

ANALISIS TARIF IDEAL ANGKUTAN BARANG LINTAS BANJARMASIN – AMUNTAI

IDEAL RATE ANALYSIS OF CROSSING GOODS TRANSPORT BANJARMASIN – AMUNTAI

Hudan Rahmani^{*1}, Aminullah², Noor Jasmani³ Nova Abriano⁴, Hendra Cahyadi⁵

^{1,2,3}Dosen Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Nahdlatul Ulama Kalimantan Selatan

⁴Dosen Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Nahdlatul Ulama Kalimantan Selatan

⁵Dosen Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Kalimantan MAB Banjarmasin
Korespondensi: uwa.hudan58@gmail.com

ABSTRAK

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 pengangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintas yang bersangkutan. Dalam perhitungan biaya (tarif angkutan) barang menggunakan pendekatan pada biaya produksi kendaraan artinya tarif ideal angkutan barang tersebut ditetapkan berdasarkan biaya operasional kendaraan ditambah dengan sejumlah Prosentase pengelolaan dan keuntungan yang diperkenankan studi kasus ini meninjau tarif angkutan barang khusus rute Banjarmasin – Amuntai sepanjang ± 200 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 pembangunan jalan tersebut. Perhitungan tarif angkutan 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 tarif dasar angkutan barang dari Banjarmasin – Amuntai per kilogram sebesar Rp.681.39 sehingga perusahaan ekspedisi dapat menentukan tarif ideal sesuai dengan tingkat pelayanannya kepada pengguna jasa.

Kata Kunci: Angkutan, Tarif Dasar, Tarif Ideal dan Operasional.

ABSTRACT

Tariff is the level of price or fee paid by users of goods transport services per unit trip, weight or per unit volume per kilometer. Because the tariff is intended to encourage the creation of optimum use of transportation infrastructure and facilities by considering the traffic concerned. In calculating the cost (transportation rate) of goods using an approach to vehicle production costs, it means that the ideal freight rate is determined based on vehicle operating costs plus a number of percentages of management and profits that are allowed. This case study reviews the special freight rates for the Banjarmasin – Amuntai route along 200 km. by land transportation. Where in this case, due to low tariffs, the tendency of owners of transportation services to increase the number of transport loads, one of the impacts on road network infrastructure is not achieving the planned age of the road construction. The calculation of transportation rates refers to the technical guidelines

for determining tariffs for goods and passengers from the Director General of Land Transportation of the Ministry of Transportation with three basic components, namely ownership costs, fixed costs and vehicle operating costs. From the combination of the three components, the basic tariff value for goods transportation from Banjarmasin - Amuntai per kilogram is Rp.681.39 so that the expedition company can determine the ideal tariff according to the level of service to service users.

Keywords: Transportation, Basic Fares, Ideal and Operational Fares.

PENDAHULUAN

Posisi kota Banjarmasin yang berada di selatan provinsi Kalimantan Selatan tepatnya berada di tepi pulau Kalimantan yang berseberangan dengan pulau Jawa mempunyai pelabuhan laut bernama Trisakti, dari pelabuhan inilah 90% barang sandang dan pangan kebutuhan provinsi Kalimantan selatan dikirim lewat pelabuhan dari pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Tanjung Priok dan juga ada sebagian dari Tanjung Mas Semarang, distribusi barang dari pelabuhan Trisakti dalam hal ini dari kota Banjarmasin ke kota-kota kabupaten di provinsi Kalimantan Selatan umumnya melewati ekspedisi angkutan darat, banyak ekspedisi angkutan barang lewat darat yang ada di Banjarmasin dengan tujuan kota-kota ibu kota kabupaten di provinsi Kalimantan Selatan dan juga ke kota-kota di provinsi lain seperti provinsi Kalimantan Tengah dan Kalimantan Timur.

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 kota dan antar provinsi.

Penetapan biaya angkutan barang bagi pengguna jasa (konsumen) dan pengusaha jasa angkutan (operator) dapat diperhitungkan agar dapat memberikan dampak yang saling menguntungkan bagi kedua belah pihak.

Tujuan dari penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui tergantung dari apa saja biaya layanan angkutan barang dengan kendaraan truck.
2. Untuk mengetahui dari hal kendaraan pengangkutnya tergantung dari apa kapasitas produksi layanan angkutan barang dengan kendaraan truck.
3. Untuk mengetahui berapa biaya modal angkutan barang dengan kendaraan truck untuk satuan berat per kilogram dan untuk satuan volume per m³.

4. Untuk mengetahui berapa nilai penetapan tarif ideal untuk angkutan barang lintas Banjarmasin – Amuntai berdasarkan berat dan volume.
5. Untuk mengetahui dari kalangan mana pengguna jasa angkutan barang lintas Banjarmasin – Amuntai.

Penelitian ini dibatasi pada route angkutan barang dari kota Banjarmasin menuju kota Amuntai provinsi Kalimantan Selatan karena pada route angkutan barang dari kota Amuntai menuju kota Banjarmasin dari pengamatan peneliti perlu lagi diteliti ulang karena sebagian bersifat transaksi berlaku borongan persatuan unit kendaraan pengangkut dan jenis barangnya juga berbeda yaitu dari barang kerajinan rumah tangga dan hasil hutan.

