

ANALISIS TARIF ANGKUTAN BARANG RUTE DELTAMAS CIKARANG - CIRACAS BERDASARKAN BIAYA OPERASI KENDARAAN

Pradhana Wahyu Nariendra¹, Yogie Muhammad Rezki²

¹ Jurusan Manajemen Transportasi, Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia
Email : pradhana.w.n@gmail.com

² Jurusan Manajemen Transportasi, Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia
Email : yogiriski90@gmail.com

Abstrak

Tarif merupakan salah satu komponen penting bagi perusahaan penyedia jasa transportasi untuk mendapatkan keuntungan yang ditargetkan, apabila perusahaan membuat kebijakan tarif tanpa mempertimbangkan biaya operasi kendaraan, maka akan menjadi masalah bagi penyedia jasa angkutan barang. PT. Sinarmas Logistik adalah perusahaan angkutan barang yang bergerak dibidang transportasi distribusi yang menangani Project YCH inbound pengiriman Deltamas Cikarang - Ciracas. Pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan Break Even Point (BEP) antara tarif existing dan tarif ideal (berdasarkan biaya operasi kendaraan) pada Project YCH Inbound Deltamas Cikarang - Ciracas. Pada saat ini PT. Sinarmas Logistik menerapkan tarif pengiriman Deltamas Cikarang – Ciracas sebesar Rp.744.000,-/truk-rit.

Dari hasil analisis, dapat diperoleh bahwa tarif ideal berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) adalah sebesar Rp.972.000,-/truk-rit. Apabila dengan menggunakan tarif eksisting, Break Even Point (BEP) perusahaan terjadi pada 993 Rit atau lebih tepatnya lagi pada bulan ketujuh perusahaan sudah dapat mencapai titik impas, Sedangkan dengan menggunakan skenario tarif ideal, Break Even Point (BEP) perusahaan terjadi pada 442 Rit atau lebih tepatnya lagi pada bulan ketujuh perusahaan sudah dapat mencapai titik impas,

Kata Kunci: BOK, BEP, Tarif, Angkutan, Truk

1. PENDAHULUAN

Transportasi memegang peranan penting dalam melakukan bisnis perdagangan internasional dimana terjadi proses inbond dan outbond logistik untuk menyalurkan barang atau jasa kepada konsumen akhir. Transportasi tersebut mencakup kemudahan untuk mendapatkan suatu produk kapan dan dimana saja apabila proses pendistribusiannya dilakukan dengan baik. Kemudahan mendapatkan barang ini mengandung suatu peluang memenangkan bisnis jasa transportasi pengiriman barang. Untuk itu transportasi merupakan hal yang sangat penting yang menjadi bisnis inti bagi perusahaan ekspedisi jasa pengangkutan barang. Salah satu perusahaan yang menawarkan jasa transportasi kurir di Indonesia adalah PT. Sinarmas Logistik yang siap membantu dan melayani pengiriman barang khususnya untuk wilayah Jabotabek. Sebagai perusahaan yang bergerak dibidang kurir, transportasi memiliki peranan

yang sangat penting dan mendukung dalam bidang tersebut.

