkutan darat antar provinsi. Biaya jasa angkutan penumpang dan barang sangat erat hubungannya dengan hidup dan kehidupan masyarakat pengguna jasa.

Penetapan biaya angkutan barang merupakan metode alokasi sumber daya yang dibutuhkan sekarang ini prinsip penetapan biaya jasa angkutan penumpang memungkinkan tujuan tertentu dapat tercapai. Penetapan biaya angkutan barang bagi pengguna jasa (konsumen) dan pengusaha jasa angkutan (Operator) dapat dijalankan tanpa memberikan dampak yang buruk bagi Operator dalam menjalankan usahanya, tidak mengalami kerugian atau keuntungan yang tinggi, dan penetapan biaya bagi pengguna jasa tidak terlalu tinggi.

Penetapan biaya angkutan barang terjadi perbedaan antara biaya pengguna jasa angkutan menurut standar pemerintah dengan biaya yang ditetapkan oleh Operator di lapangan, biaya yang ditentukan menurut pemerintah adalah Rp.900,00/kg untuk tujuan Palangka Raya ke Banjarmasin sedangkan Operator menetapkan biaya jasa angkutan sebesar Rp.1.000,00 – Rp.1.250,00/kg.

Penetapan biaya jasa angkutan tersebut dipengaruhi oleh biaya produksi layanan

meliputi biaya pengelolaan, biaya operasi kendaraan, dan biaya kepemilikan usaha, dikaitkan dengan penetapan biaya jasa angkutan dapat dirumuskan beberapa pertanyaan berikut ini:

1. Bagaimana menghitung biaya yang dikeluarkan oleh operator dalam mengoperasikan kendaraan?
2. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan biaya angkutan barang truck Banjarmasin – Palangka Raya melebihi batas dari biaya yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 1184/PR.301/DRJD/ 2002.

Tujuan Dari Penelitian Ini:

1. Sesuai dengan permasalahan yang ada, penelitian ini bertujuan untuk menghitung, dan menentukan biaya angkutan penumpang untuk mensejahterakan pengguna jasa, dan bagi pengusaha jasa untuk angkutan truck jurusan Banjarmasin – Palangka Raya berdasarkan Biaya Produksi Layanan (BPL), Produksi Layanan Angkutan (PLA), serta Biaya Pokok Produksi (BPP).
2. Faktor yang menyebabkan biaya angkutan truck Banjarmasin – Palangka Raya melebihi batas di atas biaya yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 11S4/PR.301/DRJD/2002.
3. Permasalahan yang terjadi di lapangan terkait dengan operasional kendaraan yang dalam hal ini truck.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Dasar Perhitungan Biaya

Menurut Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 274/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur. Biaya produksi layanan angkutan umum didefinisikan sebagai besaran pengorbanan biaya yang harus dikeluarkan oleh pihak Operator

(penyedia jasa angkutan) untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa pelayanan.

2.2 Tinjauan Biaya Produksi Layanan (BPL)

Biaya produksi layanan didefinisikan sebagai biaya yang secara ekonomi terjadi dengan dioperasikannya satu kendaraan untuk satu tujuan tertentu. Komponen biaya produksi layanan terbagi dalam 2 kelompok utama yaitu biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya variabel (*variabel cost*) sebagai berikut:

1. Biaya tetap (*fixed cost*)
 - a. Biaya perizinan dan administrasi (izin trayek, kir dan lainnya)
 - b. Biaya pajak dan asuransi kendaraan
 - c. Biaya penyusutan kendaraan
2. Biaya tidak tetap (*variable cost*)
 - a. Pemakaian bahan bakar (BBM)
 - b. Pemakaian pelumas kendaraan (oli)
 - c. Biaya penggunaan ban
 - d. Biaya perawatan kendaraan
 - e. Biaya gaji/upah awak kendaraan
 - f. Biaya retribusi dan lain-lain

2.3 Biaya Produksi Layanan (BPL)

Biaya Produksi Layanan menurut keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 274/HK.105/DRJD/96.

1. Biaya pengelolaan
 2. Biaya operasi kendaraan
 3. Biaya yang berkenaan dengan pemilik usaha, dan operasi
- Biaya Pengeluaran
 - a. Biaya produksi yaitu biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi kegiatan dalam proses produksi.
 - b. Biaya organisasi yaitu semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi biaya umum perusahaan.

c. Biaya pemasaran yaitu biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.

