

KAJIAN BIAYA DAN WAKTU PERJALANAN ANGKUTAN KARGO MENUJU BANDAR UDARA SOEKARNO-HATTA

Sitti Subekti *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Air transport cargo service is a form of air transportation sector so as to passengers transport. The main and supporting airport facilities needed to serve the needs of the users. Cargo air has been used as motivation factor level competitive business currently and become an important factor for the process of supply chain in many kinds of industrial activity. The research using primary and secondary data.

There were 31 respondents participated as samples which consist of private cargo and companies cargo on domestic airport cargo terminal of Soekarno-Hatta. Quantitative descriptive method was used to analyze the data with the application of MS Excell.

The result of the study shows that a cargo transport travel expenses to Soekarno-Hatta Airport is Rp 100,000 to 200,000,. The average length of time of travel toward Soekarno-Hatta is between 1-2 hours.

Key Words: *air transport cargo service, airport, travel expenses, length of time of travel*

PENDAHULUAN

Transportasi udara merupakan moda transportasi yang cepat menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dengan lancar dan nyaman tanpa hambatan geografis. Perkembangan dunia penerbangan Indonesia dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir ini, menunjukkan perkembangan yang sangat pesat. Peningkatan jumlah maskapai penerbangan merupakan tuntutan masyarakat terhadap jasa transportasi udara dalam rangka mobilitas perekonomian yang makin tinggi. Perkembangan yang pesat tersebut memberikan dampak kepada penyediaan fasilitas yang harus dipenuhi oleh bandar udara. Fasilitas utama dan penunjang

bandar udara dibutuhkan untuk melayani kebutuhan para pengguna. Angkutan kargo udara merupakan bentuk pelayanan di bidang transportasi udara selain angkutan penumpang.

Kargo udara di Indonesia mulai berkembang sejalan dengan mulai berkembangnya penerbangan nasional di era 1970 dan mulai tumbuhnya ekonomi di setiap daerah. Saat ini kargo udara tidak lagi hanya digunakan untuk mengirim barang-barang *emergency* ataupun barang-barang yang bernilai tinggi saja. Kargo udara saat ini telah digunakan sebagai faktor pendorong tingkat kompetitif usaha dan menjadi faktor

penting bagi proses *supply chain* dalam berbagai jenis kegiatan industri.

Posisi Bandara Soekarno-Hatta sebagai pintu gerbang utama lalu lintas kargo udara internasional di Indonesia memiliki peran yang cukup penting. Data *The International Air Cargo Association* menunjukkan pengangkutan kargo udara menyumbang nilai 34% dari total nilai perdagangan. Wilayah Asia-Pasifik diprediksi akan menyumbangkan pertumbuhan tertinggi dalam kurun waktu dekade yang akan datang (Seminar Kargo, 2007).

Berkembangnya konsep kargo dan logistik modern serta semakin tumbuhnya pergerakan kargo di Bandara Soekarno-Hatta memerlukan pengembangan lebih lanjut agar menjadi lebih modern dan cepat tanpa harus mengesampingkan unsur keamanan dan keselamatan penerbangan. Aktivitas angkutan kargo menuju Bandara Soekarno-Hatta menggunakan waktu tempuh (*travel time*) dan biaya perjalanan (*total cost*) pada besaran tertentu. Kajian ini dimaksudkan untuk mengetahui lamanya waktu tempuh (*travel time*) dan besarnya biaya perjalanan (*total cost*) angkutan kargo menuju Bandara Soekarno Hatta.

METODOLOGI

1. Metode Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan berupa :

a. Data Primer

Adalah data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh suatu organisasi/perorangan langsung dari obyeknya (Supranto, 2000). Data primer dalam kajian ini merupakan data mentah yang dikumpulkan melalui daftar

pernyataan yang relevan dengan permasalahan.

b. Data Sekunder

Adalah data yang diperoleh dalam bentuk jadi dan telah diolah oleh pihak lain yang biasanya dalam bentuk publikasi (Supranto, 2000). Data sekunder yang digunakan dalam kajian ini adalah data dari publikasi PT Angkasa Pura II tentang perkembangan kargo udara tahun 2007, data dari Unit Bisnis Pelayanan Kargo Bandara Soekarno-Hatta dan data dari hasil kajian yang ada dalam jurnal penelitian.

