

ANALISIS TARIF IDEAL UNTUK LAYANAN JASA *TRUCKING* STUDI KASUS: PT. X PADA RUTE TANJUNG PRIOK – JABODETABEK

Nurlaela Kumala Dewi¹, Ebrianti Dindasari²

^{1,2}Program Studi Manajemen Transportasi, Sekolah Tinggi Manajemen Logistik
Indonesia, Jl. Sariasih No. 54 Sarijadi, Bandung 40151, Indonesia
E-mail: nurlaelakumala@ulbi.ac.id

ABSTRAK

Perusahaan X adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa *trucking* dengan rute Tanjung Priok - Cibitung, Tanjung Priok - Daan Mogot, Tanjung Priok - Cimanggis, Tanjung Priok - Cikokol, Tanjung Priok - Balaraja, dan Tanjung Priok - Dadap. Beberapa pengguna jasa perusahaan X mengeluh tentang tarif yang ditetapkan oleh perusahaan, di mana jarak tempuh *trucking* yang jauh dikenakan tarif yang sama dengan jarak tempuh yang lebih dekat. Penelitian ini dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut dengan menghitung biaya operasional kendaraan (BOK) dan melihat kemampuan pengguna jasa (*ability to pay*) dalam membayar layanan jasa yang diterimanya. Berdasarkan hasil pengolahan data diperoleh BOK untuk rute tujuan Daan Mogot adalah Rp. 780.768, BOK rute ke Cibitung adalah Rp. 904.865/truk/rit, BOK rute ke Cimanggis adalah Rp. 944.746/truk/rit, BOK rute ke Cikokol adalah Rp. 852.187/truk/rit, BOK rute ke Balaraja adalah Rp. 1.039.674/truk/rit, dan BOK rute ke Dadap adalah Rp. 784.665/truk/rit. Kemampuan membayar pengguna jasa (ATP) pada rute tujuan Daan Mogot adalah Rp. 860.219, ATP rute ke Cibitung adalah Rp. 928.571, ATP rute ke Cimanggis adalah Rp. 1.258.571, ATP rute ke Cikokol adalah Rp. 1.010.667, ATP rute ke Balaraja adalah Rp. 1.645.524, dan ATP rute ke Dadap adalah Rp. 796.500. Penentuan tarif alternatif diperoleh dengan membandingkan antara tarif eksisting, tarif berdasarkan BOK, dan tarif berdasarkan ATP pengguna jasa *trucking*-nya.

Kata Kunci: *Trucking*, Tarif ideal, Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability to pay* (ATP)

ABSTRACT

Company X is a company engaged in trucking services with the routes of Tanjung Priok - Cibitung, Tanjung Priok - Daan Mogot, Tanjung Priok - Cimanggis, Tanjung Priok - Cikokol, Tanjung Priok - Balaraja, and Tanjung Priok - Dadap. Some service users of company X complained about the tariffs set by the company, where long distance trucking is charged the same rate as shorter distances. This research was conducted to solve these problems by calculating vehicle operating costs (VOC) and looking at the ability of service users (ability to pay) in paying for the services they receive. Based on the results of data processing, it was obtained that the VOC for the route to Daan Mogot was Rp. 780,768, VOC route to Cibitung is Rp. 904,865/truck/rit, VOC route to Cimanggis is Rp. 944,746/truck/rit, VOC route to Cikokol is Rp. 852.187/truck/rit, VOC route to Balaraja is Rp. 1,039,674/truck/rit, and the VOC for the route to Dadap is Rp. 784,665/truck/rit. The ability to pay service users (ATP) on the route to Daan Mogot is Rp. 860,219, ATP route to Cibitung is Rp. 928,571, ATP route to Cimanggis is Rp. 1.258,571, ATP route to Cikokol is Rp. 1,010,667, ATP route to Balaraja is Rp. 1,645,524, and the ATP route to Dadap is Rp. 796,500. Determination of alternative tariffs is obtained by comparing the existing tariff, the tariff based on the VOC, and the tariff based on the ATP of the trucking service user.

Keywords: *Trucking*, ideal tariff, vehicle operating costs (VOC), ability to pay (ATP)

1. PENDAHULUAN

Terjadinya pergerakan logistik tidak terlepas dari transportasi sebagai sarana pergerakan logistik tersebut. Melalui transportasi, perpindahan barang maupun manusia menjadi lebih mudah dan cepat. Namun dalam pengangkutan tersebut, transportasi juga memerlukan adanya perawatan untuk armada transportasi tersebut agar aman untuk digunakan. Semakin bertambahnya permintaan terhadap transportasi untuk pengangkutan logistik, harus diimbangi juga dengan armada yang berkualitas.