- Biaya Operasi
Biaya operasi merupakan biaya yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan, biaya operasi dapat didefinisikan sebagai biaya yang secara ekonomi terjadi dengan dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu.

- Biaya Langsung (Biaya Tetap)

Biaya langsung ini (Biaya tetap) terdiri dari biaya yang harus dikeluarkan pada saat awal dioperasikannya sistem angkutan penumpang. Biaya langsung (biaya tetap) ini terdiri dari:

1) Biaya Penyusutan Kendaraan Produktif

Biaya penyusutan kendaraan produktif ini dihitung dengan menggunakan persamaan berikut:

$$\text{Penyusutan per tahun} = \frac{\text{harga kendaraan} - \text{Nilai residu}}{\text{Masa penyusutan}} \quad (2.1)$$

2) Biaya bunga modal kendaraan

Biaya bunga modal kendaraan ini dihitung dengan menggunakan persamaan berikut:

$$= \frac{\frac{n+1}{2} \times \text{Harga kendaraan} \times i}{\text{Masa penyusutan}} \quad (2.2)$$

Dimana:

n = masa pengembalian

i = tingkat suku bunga pertahun

Biaya bunga modal diperhitungkan jika dana pembelian kendaraan tersebut adalah dana pinjaman.

3) Biaya Asuransi Penumpang

Biaya Asuransi penumpang merupakan biaya yang harus dibayar oleh pengusaha jasa angkutan penumpang kepada pihak asuransi yang bertanggung jawab. Biaya ini dibayar tetap per bulan atau per tahun.

- 4) Gaji/Upah
Biaya yang harus dibayar oleh pengusaha kepada supir untuk mengemudikan kendaraan angkutan dijalan.

- Biaya Langsung (Biaya Tidak Tetap)

- 1) Biaya bahan bakar minyak BBM/bus-km

$$= \frac{\text{Pemakaian BBM/bus/hr}}{\text{Km tempuh/hr}} \quad (2.3)$$

- 2) Biaya ban /bus-km =

$$\frac{\text{Jumlah pemakaian ban} \times \text{Harga ban/buah}}{\text{km daya tahan ban}} \quad (2.4)$$

- 3) Biaya servis kecil/bus-km =

$$\frac{\text{Biaya servis kecil}}{2.000 \text{ km}} \quad (2.5)$$

- 4) Biaya servis besar/bus-km =

$$\frac{\text{Biaya servis besar}}{10.000 \text{ km}} \quad (2.6)$$

- 5) Biaya overhaul/bus-km =

$$\frac{\text{Biaya overhaul}}{200.000 \text{ km}} \quad (2.7)$$

- 6) Biaya penambahan oli mesin/bus-km =

$$\frac{\text{Penambahan oli} \times \text{Harga oli/liter}}{\text{km-tempuh}} \quad (2.8)$$

- 7) Biaya suku cadang/bus-km =

$$\frac{\text{Total biaya penggantian suku cadang}}{\text{km-tempuh}} \quad (2.9)$$

- 8) Biaya servis body /bus =

$$\frac{\text{Total biaya servis body}}{\text{km tempuh}} \quad (2.10)$$

9) Biaya cuci bus/bus-km =

$$\frac{\text{Biaya cuci bus /bus-km}}{\text{Produksi bus-km/bulan}} \quad (2.11)$$

- Biaya Tidak Langsung (Biaya Tetap)

Biaya tidak langsung (Biaya tetap) pada angkutan umum antara lain terdiri dari:

- Biaya pegawai selain awak kendaraan
- Gaji/upah
- Tunjangan sosial seperti: lebaran, natal, dan tahun baru.
- Uang lembur

• Biaya Kepemilikan Usaha Kendaraan dan Operasi

Biaya kepemilikan usaha kendaraan dan operasi kendaraan sebagai berikut:

- Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)
- Retribusi diterminal Bea Balik Nama (BBN)
- Pemeriksaan kendaraan (kir)
- Calo diterminal

2.4 Produksi Pelayanan Angkutan Umum

Produksi pelayanan angkutan umum menurut keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 274/HK.105/DRJD/96. Parameter produksi pelayanan angkutan umum mempunyai tiga alternatif besaran yang dapat ditinjau yaitu:

1. Jumlah Load-trip Persatuan Waktu
2. Jumlah Barang – Kilometer per Satuan Waktu
3. Jumlah Barang Trip

2.5 Produksi Layanan Angkutan (PLA)

Produksi layanan angkutan barang truck Banjarmasin – Palangka Raya, sebagai parameter produksi layanan angkutan barang truck dapat ditinjau dari banyaknya barang per trip yang dapat di angkut.