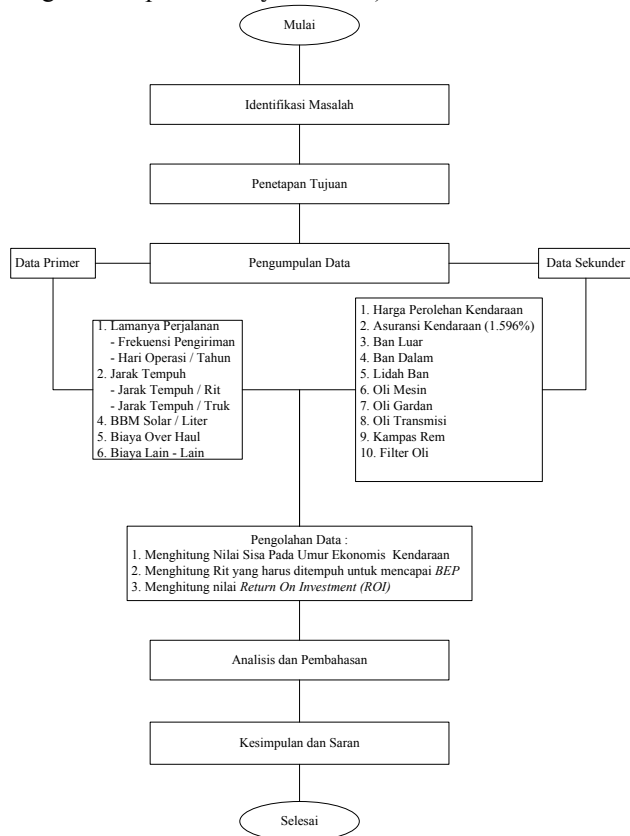
PT. Sinarmas Logistik semula bernama perusahaan angkutan sinarmas, merupakan perusahaan angkutan yang bergerak dalam bidang ekspedisi jasa transportasi pengiriman barang menggunakan mobil-mobil besar jenis tronton wings box dan fuso engkel, yaitu mengirimkan barang dari suatu tempat ke tujuan melalui darat dengan menggunakan armada mobil-mobil besar jenis tronton wings box dan fuso engkel. PT. Sinarmas Logistik kini telah memiliki lebih dari 220 armada truk wings box yang keseluruhannya dimiliki sendiri.

Permasalahan pada proyek YCH Inbound yaitu terdapat 6 unit armada tuck wings box yang digunakan untuk kegiatan operasional proyek YCH Inbound, dari 6 armada tersebut 1 armadanya diberikan target 3 rit dalam satu hari, berarti total ritase yang harus dicapai dalam 1 hari yaitu 18 rit. Sementara ini proyek YCH Inbound Deltamas Cikarang – Ciracas hanya mencapai 12 ritase perharinya dengan tarif

yang rendah (wawancara dengan staf operasional proyek YCH Inbound Deltamas Cikarang – Ciracas), Pada proyek YCH Inbound penenaan tarif untuk satu kali pengiriman barang pada rute Deltamas Cikarang – Ciracas Rp. 744.000, dinilai hanya mendapatkan keuntungan tipis, dan hanya mencapai 30% dari target 100% yang telah ditetapkan oleh perusahaan (wawancara dengan manajer muda PT. Sinarmas Logistik).

2. METODE PENELITIAN

Adapun gambaran proses penelitian ini dapat dilihat pada diagram alir penelitian (*flow chart*) Gambar 1.



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

3.1.1. Biaya Tetap (*Fixed Cost*)

Biaya Tetap (*Fix Cost*) adalah pengeluaran yang tidak bergantung pada tingkat barang atau jasa yang dihasilkan oleh bisnis tersebut.

Untuk melindungi investasi alat dan kesanggupan untuk mengganti alat, pemilik alat harus memperhitungkan kembali umur manfaat alat seiring dengan biaya penurunan nilai jual. Masa penyusutan kendaraan adalah 5 tahun, <http://journal.poltekpos.ac.id/ojs-3/index.php/logistik>

dengan nilai residu 20% dari harga perolehan. Metode garis lurus atau straight adalah metode penyusutan dimana besarnya penyusutan selalu sama dari tiap periode akuntansi selama umur ekonomis dari aset tetap yang bersangkutan. Adapun nilai sisa pada umur ekonomis kendaraan dapat dilihat pada Tabel 1.

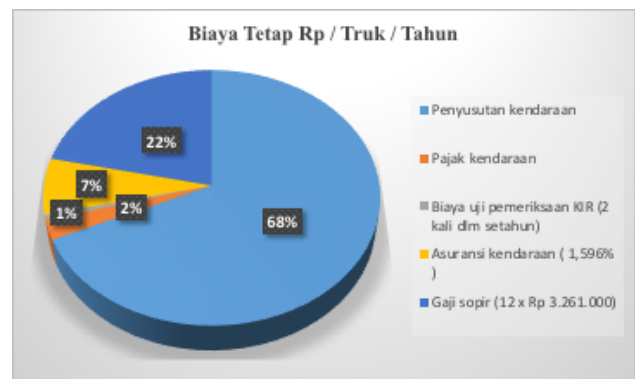
Tabel 1. Nilai Sisa Pada Umur Ekonomis Kendaraan