PT. X merupakan salah satu perusahaan *trucking* yang menyediakan jasa angkutan barang. Armada transportasi yang dimiliki oleh perusahaan disewakan kepada perusahaan-perusahaan lain yang membutuhkan transportasi berupa truk untuk mengirimkan barangnya ke tempat tujuannya. Saat ini PT. X memiliki 19 armada truk yang disewakan kepada pihak lain yang membutuhkan jasa angkutannya. Dari 19 truk yang dimiliki oleh PT. X, setiap truk sudah ditetapkan kemana pelayanan tujuan *trucking*-nya, sehingga setiap tujuan Jabodetabek sudah mempunyai kendaraan khusus yang melayani ke tujuan tersebut. PT. X ini melayani pengiriman barang dengan rute dari Pelabuhan Tanjung Priok ke kota-kota di Jabodetabek. Untuk setiap tujuan pengiriman barang memiliki tarif yang berbeda sesuai dengan jarak yang ditempuh.

Terdapat sebuah isu bahwa tarif *trucking* yang selama ini ditetapkan tergantung pada beratnya muatan yang diangkut. Semakin berat muatan yang dilayani jasa *trucking* maka semakin mahal tarif yang akan berlaku. Berdasarkan hal tersebut, diduga perhitungan pada kebijakan dalam penetapan tarif *trucking* tersebut belum transparan, karena jika dilihat jaraknya tidaklah adil jika jarak tempuh yang lebih jauh dengan berat muatan yang lebih sedikit memiliki tarif *trucking* yang sama dengan yang memiliki jarak tempuh lebih dekat namun muatannya lebih berat. Daerah yang menjadi daerah asal pelayanan adalah kawasan pelabuhan Tj. Priok dengan tujuan rute pelayanan ke daerah di Jabodetabek. Adapun tujuan di daerah Jabodetabek yang dimaksud adalah Cibitung, Daan Mogot, Cimanggis, Cikokol, Balaraja, dan Dadap.

Pada penetapan tarif *trucking* terdapat hal yang janggal, yaitu pada jarak yang lebih jauh memiliki tarif *trucking* yang sama dengan jarak tempuh yang lebih dekat. Hal tersebut berlaku pada rute Tj. Priok - Daan Mogot dan Tj. Priok - Cibitung, Tj. Priok - Cimanggis dan Tj. Priok - Cikokol, Tj. Priok - Balaraja, dan Tj. Priok - Dadap. Jarak pada rute Tj. Priok - Daan Mogot adalah 23 km, sedangkan jarak pada rute Tj. Priok - Cibitung adalah 49 km, namun kedua rute tersebut memiliki tarif *trucking* yang sama, yaitu Rp. 1.450.000. Untuk rute Tj. Priok - Cimanggis memiliki jarak sejauh 55 km dan rute Tj. Priok - Cikokol jaraknya 41 km juga memiliki tarif *trucking* yang sama, yaitu sebesar Rp. 1.500.000. Selain itu, rute Tj. Priok - Balaraja yang memiliki jarak 61 km dan rute Tj. Priok - Dadap dengan jarak 24 km diberlakukan juga tarif *trucking* yang sama sebesar Rp. 1.600.000.

Dengan adanya kejanggalan terkait dengan tarif *trucking* yang sama pada jarak yang berbeda, perusahaan ingin mengevaluasi tarif *trucking* yang selama ini ditetapkan apakah telah layak untuk diterapkan atau tidak, karena terjadinya kesamaan tarif pada jarak yang berbeda juga berpengaruh terhadap pendapatan perusahaan. Sehingga tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui kelayakan tarif *trucking* yang telah berlaku saat ini, untuk mengetahui kemampuan membayar dari pengguna jasa *trucking* dalam membayar layanan jasa yang diterima, dan untuk mengetahui tarif alternatif selain tarif eksisting, tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan, dan tarif berdasarkan kemampuan membayar pengguna jasa yang akan menjadi tarif *trucking*.

Manfaat dengan dilakukannya penelitian ini adalah membantu perusahaan dalam mengevaluasi tarif *trucking* agar dapat melakukan pembenahan terhadap tarif *trucking* yang berlaku.

2. METODOLOGI

2.1. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasi kendaraan adalah biaya total yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu kondisi lalu lintas dan jalan untuk satu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh (Anonim, 2005: 1). Biaya operasi kendaraan diketahui terdiri dari dua komponen utama, yaitu biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap (*fixed cost*) adalah biaya yang tidak berubah (tetap walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu), sedangkan biaya tidak tetap (*variable cost*) adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

Komponen-komponen Biaya Tetap (*Fixed Cost*) adalah sebagai berikut:

- a. Biaya Penyusutan/Depresiasi
- b. Biaya Pajak Kendaraan
- c. Biaya Uji Pemeriksaan KIR
- d. Biaya Asuransi Kendaraan
- e. Gaji Supir

Salah satu metode penyusutan aktiva tetap adalah metode garis lurus. Metode garis lurus atau *straight* adalah metode penyusutan di mana besarnya penyusutan selalu sama dari tiap periode akuntansi selama umur ekonomis dari aset tetap yang bersangkutan. Metode garis lurus ini menganggap aktiva tetap akan memberikan kontribusi yang merata di sepanjang masa penggunaannya, sehingga aset tetap akan mengalami tingkat penurunan fungsi yang sama dari periode ke periode hingga aset ditarik dari penggunaannya dalam operasional perusahaan.

