

## PENETAPAN TARIF TRANSPORTASI



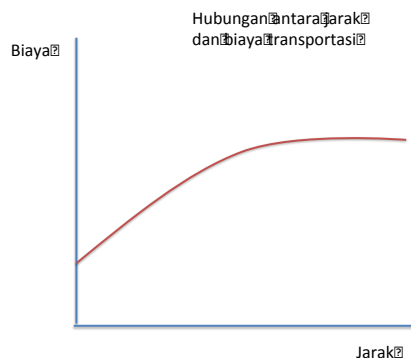
Oleh: Dr. Zaroni, CISCIP. | Senior Consultant at Supply Chain Indonesia

Strategi penetapan harga (*pricing strategy*) menjadi isu penting dalam bisnis. Harga merupakan salah satu pertimbangan penting bagi konsumen dalam memutuskan pembelian jasa transportasi, selain pertimbangan kinerja operasi transportasi dan kualitas pelayanan.

Umumnya strategi penetapan harga transportasi didasarkan pada biaya. Biaya menjadi faktor penting dalam pembentuk harga atau tarif transportasi yang dibebankan ke konsumen. Pemahaman mengenai pemicu biaya (*cost driver*) dalam transportasi menjadi penting.

Tarif transportasi ditentukan oleh berbagai faktor. Faktor utama yang memengaruhi tarif transportasi adalah jarak (*distance*), berat (*weight*), dan densitas (*density*).

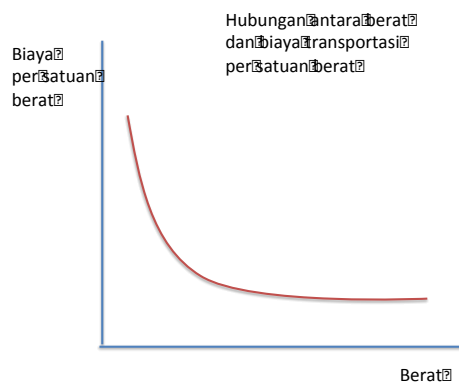
Jarak merupakan faktor utama yang menentukan biaya transportasi. Umumnya biaya-biaya transportasi dipicu oleh jarak. Jarak transportasi akan berkontribusi secara langsung terhadap biaya variabel seperti tenaga sopir, biaya bahan bakar dan minyak (*fuel*), dan biaya pemeliharaan kendaraan.



Pada grafik di atas menggambarkan hubungan antara jarak dan biaya transportasi. Semakin jauh jarak transportasi, maka biaya transportasi semakin besar. Dari grafik tersebut, bahwa kurve biaya tidak dimulai dari nilai nol, karena dalam biaya transportasi ada biaya tetap atas kegiatan pickup dan delivery barang, tanpa memandang berapa jarak yang ditempuh. Biaya tetap ini antara lain biaya sewa kendaraan (jika kendaraan diperoleh dari sewa) atau biaya depresiasi kendaraan (jika kendaraan diperoleh dengan investasi sendiri) dan biaya gaji supervisor.

## ARTIKEL

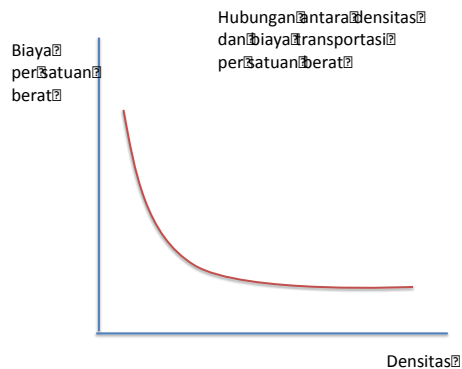
Faktor kedua dalam pemicu biaya transportasi adalah berat. Semakin berat barang yang diangkut, maka semakin besar biaya transportasi. Namun demikian, pada titik berat tertentu, skala ekonomis akan terjadi. Hal ini karena, struktur biaya transportasi terdiri dari biaya tetap dan biaya variabel. Skala ekonomis terjadi manakala dicapai efisiensi atas penggunaan sumber daya pada pencapaian utilisasi kapasitas tertentu. Dalam terminologi logistik dikenal dengan *load factor*. Semakin besar *load factor* maka biaya tetap per satuan berat semakin kecil. Implikasi manajerialnya adalah *load factor* yang kecil harus dikonsolidasi dengan *load factor* yang besar. Dengan demikian, hubungan antara biaya transportasi per satuan berat dengan tingkat berat dapat digambarkan pada grafik di bawah ini.



Faktor ketiga yang menentukan biaya transportasi adalah densitas. Densitas merupakan gabungan antara berat dan volume. Faktor densitas ini penting, karena umumnya satuan penetapan tarif transportasi dinyatakan dalam satuan Rupiah per berat (kilogram atau ton). Sementara, kapasitas kendaraan umumnya dibatasi oleh volume atau kubik, sehingga satuan berat saja menjadi kurang relevan dalam perhitungan tarif transportasi.

Densitas menggabungkan berat dan volume. Barang yang memiliki densitas tinggi akan dapat diperoleh biaya tetap transportasi per unit densitas lebih kecil. Hal ini terjadi karena pada barang dengan densitas tinggi, biaya tetap akan tersebar sesuai utilisasi kapasitas kubik kendaraan. Umumnya, manajer transportasi akan lebih memilih barang dengan densitas tinggi, agar kapasitas kubik kendaraan dapat diutilisasi secara maksimal.

## ARTIKEL



### Karakteristik biaya transportasi

Karakteristik biaya transportasi dikelompokkan berdasarkan perilaku biaya dikelompokkan: **variable costs**, **fixed costs**, **joint costs**, dan **common costs**.