Tahun	Nilai Sisa	Biaya Penyusutan	Akumulasi Penyusutan
2015	Rp.775,327,273		
2016	Rp.651,274,909	Rp.124,052,364	Rp.124,052,364
2017	Rp.527,222,546	Rp.124,052,364	Rp.248,104,727
2018	Rp.403,170,182	Rp.124,052,364	Rp.372,157,091
2019	Rp.279,117,818	Rp.124,052,364	Rp.496,209,455
2020	Rp.155,065,455	Rp.124,052,364	Rp.620,261,818

Adapun macam – macam Biaya Tetap dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Biaya Tetap (*Fixed Cost*)

Jenis Biaya	Rp / Truk-Tahun	Rit / Tahun	Rp /Truk-Rit
Penyusutan kendaraan	Rp.124,052,364	730	Rp.169,935
Pajak kendaraan	Rp.4,500,000	730	Rp.6,164
Biaya uji pemeriksaan KIR (2 kali dlm setahun)	Rp.1,110,000.00	730	Rp.1,521
Asuransi kendaraan (1,596%)	Rp.12,894,223	730	Rp.17,663
Gaji sopir (12 x Rp 3.261.000)	Rp.39,132,000	730	Rp.44,026
Jumlah biaya tetap/tahun	Rp.181,688,587	730	Rp.248,888

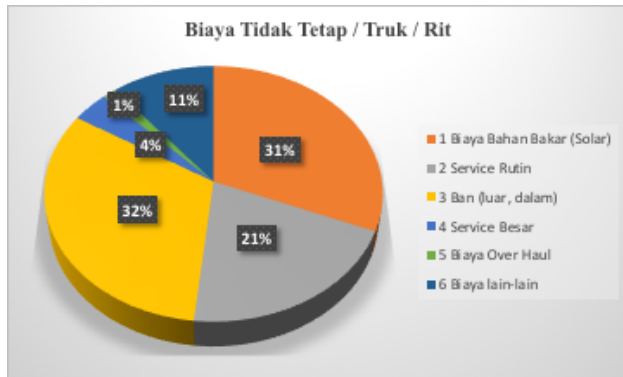


Gambar 2. Struktur Biaya Tetap (*Fix Cost*)

Biaya Tidak Tetap (*Variabel Cost*) adalah pengeluaran yang bergantung pada tingkat barang atau jasa yang dihasilkan oleh bisnis tersebut. Adapun komponen-komponen Biaya Tidak Tetap dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Biaya Tidak Tetap (*Variable Cost*)

No.	Komponen Biaya	Rp / Truk - Tahun	Rit / Tahun	Rp / Truk – Rit
1	Biaya Bahan Bakar (Solar)	Rp.127,750,000	730	Rp.175,000
2	Service Rutin	Rp.83,962,593	730	Rp.115,017
3	Ban (luar, dalam)	Rp.131,600,000	730	Rp.180,274
4	Service Besar	Rp.15,955,327	730	Rp.21,857
5	Biaya Over Haul	Rp.6,000,000	730	Rp.8,219
6	Biaya lain-lain	Rp.44,260,000	730	Rp.60,630
	Jumlah Biaya Tidak Tetap	Rp.409,527,920	730	Rp.560,997



Gambar 3. Struktur Biaya Tidak Tetap (*Variable Cost*)

3.2. Tarif Ideal

Salah satu hal yang paling penting untuk mengetahui berapa jumlah ritase yang harus ditempuh perusahaan untuk mencapai titik impas (BEP) adalah terlebih dahulu menentukan tarif ideal angkutan.

Tarif ideal adalah hasil penjumlahan dari Tarif Pokok + Fee Management 10% + Overhead Cost 10%. Dari hasil perhitungan diperoleh bahwa tarif ideal sebesar Rp,972.000/truk-rit atau setara dengan per hari. Adapun Tarif Ideal dapat dilihat pada Tabel 4.