Pengamatan langsung dilakukan pada tanggal 29 Juni sampai 1 Juli 2009 untuk melihat secara langsung pelaksanaan pengangkutan kargo udara di terminal kargo Bandara Soetta. Pengamatan dilakukan untuk mengetahui aktivitas pelayanan kargo di gudang *warehousing* Garuda Indonesia, PT. Gapura Angkasa, DHL dan RPX. Wawancara dilakukan terhadap orang pribadi, sopir yang membawa angkutan kargo menuju Bandara Soetta, pegawai pada perusahaan agen pengangkutan kargo udara (RPX) dan pegawai PT. Garuda Indonesia (bagian *warehousing*). Daftar pertanyaan digunakan untuk mendapatkan data mengenai waktu dan biaya perjalanan angkutan kargo menuju Bandar Udara Soekarno-Hatta.

2. Metode Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan analisis deskriptif kuantitatif berdasarkan pada jawaban kuesioner yang

dibagikan pada pengirim kargo. Penyajian data waktu dan biaya perjalanan angkutan kargo menggunakan aplikasi *MS Excell*.

TINJAUAN PUSTAKA

Biaya transpor adalah biaya untuk mengangkut suatu barang tertentu terdiri dari 2 (dua) komponen, yaitu komponen biaya yang besarnya tidak tergantung pada jarak dan komponen biaya yang besarnya berubah sesuai dengan jaraknya. Secara umum kedua biaya tersebut akan meningkat apabila berat ataupun volume angkutan meningkat. Biaya angkutan barang mengikuti pola harga yang tidak tergantung pada jarak angkutan dan suatu tambahan tertentu yang biasanya meningkat dengan bertambahnya jarak. Dengan banyaknya usaha angkutan yang mengoperasikan truknya sendiri, pola diatas sangat mudah terlihat.

Biaya awal, atau ambang biaya, terutama terdiri dari biaya bongkar dan muat, tergantung pada jumlah (berat dan volume) yang harus diangkut, tetapi tidak tergantung pada jarak angkut (dengan mengabaikan beberapa kemungkinan seperti harus menempatkan dan menyusun barang dengan seksama di dalam kendaraan bila perjalanannya sangat jauh).

Didalam perhitungan ambang biaya angkutan barang juga dimungkinkan memasukkan biaya untuk pengadaan fasilitas bongkar-muat, atau biaya pengepakan atau kemasan barang dan biaya operasi truk. Beberapa komponen biaya operasi besarnya tergantung pada jarak yang ditempuh seperti bahan bakar, pelumas, keausan kendaraan, termasuk gaji pengemudi dengan perkiraan bahwa jarak ditempuh sebanding dengan waktu yang diperlukan untuk itu (Morlok, 1991).

Struktur biaya perusahaan angkutan jalan raya (truk ataupun minibus bak terbuka) untuk kepentingan pengangkutan barang terdiri dari beberapa komponen yakni biaya depresiasi, biaya perawatan kendaraan, biaya BBM, biaya awak (sopir, kernet) dan biaya bunga modal (Izi, 2009).

Waktu Perjalanan atau kecepatan adalah suatu nilai rata-rata dan biasanya merupakan kecepatan rata-rata ruang, (Morlok, 1991). Waktu adalah pengorbanan riil dalam transportasi. Kuswati (2009) mendefinisikan waktu tempuh sebagai salah satu faktor paling utama yang harus diperhatikan dalam transportasi. Waktu tempuh adalah waktu total perjalanan yang diperlukan, termasuk berhenti dan tundaan, dari suatu tempat ke tempat lain melalui rute tertentu, (Tamin dalam Kuswati, 2009). Waktu angkutan untuk barang adalah waktu yang dibutuhkan dari tempat asal sampai tempat tujuan, (Morlok, 1991).

1. Definisi Istilah

Definisi istilah yang digunakan dalam kajian ini adalah sebagai berikut.

- a. Barang adalah segala sesuatu yang diangkut dan atau akan diangkut dengan pesawat udara sipil kecuali penumpang dan awak pesawat udara.
- b. Kargo adalah barang muatan pesawat udara yang dilengkapi Surat Kargo Udara (SKU) atau Surat Muatan Udara (SMU) termasuk bagasi yang dikirim melalui prosedur pengiriman kargo.
- c. Angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan/ atau barang dari suatu tempat ke

tempat lain dengan menggunakan kendaraan (Munawar, 2005).

- d. Angkutan udara adalah setiap kegiatan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Responden terdiri dari pengirim perorangan dan perusahaan. Perorangan adalah orang pribadi yang langsung mengirimkan barang/kargo secara langsung ke perusahaan agen tanpa melalui perwakilan agen di daerah Jabodetabek. Perusahaan adalah perusahaan agen yang mengirimkan barang/kargo baik sebagai perwakilan atau perusahaan yang berkantor di lingkungan terminal kargo Bandara Soekarno-Hatta.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data survei disajikan dalam tabel-tabel dan gambar-gambar di bawah ini.