Biaya variabel (*variable costs*) berubah sesuai dengan aktivitas atau pemicu biaya transportasi. Biaya variabel transportasi umumnya dihitung dalam ukuran biaya per kilometer per unit berat. Jenis biaya variabel ini antara lain biaya tenaga sopir, fuel, dan biaya pemeliharaan.

Biaya tetap (*fixed costs*) tidak berubah dalam jangka pendek dan tetap dibayar meskipun operasional transportasi tidak berjalan. Biaya tetap tidak dipengaruhi secara langsung oleh volume kiriman. Contoh biaya tetap transportasi adalah sewa atau depresiasi kendaraan, biaya depresiasi pool kendaraan atau workshop, izin KIR, STNK, dan biaya sistem informasi. Dalam jangka pendek, biaya tetap ini harus dapat ditutupi oleh contribution margin, yaitu selisih tarif dengan biaya variabel per kiriman.

Joint cost dalam transportasi ini terjadi atas keputusan untuk menyelenggarakan layanan transportasi dari rute tertentu. Sebagai contoh, perusahaan operator transportasi melayani rute dari lokasi A ke lokasi B, keputusan ini akan menimbulkan joint cost untuk kembalinya kendaraan dari lokasi B ke lokasi A. Joint cost harus ditutupi oleh tarif angkutan dari lokasi A ke lokasi B atau pengirim dari lokasi B ke lokasi A harus dicari (dalam bisnis transportasi dikenal dengan kiriman balen). Joint cost memiliki implikasi penting dalam penetapan tarif transportasi karena tarif transportasi harus memperhitungkan biaya balen.

Common cost dalam transportasi ini dikategorikan sebagai biaya overhead. Contoh common cost adalah biaya manajemen di pool kendaraan dan alokasi biaya manajemen kantor pusat. common cost ini dibebankan ke kiriman berdasarkan alokasi sesuai dengan tingkat aktivitas yang dilakukan untuk menangani kiriman.

## ARTIKEL

### Penetapan tarif transportasi

Tarif transportasi ditetapkan berdasarkan dua pentahapan. Pertama, pengelompokan kategori jenis produk atau barang yang diangkut. Kedua, penetapan tarif berdasarkan jenis kelompok produk atau barang, berat, densitas, dan jarak.

Klasifikasi produk atau barang yang diangkut berdasarkan karakteristik produk atau barang yang memengaruhi biaya handling atau biaya transport. Produk atau barang dengan kesamaan dalam densitas, stowability, handling, packaging, liabilitas, dan nilai produk dikelompokkan dalam satu kelas kelompok produk atau barang. Tujuan dari klasifikasi produk atau barang ini agar diperoleh basis pentarifan yang sederhana, sehingga perusahaan operator transportasi tidak perlu menetapkan tarif per jenis produk atau barang yang diangkut.

Umumnya pengelompokan klasifikasi produk atau barang yang diangkut ini dirumuskan oleh asosiasi, misalnya APTRINDO (Asosiasi Pengusaha Truck Indonesia). Klasifikasi disusun berdasarkan **indeks** yang menentukan **rating** suatu jenis produk atau barang yang diangkut. Angka rata-rata indeks ditetapkan 100. Jadi, misalnya untuk kelompok produk atau barang dengan klasifikasi indeks 200, maka tarif angkutannya akan lebih mahal 2 kali dibandingkan dengan produk atau barang dengan indeks 100.

Klasifikasi produk atau barang selanjutnya dapat disusun berdasarkan jenis kiriman: kiriman LTL (less-than-truckload) atau TL (truckload).

Berdasarkan dua pentahapan penetapan tarif ini, selanjutnya dapat disusun tabel tarif transportasi per rating produk atau barang yang diangkut untuk lokasi asal ke setiap lokasi tujuan tertentu. Penetapan lokasi asal dan lokasi tujuan didasarkan pada zona kode pos.

Contoh tabel tarif transportasi truck per 100kg yang disusun berdasarkan class rate (product rating)

Lokasi asal: Jakarta (kodepos 10100)

Tujuan: Bandung, Semarang, dan Surabaya  
(dalam ribuan Rp)

Product Rating	Bd 40100	Sm 55100	Sb 60100
500	147	193	233
400	118	156	188
300	90	119	144
250	79	104	126
200	61	81	98

## ARTIKEL

175	55	73	88
150	47	63	76
125	40	53	64
110	35	46	56
100	33	43	52
92	31	41	49
85	29	38	46
77	27	35	42
50	25	33	40

Selain *class rates*, penetapan tarif transportasi umumnya memberlakukan *minimum charges* dan *surcharges*. *Minimum charges* merupakan biaya transportasi yang harus dibayar pengirim tanpa memandang berat kiriman barang. *Surcharges* merupakan tarif tambahan untuk mengkover biaya tertentu.

### Referensi:

Bowersox et al. (2013), Supply Chain Logistics Management, Fourth Edition.

### Sekilas tentang Supply Chain Indonesia

---

Supply Chain Indonesia (SCI) merupakan lembaga independen yang bergerak dalam kegiatan pendidikan, pelatihan, konsultasi, penelitian, dan pengembangan bidang logistik dan *supply chain* di Indonesia. SCI menjadi wadah informasi, interaksi, dan komunikasi para praktisi, akademisi, birokrasi, peneliti, dan pemerhati bidang logistik dan *supply chain* di Indonesia.

SCI telah berperan dalam memperbaiki dan meningkatkan kinerja logistik untuk perusahaan-perusahaan swasta dan BUMN. SCI juga berkontribusi dalam perbaikan dan pengembangan logistik melalui beberapa kementerian dan lembaga pemerintah terkait, seperti Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, dan lain-lain, termasuk dalam implementasi Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.