$$\text{Depresiasi} = \frac{\text{harga perolehan} - \text{nilai sisa}}{\text{umur ekonomis}} \dots \dots \dots (1)$$

Untuk menghitung biaya tetap, dapat digunakan formula berikut:

$$\text{FC} = \text{Penyusutan kendaraan} + \text{Pajak Kendaraan} + \text{Biaya KIR} + \text{Asuransi Truk} + \text{Gaji Supir} \dots \dots \dots (2)$$

Komponen Biaya Tidak Tetap (*Variable Cost*) adalah sebagai berikut:

- a. Biaya Pemakaian BBM
- b. Biaya Servis Rutin
- c. Biaya Pemakaian Ban
- d. Biaya Servis Besar
- e. Biaya *General Overhaul*
- f. Biaya Lain-Lain

Untuk memperoleh hasil biaya tidak tetap, maka dapat dilakukan perhitungan:

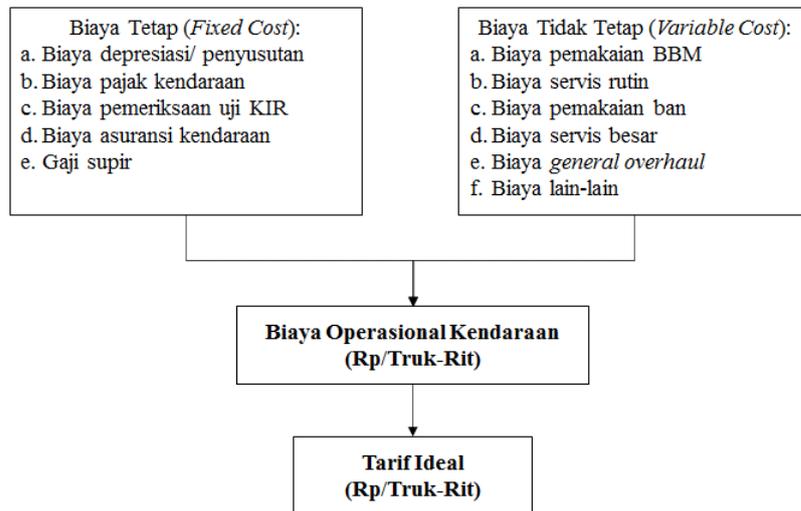
$$\text{VC} = \text{Biaya BBM} + \text{Biaya Servis Rutin} + \text{Biaya Penggantian Ban} + \text{Biaya Servis Besar} + \text{Biaya } \textit{General Overhaul} + \text{Biaya Lain-Lain} \dots \dots \dots (3)$$

Data komponen biaya tetap dan biaya tidak tetap diperoleh langsung dari PT. X, dengan melakukan wawancara kepada karyawan perusahaan yang menangani operasional *trucking*. Data yang diperoleh tersebut menjadi dasar untuk menentukan Biaya

Operasional Kendaraan (BOK). Biaya operasional kendaraan (BOK) dapat dihitung dengan formula berikut:

$$BOK = FC + VC \dots \dots \dots (4)$$

Untuk menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK), maka langkah-langkahnya ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Tahapan Perhitungan BOK

2.2. Perhitungan Ability to Pay (ATP)

Ability to pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ability to pay (ATP) didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna (Permata, 2012).

Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP, yaitu:

- a. Besar penghasilan
 Bila penghasilan semakin besar, tentunya semakin banyak uang yang dimiliki sehingga akan semakin besar alokasi biaya transportasi yang disediakan.
- b. Persentase biaya untuk transportasi dari penghasilan
 Alokasi biaya yang disediakan untuk seluruh transportasi dari penghasilan yang diperoleh.
- c. Persentase alokasi biaya untuk angkutan truk dari biaya untuk transportasi
 Persentase alokasi biaya khusus untuk jasa angkutan *trucking* dari seluruh biaya transportasi yang ditetapkan.
- d. Intensitas perjalanan
 Semakin besar intensitas perjalanan tentu akan semakin panjang pula jarak (panjang) perjalanan yang ditempuhnya, maka akan semakin banyak alokasi dana dari penghasilan per bulan yang harus disediakan untuk transportasi. Dengan menggunakan metode *household budget* dapat dicari besaran ATP. Terdapat dua besaran ATP, yaitu:

$$ATP \text{ Umum} = \frac{I_t \times P_p \times P_t}{T_t} \dots \dots \dots (5)$$

Di mana:

I_t = Total pendapatan keluarga per bulan (Rp/Kel/Bln)

P_p = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan

P_t = Persentase untuk angkutan dari pendapatan transportasi

Tt = Total panjang perjalanan keluarga per bulan per trip

$$ATP_{responden}/trip = \frac{I_{rs} \times P_p \times P_t}{T_{rs}} \dots \dots \dots (6)$$

Di mana:

ATP_{responden} = ATP responden berdasarkan jenis pekerjaan

I_{rs} = Pendapatan responden per bulan

P_p = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan

P_t = Persentase untuk angkutan dari pendapatan transportasi

T_{rs} = Total panjang perjalanan per bulan per trip (trip/resp/bln)