Tabel 1 menyajikan data hasil survei responden perorangan dan perusahaan yang melakukan pengiriman kargo di ter-

Tabel 1. Data hasil survei responden perorangan dan perusahaan

No	Asal	Waktu Tempuh (jam)	Kepemilikan Kendaraan	Jenis Kendaraan	Frekuensi	Biaya Perjalanan
1	Jakarta	1-2	KP	TS	1xs	<100.000
2	Jakarta	>2	KP	TS	L	100.000-200000
3	Jakarta	1-2	KP	TS	-	<100.000
4	Jakarta	1-2	KP,KS	TK	L	<100.000
5	Jakarta	1-2	KP	TS	1xs	100.000-200000
6	Jakarta	1-2	KP	TS	1xs	>200.000
7	Jakarta	<1	KP	TS	L	<100.000
8	Jakarta	1-2	KP	TS	L	<100.000
9	Jakarta	1-2	KP	TS	L	100.000-200000
10	Jakarta	>2	KP	TS	L	100.000-200000
11	Jakarta	<1	KP	TS	L	>200.000
12	Jakarta	1-2	KP	TS	L	100.000-200000
13	Tangerang	<1	KP	TK	L	<100.000
14	Tangerang	<1	KP	TB	1xs	-
15	Tangerang	>2	KS	TS	L	-
16	Tangerang	1-2	KS	TS	L	>200.000
17	Depok	<1	KP,KS	TS	1xs	100.000-200000
18	Bekasi	1-2	KPI	TK	L	100.000-200000
19	Bekasi	>2	KS	TS	1xs	-
20	Lainnya	>2	KS	TS	L	>200.000
21	Jakarta	<1	KP	TS	L	<100.000
22	Jakarta	1-2	KP	L	1xs	100.000-200000
23	Jakarta	1-2	KP	TS	1xs	<100.000
24	Jakarta	1-2	KP	TS	L	100.000-200000
25	Jakarta	<1	KP	TS	1xs	<100.000
26	Jakarta	<1	KP	TB	1xs	100.000-200000
27	Tangerang	<1	KP,KS	L	1xs	100.000-200000
28	Tangerang	<1	KP	TB	1xs	100.000-200000
29	Tangerang	>2	KS	TS	L	>200.000
30	Lainnya	1-2	KS	TS	L	>200.000
31	Lainnya	L	KP	TS	L	100.000-200000

minal kargo domestik Bandar Udara Soekarno-Hatta.

Keterangan :

KP : Kendaraan Perusahaan

1xs : 1 kali sehari

KPI : Kendaraan Pribadi

L : Lainnya

KS : Kendaraan Sewa

TK : Truk Kecil

TS : Truk Sedang

TB : Truk Besar

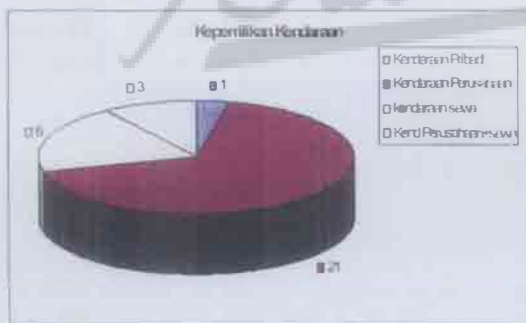
Tempat asal perjalanan pengiriman kargo disajikan pada gambar 1.



Gambar 1. Tempat asal perjalanan

Gambar 1 menunjukkan tempat asal perjalanan angkutan kargo yaitu 18 dari Jakarta, 7 dari Tangerang, 1 dari Depok, 2 dari Bekasi dan 3 dari tempat lainnya selain Jabodetabek. Mayoritas pengirim kargo berasal dari kota Jakarta.

Kepemilikan kendaraan responden gabungan disajikan pada gambar 2.



Gambar 2. Kepemilikan kendaraan

Gambar 2 menunjukkan kepemilikan kendaraan angkutan kargo yaitu 1 kendaraan pribadi, 21 kendaraan perusahaan, 6 kendaraan sewa dan 3 kendaraan perusahaan dan sewa.

Jenis kendaraan responden gabungan disajikan pada gambar 3.



Gambar 3. Jenis kendaraan

Gambar 3 menunjukkan jenis kendaraan angkutan kargo untuk responden gabungan yaitu 23 truk sedang, 3 truk kecil, 3 truk besar dan 2 lainnya atau data tidak lengkap.