2.6 Hasil Studi Produksi Layanan Angkutan (PLA)

Secara umum besar biaya produksi kendaraan dengan menggunakan persamaan berikut:

$$VP = Tr \cdot Dt \cdot Fe \dots\dots\dots (2.12)$$

Dimana:

VP = Total Produksi Layanan Angkutan per tahun (km)

Tr = Jumlah trip per hari (trip/hari)

Dt = Jarak trip (km)

Fe = Jumlah hari operasi per tahun (hari)

2.7 Biaya Pokok Produksi Menurut Operator

Biaya tersebut didapat dengan menggunakan persamaan berikut:

$$\text{Biaya pokok produksi (Rp/Km)} = \frac{\text{Biaya produksi layanan (Rp)}}{\text{Produksi layanan angkutan (Km)}} \dots (2.13)$$

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini berupa survey dan pengamatan lapangan langsung dengan basis petunjuk manual dari perusahaan otomotif dengan langkah-langkah sebagai berikut:

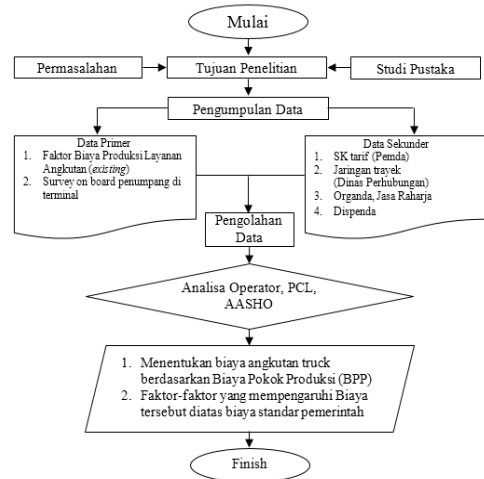
3.1 Kegiatan Penelitian

Kegiatan penelitian ini meliputi pengumpulan data baik data sekunder maupun data primer lapangan yang nantinya diolah dan di analisa perhitungan biaya menurut pengalaman peneliti di lapangan, disertai analisa biaya menurut metode untuk menentukan biaya angkutan barang dengan kendaraan truck berdasarkan biaya pokok produksi (BPP) yang dapat dijadikan masukan dalam pengambilan keputusan dan digunakan untuk penetapan biaya angkutan barang dengan kendaraan truck untuk jurusan Banjarmasin-Palangka Raya, kegiatan dapat digambarkan pada Bagan Alir Gambar 3.1.

3.2 Tahap Persiapan

Yang termasuk dalam persiapan dalam suatu penelitian diantaranya adalah

penyusunan rumusan masalah berdasarkan latar belakang dari ide peneliti tersebut, inventarisasi pustaka yang terkait dengan rencana topik penelitian kemudian membuat tujuan dan manfaat penelitian serta membuat batasan masalah.



Gambar 3.1. Bagan Alir Penelitian

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil pengamatan, survey dan wawancara berupa satuan analisa biaya pokok produksi yang ditentukan atas besarnya biaya produksi layanan persatuan waktu dibagi besarnya produksi layanan angkutan persatuan waktu.

4.1 Produksi Layanan Angkutan (PLA)

Produksi layanan angkutan barang mempunyai hasil perhitungan dari data survey yang dilakukan perhitungan produksi layanan angkutan didapat dari jumlah layanan trip/tahun dikalikan dengan jarak. Contoh perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata operasi/tahun} &= 199,995 - 200 \text{ hari/tahun} \\ \text{Jarak} &= 200 \text{ km} \\ \text{Maka PLA} &= 200 \times 200 = 40.000 \\ &\text{ km/tahun} \end{aligned}$$

Tabel 4.1 Data Produksi Layanan Angkutan per Tahun

No.	Pembuat-an Truck	Tujuan Palangka Raya	Tujuan Banjarmasin	Rata-rata Angkutan	Rata-rata Operasi	Jumlah Truck

	(tahun)	(kg)	(kg)	(kg)	(hari/tahun)	(buah)
1.	2012	4.557.000	4.386.000	4.471.500	186	7
2.	2013	7.801.200	7.735.000	7.768.100	197	11
3.	2014	9.685.130	9.176.870	9.431.000	203	13
4.	2015	7.126.200	7.018.500	7.072.350	214	9

Sumber : data survey (2016)

Hasil perhitungan produksi layanan angkutan truck per tahun disajikan pada Tabel 4.2 berikut:

Tabel 4.2 Produksi Layanan Angkutan Barang dan Jumlah barang Pada Perusahaan Angkutan Truck per Tahun

No.	Nama Perusahaan Expedisi	Usia Truck				Jumlah Truck	Tujuan P.Raya (kg)	Tujuan B.Masin (kg)	Rata-rata Angkutan (kg)	Rata-rata Angkutan 1 Truck (kg)
		4th	3th	2th	1th					
1.	Surgi Mufti	1	2	3	–	6	4.686.999	4.276.174	4.481.587	3.734,66
2.	Kenari	2	1	1	1	5	4.013.726	4.000.132	4.006.929	4.006,93
3.	Rafli Express	–	2	2	2	6	4.712.321	4.271.411	4.491.866	3.743,22
4.	Maju Mapan	1	2	3	2	8	6.814.137	6.671.125	6.742.631	4.214,14
5.	Anugerah	1	1	3	3	8	6.310.764	6.013.472	6.162.099	3.851,19
6.	Panja Pasca	2	3	1	1	7	5.146.325	5.010.169	5.782.247	4.130,17
Rata-rata									3.946,72	

Sumber : data survey (2016)

4.2 Data Komponen Biaya Produksi Layanan (BPL)

Hasil survey yang diperoleh peneliti dari operator pemilik kendaraan angkutan untuk biaya produksi layanan masing-masing jenis kendaraan truck yang dioperasikan meliputi:

1. Biaya Pengelolaan
2. Biaya Operasi Kendaraan
3. Biaya Kepemilikan Usaha dan Operasi

5. KESIMPULAN

1. Biaya layanan angkutan barang berupa kendaraan truck tergantung dari:
 - a. Biaya pengelolaan
 - b. Biaya langsung (biaya tetap)
 - c. Biaya langsung (biaya tidak tetap)
2. Layanan angkutan barang dengan kendaraan truck kapasitas produksinya tergantung dari usia kendaraan truck tersebut, namun unsur pemeliharaan, perawatan kendaraan truck juga sangat berperan aktif.
3. Dari penelitian peneliti didapat biaya modal angkutan barang dengan kendaraan truck sebesar Rp.681,39 setiap 1 kg bagi barang yang volumenya besar sedangkan barang ringan dihitung berdasarkan kubikasi bukan per kg.
4. Perusahaan angkutan barang dengan kendaraan truck menetapkan tarif yang berbeda-beda mulai minimal Rp.1.000,00/kg sampai Rp.1.125,00/kg tergantung dari tingkat pelayanan pelaku jasa angkutan (expedisi) tersebut terhadap relasinya.
5. Dari wawancara yang dilakukan terhadap pengguna jasa angkutan barang diketahui bahwa 80% pengguna jasa angkutan adalah dari kalangan bisnis, pengusaha dan pedagang; 20% dari pribadi yang mengirim barang untuk kerabat, saudara dan kenalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsyad, Muhammad. (2002). *Penentuan Kapasitas Optimum Angkutan Kota Berdasarkan Demand Fluktuatif*, Tesis Program Pascasarjana Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Dehen, Kresna. (2003). *Analisis Kebutuhan Angkutan Umum Antar Kota*. Tesis Program Pascasarjana Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Kanafani, Adib. (1983). *Transportation Demand Analysis*. Mc.Graw-Hill Book Company.
- Kensuke, Yanagiya. (1990). *Feasibility Study On the Cikampek-Cirebon Tollway Project*, Final Report, Jakarta International Agency, Jakarta.

- Morlok, Edward K. (1985). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, terjemahan oleh: Johan K.Haini, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Pignataro. Louis J. (1980). *Traffic Engineering Theory and Practice*.
- Radam, Iphan F. (2000). *Biaya Operasi Kendaraan Bus Kota di Surabaya Sebagai Fungsi Dari Tundaan*, Tesis Program Pascasarjana Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Siregar, Muctarudin, (1990) *Ekonomi dan Management Pengangkutan*. Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.
- SK. No. 274/HK.105/DRJD/96. (1996). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam trayek Tetap dan Teratur*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- SK.No. 1184/PR.301/DRJD/2002. (2002). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Tarif Jarak Batas Atas dan Bawah Angkutan Penumpang Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi Pada Trayek Antar Kota Antar Provinsi Di Seluruh Indonesia*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- UU No 14. (1992). *Undang-Undang No. 14 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan*, (Lembaran Negara tahun 1992 No 49, Tambahan lembaran negara nomor 3480).