TINJAUAN PUSTAKA

Dasar Perhitungan Biaya

Menurut Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 274/HK.105/DRJD/ 96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Barang di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Biaya produksi layanan angkutan barang didefinisikan sebagai besaran pengorbanan biaya yang harus dikeluarkan oleh pihak operator (penyedia jasa angkutan) untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa pelayanan angkutan barang.

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

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 biasa 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:

$$\frac{\text{Penyusutan per tahun}}{\text{Masa Penyusutan}} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\dots\dots\dots(2.1)}$$

- 2) Biaya bunga modal kendaraan
Biaya bunga modal kendaraan ini dihitung dengan menggunakan persamaan berikut:

$$= \frac{\left(\frac{n+1}{2}\right) \times \text{Harga Kendaraan} \times i}{\text{Masa Penyusutan}} \dots\dots\dots(2.2)$$

Dimana: *n* = masa pengembalian
i = tingkat suku bunga per tahun

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 di jalan.

- **Biaya Langsung (Biaya Tidak Tetap)**

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

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

- 2) Biaya ban /bus-km

$$= \frac{\text{Jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban/buah}}{\text{km daya tahan ban}} \dots\dots\dots(2.4)$$

- 3) Biaya servis kecil/bus-km

$$= \frac{\text{Biaya servis kecil}}{2000 \text{ km}} \dots\dots\dots (2.5)$$

4) Biaya servis besar/bus-km

$$= \frac{\text{Biaya sends besar}}{10000 \text{ km}} \dots\dots\dots(2.6)$$

5) Biaya overhaul/bus-km

$$= \frac{\text{Biaya overhaul}}{200000 \text{ km}} \dots\dots\dots(2.7)$$

6) Biaya penambahan oli mesin/bus-km

$$= \frac{\text{Penambahan oli} \times \text{harga oli/liter}}{\text{km} - \text{tempuh}} \dots\dots\dots(2.8)$$

7) Biaya suku cadang/bus-km

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

8) Biaya servis body /bus

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

9) Biaya cuci bus/bus-km

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

- **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 di terminal Bea Balik Nama (BBN)
- Pemeriksaan kendaraan (kir)
- Calo di terminal

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

Produksi Layanan Angkutan (PLA)

Produksi layanan angkutan barang truck Banjarmasin – Amuntai, sebagai parameter produksi layanan angkutan barang truck dapat ditinjau dari banyaknya barang per trip yang dapat diangkut.

Hasil Studi Produksi Layanan Angkutan (PLA)

Secara umum besar biaya produksi kendaraan dengan menggunakan persamaan berikut:

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

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)

Biaya Pokok Produksi Menurut Operator

Biaya tersebut didapat dengan menggunakan persamaan berikut:

Biaya pokok produksi (Rp/Km)

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

METODE

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

Kegiatan penelitian ini meliputi pengumpulan data baik data sekunder maupun data primer lapangan yang nantinya diolah dan dianalisa 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-Amuntai.

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.

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.

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 1 Data Produksi Layanan Angkutan per Tahun

No.	Pembuatan Truck (tahun)	Tujuan Amuntai (kg)	Tujuan Banjarmasin (kg)	Rata-rata Angkutan (kg)	Rata-rata Operasi (hari/tahun)	Jumlah Truck (buah)
1.	2018	4.557.000	4.386.000	4.471.500	186	7
2.	2019	7.801.200	7.735.000	7.768.100	197	11
3.	2020	9.685.130	9.176.870	9.431.000	203	13
4.	2021	7.126.200	7.018.500	7.072.350	214	9

Data Survey Januari 2022

Hasil perhitungan produksi layanan angkutan truck per tahun disajikan pada Tabel 2 berikut:

Tabel 2 Produksi Layanan Angkutan Barang dan Jumlah barang Pada Perusahaan Angkutan Truck per Tahun

No.	Nama Perusahaan Expedisi	Usia Truck				Jumlah Truck	Tujuan Amuntai (kg)	Tujuan Banjarmasin (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

Data Survey Januari 2022

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

KESIMPULAN

Dari data yang didapat di lapangan, formula acuan pemakaian kendaraan angkutan barang dengan truck dan analisa estimasi serta observasi didapat bahwa:

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 dengan bobot ringan dihitung berdasarkan kubikasi bukan per kg. Biaya modal per m³ barang sebesar Rp.312.600,75
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 (ekspedisi) tersebut terhadap relasinya, begitu juga menentukan tarif yang berbeda untuk barang yang volumenya besar dengan bobot ringan yaitu mulai minimal Rp.350.000,-/m³ sampai Rp.400.000,-/m³.
5. Dari wawancara yang dilakukan terhadap pengguna jasa angkutan barang diketahui bahwa 74% pengguna jasa angkutan adalah dari kalangan bisnis, pengusaha dan pedagang; 26% 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 November, 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 November, 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.
- 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).