Sehingga, dengan menggunakan metode *travel cost individual*, ATP yang dapat diterima oleh pengguna jasa menurut Taty Yuniarti (2009), adalah:

$$ATP_{individual} = \frac{I_c \times \%T_c}{D} \dots \dots \dots (7)$$

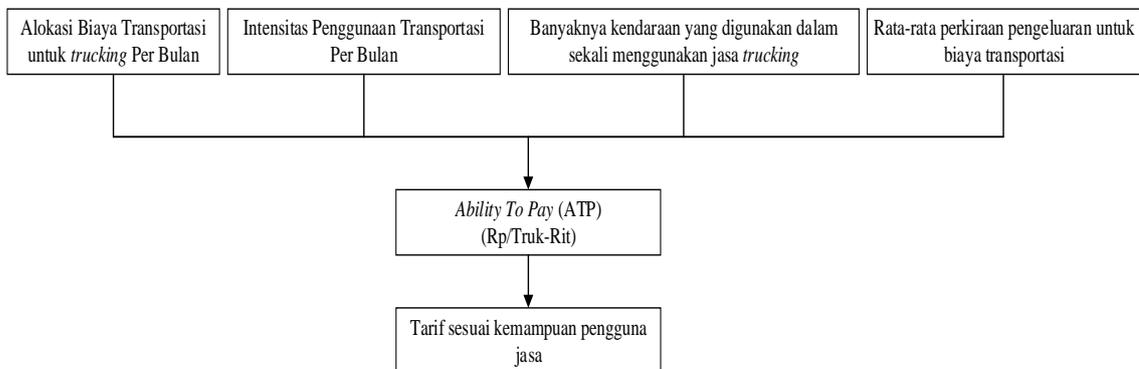
Di mana:

I_c = Penghasilan

%T_c = Persentase dari penghasilan untuk *travel cost*

D = Frekuensi perjalanan

Untuk data primer ATP (*Ability to Pay*) diperoleh secara langsung dengan melakukan pengamatan di lapangan, yaitu menyebarkan kuesioner kepada *customer* PT. X. Dari pengumpulan data pada survei pendahuluan, diperoleh 16 perusahaan yang merupakan pengguna jasa *trucking* PT. X. Untuk menghitung *Ability to Pay* (ATP), dapat dilihat tahapan pengolahan data pada Gambar 2.



Gambar 2. Tahapan Perhitungan ATP

Rumus yang digunakan untuk menghitung kemampuan perusahaan dalam membayar jasa yang digunakan (*Ability to Pay*) adalah:

$$ATP = (\text{Pendapatan}) \times (\% \text{ penghasilan untuk biaya transportasi}) / \text{Frekuensi penggunaan transportasi per bulan} \dots \dots \dots (8)$$

2.3. Perhitungan Tarif Ideal

Tarif angkutan adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh *shippers* (pemilik barang) kepada *carrier* (perusahaan pengangkutan), karena itu persoalan tarif dalam pengangkutan adalah sama pentingnya dengan persoalan penentuan harga penjualan barang-barang yang dihasilkan oleh perusahaan industri. Ditinjau dari kepentingan perusahaan pengangkutan, tarif angkutan haruslah ditentukan pada suatu tingkat di

mana perusahaan yang bersangkutan dapat berusaha dengan menguntungkan. Di lain pihak dari kepentingan konsumen atau pemakai jasa angkutan, tarif angkutan yang ditawarkan kepada masyarakat haruslah serendah mungkin agar dapat dijangkau oleh semua golongan yang membutuhkannya.

Mengingat bahwa masalah tarif itu sangat penting, maka peranan dalam pengaturan tarif biasanya besar pula. Pemerintah tidak membiarkan pembentukan tarif melalui persaingan di antara perusahaan-perusahaan pengangkutan karena adanya kekhawatiran timbulnya gejala yang dapat merugikan masyarakat jika terjadi persaingan yang tidak sehat. (Adisasmita, 2014).

Pada tahap menentukan tarif optimal atau tarif ideal, adalah berdasarkan pada tarif pokok yang kemudian dikenakan biaya yang dihitung untuk keuntungan para pemilik penyedia layanan, biaya *overhead* perusahaan, dan *profit* manajemen untuk perusahaan dalam menerima keuntungan atas pelayanan jasa/barang yang diberikan oleh perusahaan dalam satu kali pengiriman atau per rit. Adapun langkah-langkah perhitungannya adalah sebagai berikut:

$$\text{Management fee} = \text{Persentase keuntungan (\%)} \times \text{Tarif Pokok} \dots\dots\dots (9)$$

Management fee merupakan salah satu komponen yang menentukan harga tarif optimal. *Management fee* merupakan keuntungan yang ingin diraih oleh perusahaan dan besarnya ditentukan oleh kebijakan perusahaan.