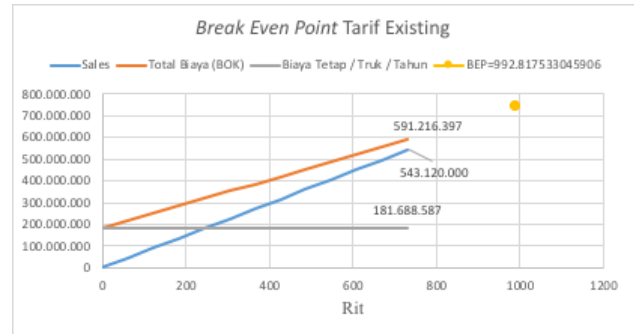
Tabel 4. Tarif Ideal

Satuan	Tarif Pokok	Fee Management 10%	Overhead 10%	Tarif Ideal
Rp / Truk-Tahun	Rp.591,216,507	Rp.59,121,591	Rp.59,121,591	Rp.709,459,808
Rit / Tahun	730			
Satuan	Tarif Pokok	Fee Management 10%	Overhead 10%	Tarif Ideal
Rp / Truk-rit	Rp.809,886	Rp.80,989	Rp.80,989	Rp.971,863

3.3. Break Event Pont (BEP)

3.3.1. BEP Pada Skenario Tarif Eksisting

Tarif Existing adalah tarif yang berlaku sekarang, atau tarif yang sedang digunakan dalam kegiatan operasional yng sedang berjalan. Adapun titik balik modal jika menggunakan Tarif Existing dapat dilihat pada Gambar 5.4

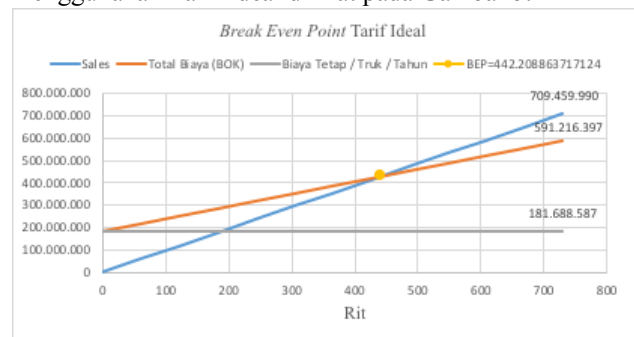


Gambar 4. Grafik BEP Pada Skenario Tarif Eksisting

Pada gambar Gambar 4 dengan Tarif Rp.744,000/truk-rit dapat dilihat bahwa perusahaan akan mencapai Break Even Point (BEP) pada Rit ke 993, atau perusahaan akan mencapai titik impas pada bulan ke 16 dari awal berjalannya project.

3.3.2. BEP Pada Skenario Tarif Ideal

Tarif Ideal adalah tarif yang dihitung berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK). Adapun titik balik modal jika menggunakan Tarif Ideal dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Grafik BEP Pada Skenario Tarif Ideal

Pada gambar Gambar 5 dengan Tarif Rp.972.000/truk-rit dapat dilihat bahwa perusahaan akan mencapai Break Even Point (BEP) pada Rit ke 442, atau perusahaan akan mencapai titik impas pada bulan ke 7 dari awal berjalannya project.

3.4. Return On Investment (ROI)

Sama halnya dengan Break Even Point (BEP), analisis Return On Investmet (ROI) juga melakukan pengklasifikasian biaya menjadi 2 kelompok yaitu Biaya Tetap dan Biaya Tidak Tetap untuk Berapa Keuntungan Bersih yang di dapat oleh perusahaan.

3.4.1. Return On Investment (ROI) Dengan Skenario Tarif Existing

Tarif Existing adalah tarif yang berlaku sekarang, atau tarif yang sedang digunakan dalam kegiatan operasional yang sedang berjalan. Dengan menggunakan Tarif Existing Rp.744,000, perusahaan tidak mendapatkan keuntungan dalam waktu satu tahun, atau dapat dilbilang perusahaan tidak balik modal. Bahkan perusahaan mengalami kerugian sebesar 8% atau Rp.591,216,507 dikurang Rp.543,120,000 , jadi kerugian perusahaan sebesar (- Rp.48,096,507).