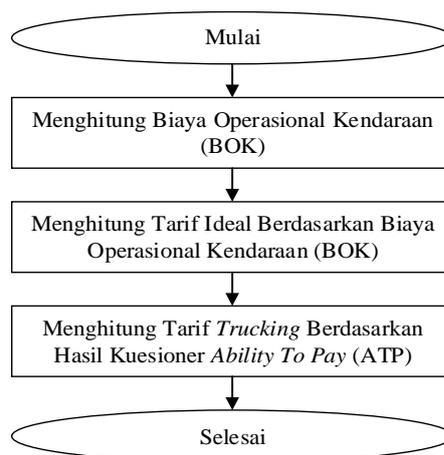
$$\text{Overhead cost} = \text{Persentase biaya (\%)} \times \text{Tarif Pokok} \dots\dots\dots (10)$$

Overhead cost merupakan salah satu komponen yang menentukan harga tarif optimal. *Overhead cost* termasuk biaya untuk peremajaan transportasi dan biaya bahan bakar.

Tarif ideal adalah hasil penjumlahan dari tarif pokok, *management fee*, dan *overhead cost*. Sehingga formula untuk menghitung tarif ideal adalah sebagai berikut:

$$\text{Tarif Ideal} = \text{Tarif Pokok} + \text{Management Fee} + \text{Overhead Cost} \dots\dots\dots (11)$$

Tahapan perhitungan tarif ideal berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan *Ability to Pay* (ATP) dapat dilihat pada gambar di bawah ini:

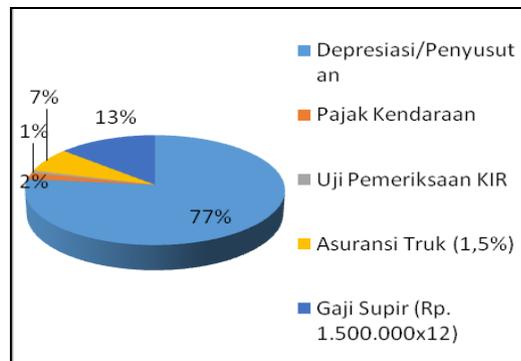


Gambar 3. Flow Chart Perhitungan Tarif Ideal

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Biaya tetap terdiri dari biaya depresiasi/penyusutan, biaya pajak kendaraan, biaya asuransi kendaraan, dan biaya gaji supir. Karena memiliki sifat yang tetap yaitu biaya yang tidak bergantung pada tingkat barang atau jasa yang dihasilkan oleh bisnis yang

dijalankan, maka biaya tetap untuk masing-masing rute yang menjadi objek penelitian memiliki nilai yang sama.



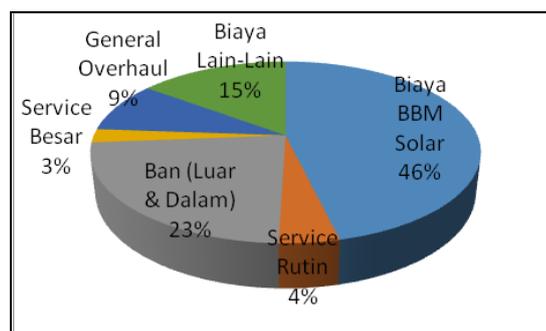
Gambar 4. Struktur Biaya Tetap

Dari persentase biaya depresiasi/penyusutan kendaraan sebesar 77% (Rp. 400.000/truk/rit), biaya pajak kendaraan sebesar 2% (Rp. 9.766/truk/rit), biaya uji pemeriksaan KIR 1% (Rp. 3.906/truk/rit), biaya asuransi kendaraan 7% (Rp. 37.500/truk/rit), dan biaya gaji supir 13% (Rp. 70.313/truk/rit), maka dapat dijumlahkan biaya tetap yang diperoleh sebesar Rp. 521.484/truk/rit.

Biaya tidak tetap untuk rute-rute yang telah ditetapkan yaitu, Tj. Priok – Daan Mogot, Tj. Priok – Cibitung, Tj. Priok – Cimanggis, Tj. Priok – Cikokol, Tj. Priok – Balaraja, dan Tj. Priok - Dadap memiliki biaya tidak tetap yang bervariasi tergantung pada produksi kendaraan yang dihasilkan. Biaya tidak tetap untuk masing-masing rute dikelompokkan berdasarkan rute tujuan pelayanan jasa *trucking*.

3.1. Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Daan Mogot

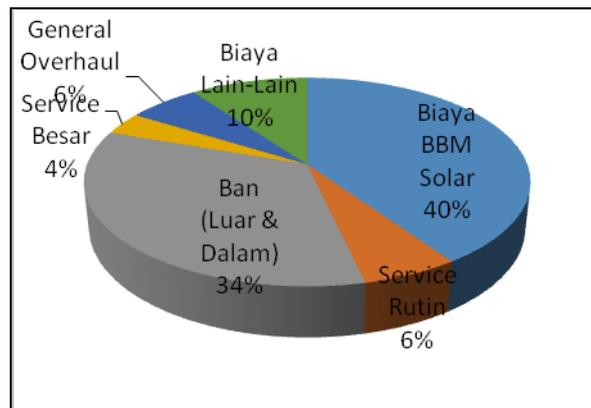
Total biaya tidak tetap pada rute Tj. Priok – Daan Mogot adalah Rp. 259.284/truk-rit, dengan uraian komponen-komponen pembentuk biaya tidak tetapnya seperti terdapat pada Gambar 5.



Gambar 5. Struktur Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Daan Mogot

3.2. Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Cibitung

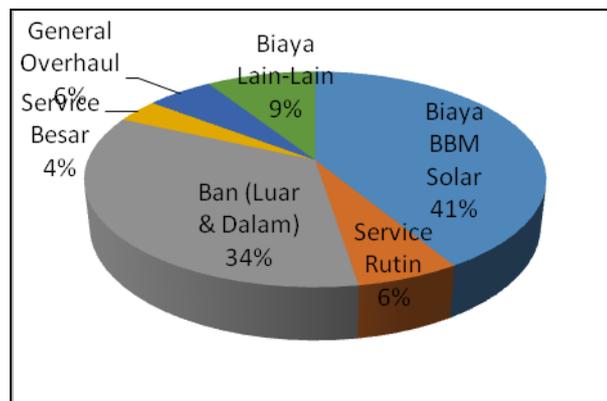
Total biaya tidak tetap dari rute Tj. Priok – Cibitung adalah Rp. 383.381/truk-rit. Komponen biaya pembentuk biaya tidak tetap lainnya dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Struktur Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Cibitung

3.3. Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Cimanggis

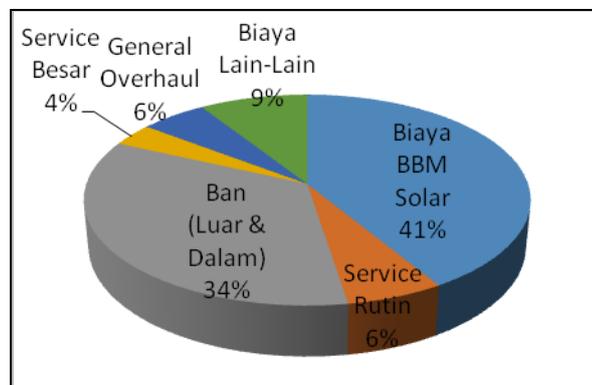
Total biaya tidak tetap dari rute Tj. Priok – Cimanggis adalah Rp. 423.262/truk-rit. Komponen biaya pembentuk biaya tidak tetap lainnya dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7. Struktur Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Cimanggis

3.4. Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Cikokol

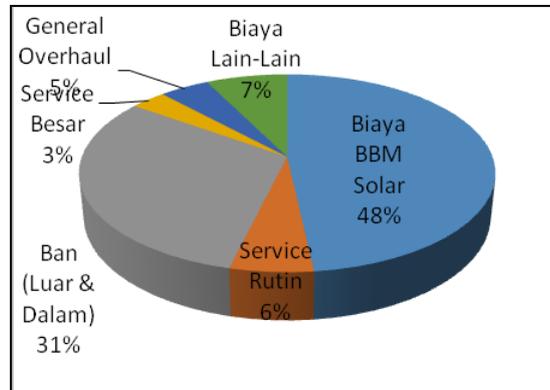
Total biaya tidak tetap dari rute Tj. Priok – Cikokol adalah Rp. 330.703/truk-rit. Komponen biaya pembentuk biaya tidak tetap lainnya dapat dilihat pada Gambar 8.



Gambar 8. Struktur Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Cikokol

3.5. Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Balaraja

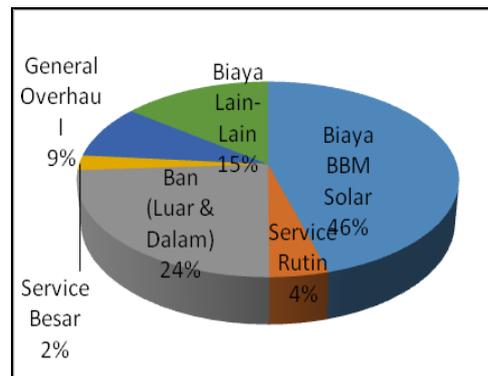
Total biaya tidak tetap dari rute Tj. Priok – Balaraja adalah Rp. 518.190/truk-rit. Komponen biaya pembentuk biaya tidak tetap lainnya dapat dilihat pada Gambar 9.



Gambar 9. Struktur Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Balaraja

3.6. Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Dadap

Total biaya tidak tetap dari rute Tj. Priok – Dadap adalah Rp. 263.181/truk-rit. Komponen biaya pembentuk biaya tidak tetap lainnya dapat dilihat pada Gambar 10.



Gambar 10. Struktur Biaya Tidak Tetap Rute Tj. Priok – Dadap

3.7. Biaya Operasional Kendaraan Setiap Rute

Berdasarkan biaya tetap dan biaya tidak tetap yang telah dibahas, maka dapat diperoleh total untuk biaya operasional kendaraan (BOK) untuk masing-masing tujuan sebagai berikut.