3.4.2. Return On Investment (ROI) Dengan Skenario Tarif Ideal

Tarif Ideal adalah tarif yang yang didapat dengan mempertimbangkan biaya – biaya Operasi kendaraan. Dari hasil pengolahan data berdasarkan biaya operasi kendaraan maka didapat Tarif Ideal Rp.971,863, dengan menggunakan Tarif Ideal, perusahaan akan balik modal dan akan mendapatkan keuntungan bersih 20% atau Rp. 709,459,990 dikurangi Rp. 591,216,507, jadi keuntungan bersih perusahaan sebesar Rp.118,243,483.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan pengolahan data dan analisis, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Biaya Operasi Kendaraan (BOK) truk angkutan pada Project YCH Inbound rute Deltamas Cikarang – Ciracas, yaitu biaya tetap (*fixed cost*) sebesar Rp.248.888/truk-rit dan biaya tidak tetap (*variable cost*) sebesar Rp.560.977/truk-rit
2. Besar tarif ideal berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK), yaitu sebesar Rp.972.000,-/truk-rit.
3. Dengan menggunakan analisis Break Even Point (BEP) perusahaan harus menempuh 442 Rit untuk mencapai titik impas atau lebih tepatnya lagi pada bulan ketujuh perusahaan sudah dapat mencapai titik impas, Jika menggunakan Tarif Ideal berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK).
4. Dengan menggunakan analisis Return On Investmen (ROI) perusahaan akan mendapatkan keuntungan 20% setelah balik modal, jika menggunakan Tarif Ideal berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK).

5. REFERENSI

Burris, M. W., (2003). The toll-price component of travel demand elasticity. *International Journal of Transport Economic* Vol. XXX-No.1 – February 2003.
 Carlsson, Fredrik. (1999, March). Private vs. Business and Rail vs. Air Passengers : Willingness to Pay for Transport Attributes. Working Papers in Economic no 14

Göteborg: Department of Economics, Göteborg University.

Dardela Yasa Guna, PT, Engineering Consultant, Ability to Pay/Willingness to Pay. Jakarta: <http://www.dardela.com>

Gaspersz, Vincent. (1997). *Manajemen Kualitas*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.

Harinaldi. (2005). *Prinsip-prinsip statistik: untuk teknis dan Sains*. Jakarta: Erlangga.

Jones-lee, M. & Loomes, G. (2006). T430: The Definition of VPF and the Impact of Societal Concerns. *United Kingdom: Oxford Risk Research and Analysis*.

Kazuyuki, Takada., & Makoto, Fujii., (2010). Study of willingness to pay for reducing lost time of Railway users. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.8, 2010.

Rizzi, Luis I., & Ortúzar, Juan De Dios. (2006, July). Estimating the Willingness- to-Pay for Road Safety Improvements. *Transport Reviews*, Vol. 26, No. 4, 471–485.

Sieg, Gernot. (2004). *Competition by low cost air carriers and price and quality strategies for long-distance passenger transport by rail*. Braunschweig: Institut für Wirtschaftswissenschaften.

Suharsono., Sumarsono., & Handajani, Mudjiastuti. (2003). Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Jasa Angkutan Umum Dalam Membayar Tarif (Studi Kasus : Pengguna Jasa Angkutan Kota di Kabupaten Kudus). *PILAR* Volume 12, Nomor 2, September 2003 : halaman 73 – 88.

Singarimbun, Masri. & Effendi, Sofian. (2011). *Metodologi Penelitian Survei (edisi revisi)*. Jakarta: LP3ES Indonesia.

Spackman M., Evans A., Jones-Lee M., Loomes G., Holder S., Webb H., Sugden R. (2011). *Updating the VPF and VPIs: Phase 1: Final Report* Department for Transport. London: NERA Economic Consulting.

Siregar, Sofian. (2011). *Statistika Deskriptif untuk Penelitian*. Jakarta: Rajawali Pers.

Tjiptono, Fandi., (2006). *Pemasaran Jasa*. Malang: Bayumedia.