Tabel 1. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Per Truk Per Tahun

Rute	Biaya/ Truk/ Tahun		
	Biaya Tetap	Biaya Tidak Tetap	BOK
Tj. Priok - Daan Mogot	Rp 133.500.000	Rp 66.376.587	Rp199.876.587
Tj. Priok - Cibitung	Rp 133.500.000	Rp 98.145.428	Rp231.645.428
Tj. Priok - Cimanggis	Rp 133.500.000	Rp 108.355.086	Rp241.855.086
Tj. Priok - Cikokol	Rp 133.500.000	Rp 84.660.020	Rp218.160.020
Tj. Priok - Balaraja	Rp 133.500.000	Rp 132.656.542	Rp266.156.542
Tj. Priok - Dadap	Rp 133.500.000	Rp 67.374.226	Rp200.874.226

Tabel 2. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Per Truk Per Rit

Rute	Biaya/ Truk/ Rit				
	Biaya Tetap		Biaya Tidak Tetap		BOK
Tj. Priok - Daan Mogot	Rp	521.484	Rp	259.284	Rp 780.768
Tj. Priok - Cibitung	Rp	521.484	Rp	383.381	Rp 904.865
Tj. Priok - Cimanggis	Rp	521.484	Rp	423.262	Rp 944.746
Tj. Priok - Cikokol	Rp	521.484	Rp	330.703	Rp 852.187
Tj. Priok - Balaraja	Rp	521.484	Rp	518.190	Rp 1.039.674
Tj. Priok - Dadap	Rp	521.484	Rp	263.181	Rp 784.665

3.8. Tarif Ideal Setiap Rute

Dari BOK yang telah didapatkan, maka dapat diperoleh tarif ideal untuk masing-masing rute sebagai berikut.

Tabel 3. Tarif Ideal Setiap Rute

Rute	Tarif Ideal	
	Rp/ Truk-Tahun	Rp/ Tahun-Rit
Tj. Priok - Daan Mogot	Rp 239.851.904	Rp 936.922
Tj. Priok - Cibitung	Rp 277.974.514	Rp 1.085.838
Tj. Priok - Cimanggis	Rp 290.226.103	Rp 1.133.696
Tj. Priok - Cikokol	Rp 261.792.024	Rp 1.022.625
Tj. Priok - Balaraja	Rp 319.387.850	Rp 1.247.609
Tj. Priok - Dadap	Rp 241.049.071	Rp 941.598

3.9. Ability to Pay Setiap Rute

Dalam analisis *ability to pay* (ATP) pengguna jasa *trucking* PT. X, besarnya nilai ATP dihitung berdasarkan banyaknya truk yang digunakan oleh perusahaan pengguna jasa dalam sekali menggunakan jasa *trucking*, rata-rata perkiraan pengeluaran perusahaan untuk biaya transportasi (untuk tujuan Tj. Priok – Daan Mogot, Tj. Priok – Cibitung, Tj. Priok – Cimanggis, Tj. Priok – Cikokol, Tj. Priok – Balaraja, dan Tj. Priok – Dadap), persentase alokasi biaya transportasi untuk jasa *trucking*, serta frekuensi perusahaan menggunakan jasa *trucking* dalam sebulan. Adapun hasil kemampuan yang dimiliki pengguna jasa *trucking* dalam membayar layanan jasa yang diperolehnya sebagai berikut.

Tabel 4. ATP Responden Untuk Masing-Masing Rute

Rute	ATP (Rp/Truk-Rit)
Tj. Priok - Daan Mogot	Rp 860.219
Tj. Priok - Cibitung	Rp 928.571
Tj. Priok - Cimanggis	Rp 1.258.571
Tj. Priok - Cikokol	Rp 1.010.667
Tj. Priok - Balaraja	Rp 1.645.524
Tj. Priok - Dadap	Rp 796.500

3.10. Rekomendasi Tarif Setiap Rute

Alternatif tarif *trucking* yang dapat ditetapkan untuk masing-masing rute dilihat berdasarkan biaya operasional kendaraan dan kemampuan membayar pengguna jasa *trucking* maka dapat diperoleh:

1. Tj. Priok – Daan Mogot
Tarif Eksisting > Tarif Ideal > Tarif berdasarkan ATP, tarif ideal nilainya berada di atas kemampuan membayar pengguna jasa *trucking*, maka nilai dari ATP yang diperoleh sebesar Rp. 860.219/truk/rit lebih baik untuk digunakan sebagai pertimbangan untuk tarif *trucking* yang baru menggantikan tarif eksisting yang mahal.
2. Tj. Priok – Cibitung
Tarif Eksisting > Tarif Ideal > Tarif berdasarkan ATP, tarif ideal nilainya berada di atas kemampuan membayar responden pengguna jasa, maka nilai dari ATP yang diperoleh sebesar Rp. 928.571/truk/rit dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk tarif *trucking* yang baru menggantikan tarif eksisting yang mahal.
3. Tj. Priok – Cimanggis
Tarif Eksisting > Tarif Ideal > Tarif berdasarkan ATP, maka nilai dari ATP yang diperoleh sebesar Rp. 1.258.571/truk/rit dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk tarif *trucking* yang baru menggantikan tarif eksisting yang mahal.
4. Tj. Priok – Cikokol
Tarif Eksisting > Tarif Ideal > Tarif berdasarkan ATP, tarif ideal nilainya berada di atas kemampuan membayar responden pengguna jasa, maka nilai dari ATP yang diperoleh sebesar Rp. 1.010.667/truk/rit dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk tarif *trucking* yang baru menggantikan tarif eksisting yang mahal.
5. Tj. Priok – Balaraja
Tarif berdasarkan ATP > Tarif Eksisting > Tarif Ideal, maka berdasarkan kemampuan membayar pengguna jasa *trucking* yang lebih tinggi dibandingkan dengan tarif eksisting, tarif ideal, dan BOK, perusahaan penyedia jasa *trucking* PT. X dapat memilih untuk menaikkan tarif *trucking*-nya sesuai kemampuan membayar pengguna jasa atau tetap menggunakan tarif eksisting yang sedang berlaku.
6. Tj. Priok – Dadap
Tarif Eksisting > Tarif Ideal > Tarif berdasarkan ATP, tarif ideal nilainya berada di atas kemampuan membayar responden pengguna jasa, maka nilai dari ATP yang diperoleh sebesar Rp. 796.500/truk/rit dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk tarif *trucking* yang baru menggantikan tarif eksisting yang mahal.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan data-data yang telah dikumpulkan, diolah dan dianalisis, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Tarif untuk rute Tj. Priok – Daan Mogot menggunakan tarif berdasarkan ATP sebesar Rp. 860.219/truk/rit.
2. Tarif untuk rute Tj. Priok – Cibitung menggunakan tarif berdasarkan ATP sebesar Rp. 928.571/truk/rit.

3. Tarif untuk rute Tj. Priok – Cimanggis menggunakan tarif berdasarkan ATP sebesar Rp. 1.258.571/truk/rit.
4. Tarif untuk rute Tj. Priok – Cikokol menggunakan tarif berdasarkan ATP sebesar Rp. 1.010.667/truk/rit.
5. Tarif untuk rute Tj. Priok – Balaraja dapat memilih untuk menaikkan tarif sesuai kemampuan membayar pengguna jasa atau tetap menggunakan tarif eksisting yang berlaku.
6. Tarif untuk rute Tj. Priok – Dadap menggunakan tarif berdasarkan ATP sebesar Rp. 796.500/truk/rit.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. (2005). Pedoman Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan Bagian I: Biaya Tidak Tetap (*Running Cost*). Jakarta: Departemen PU.
- Adisasmita, Sakti Adji. (2011). Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Rahardjo dan Adisasmita, Sakti Adji. (2011). Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta). Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Rahardjo. (2014). Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi (Edisi Pertama Cetakan Kedua). Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Baridwan, Zaki. (2004). *Intermediate Accounting*. Edisi Delapan, Yogyakarta: BPFE.
- Button, J.K. (1993). *Transport Economics 2nd Edition*. United Kingdom: Cambridge University Press.
- Jusup, Haryono. (2001). Dasar-Dasar Akuntansi. Jilid 2. Yogyakarta: STIE YKPN.
- Kamaluddin, Rustian. (2003). Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.
- Kotler dan Keller. (2009). Manajemen Pemasaran. Jilid I. Edisi ke 13. Jakarta: Erlangga
- Marlok, E.K. (1995). Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga
- Miro, F. (2005). Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencanaan, dan Praktisi. Jakarta: Erlangga.
- Mulyadi. (2001). Sistem Akuntansi. UGM. Yogyakarta: Selemba Empat.
- Nasution, M.N. (1996). Manajemen Transportasi. Bogor: Penerbit Ghalis Indonesia.
- Nasution, M.N. (2008). Manajemen Transportasi Edisi Ketiga. Bogor: Penerbit Ghalis Indonesia.
- Salim, Abbas. (2000). Manajemen Transportasi. Jakarta: PT Raha Grafindo Persada.
- Permata, Muhammad Rahmad. (2012). Analisa *Ability to pay* dan *Willingness to Pay* Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kereta Api Soekarno Hatta – Manggarai. Tesis: UI.
- Tjokroadiredjo. (1990). Ekonomi Rekayasa Transport. Bandung: ITB.
- Universitas Pembangunan Jaya Jurusan Teknik Sipil. (2016). Ekonomi Transportasi: Biaya Operasional Kendaraan. Tangerang: UPJ.
- Utomo, Humam Santosa. (2010). Manajemen Transportasi. Malang: Universitas Brawijaya.

- Yuniarti, T. (2009). Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, *Ability to pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) Studi Kasus PO. ATMO Trayek Palur-Kartasura di Surakarta. Skripsi, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik: Universitas Sebelas Maret.
- Zulfikar. (2015). Analisis *Ability to pay* dan *Willingness to Pay* Penumpang Angkutan Umum Minibus L 300 Studi Kasus Rute Meulaboh – Banda Aceh. Skripsi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik: Universitas Teuku Umar.