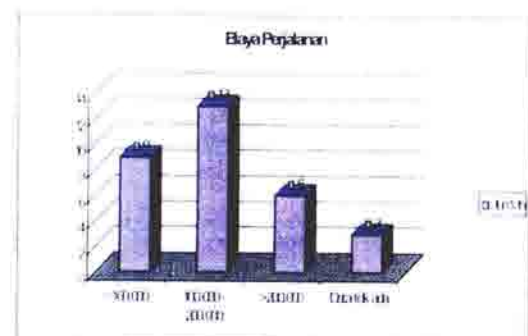
Waktu tempuh perjalanan responden gabungan disajikan pada gambar 4.



Gambar 4. Waktu tempuh perjalanan angkutan kargo

Gambar 4 menunjukkan waktu tempuh angkutan kargo dari tempat asal menuju Bandara Soekarno-Hatta yaitu 11 perusahaan waktu tempuhnya <1 jam, 13 perusahaan waktu tempuhnya 1-2 jam, 6 perusahaan waktu tempuhnya >2 jam dan 1 perusahaan datanya tidak lengkap.

Biaya perjalanan responden gabungan disajikan pada gambar 5.



Gambar 5. Biaya perjalanan angkutan kargo

Berdasarkan gambar 5 dapat dilihat bahwa biaya yang dikeluarkan angkutan kargo untuk responden gabungan selama perjalanan menuju bandara adalah 9 responden mengeluarkan biaya kurang dari Rp.100.000,00, 13 responden sebesar Rp.100.000,00 s.d Rp. 200.000,00, dan 6 responden > Rp. 200.000,00 dan 3 responden data biaya perjalanannya tidak ditulis.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis penelitian yang telah diuraikan sebelumnya dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut : data hasil survei menunjukkan bahwa biaya perjalanan angkutan kargo menuju Bandara Soekarno-Hatta adalah sebesar Rp. 100.000,00 sampai Rp. 200.000,00. Waktu tempuh perjalanan rata-rata menuju Bandara Soekarno-Hatta adalah antara 1 sampai 2 jam.

B. Saran

Waktu tempuh perjalanan dapat dikurangi dengan melakukan pengiriman kargo pada saat jam tidak sibuk di jalan raya misalnya pada malam hari.

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan, jumlah sampel penelitian masih kurang, sehingga hasil penelitian ini tidak dapat digeneralisasi. Banyak data kuesioner yang tidak lengkap sehingga tidak dapat digunakan dalam penelitian. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya diharapkan dapat memperbanyak jumlah dan memperpanjang waktu pengambilan data kuesioner.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustini, Endang Dwi. 2008. *Kajian Prosedur Pengiriman Kargo Udara di Bandara Soekarno-Hatta*. Warta Penelitian Perhubungan, volume 20, nomor 11, hal 1683. Badan Litbang Departemen Perhubungan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. 2007. *Sistem Logistik Kargo Udara Yang Efisien Untuk Meningkatkan Daya Saing Produksi Nasional*. Disampaikan dalam Seminar Sehari **Modernisasi Kargo Udara, It's Now Or Never!**.
- Izi, Muhammaad, 2009. *Kajian Pungutan Liar Angkutan Barang Jalan Lintas Semarang-Palembang*. Warta Penelitian Perhubungan, Vol 21 No.2, hal 238. Badan Litbang Departemen Perhubungan.
- Kuswati, Atik S, 2009. *Kajian Karakteristik Permintaan Angkutan Penumpang Koridor Jakarta-Bandung*. Warta Penelitian Perhubungan, Vol 21 No.2, hal 185. Badan Litbang Departemen Perhubungan.
- Morlok, Edward K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Terjemahan, Erlangga, Jakarta.
- Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Beta Offset, Jogjakarta.

- PT. Jasa Angkasa Semesta Tbk. 2007. *International Standards & Developments In Air Freight Handling*. Disampaikan dalam Seminar Sehari **Modernisasi Kargo Udara, It's Now Or Never!**.
- Siahaan, Juanda. 2006. *Kajian Tingkat Kepuasan Pelayanan Kargo di Bandar Udara Soekarno-Hatta*. Warta Penelitian Perhubungan, volume 18, nomor 5, hal 338. Badan Litbang Departemen Perhubungan.
- Sri Rizki, Yuke. 2006. *Peran Ground Handling Pesawat Udara dalam Menunjang Ketepatan Keberangkatan Pesawat Udara*. Warta Penelitian Perhubungan, volume 18, nomor 6, hal 271. Badan Litbang Departemen Perhubungan.
- Supranto, J. 2000. *Statistik Teori dan Aplikasi*. Edisi Keenam, Jilid I. Erlangga, Jakarta.
- Yuliana, Dina. 2008. *Evaluasi Pelaksanaan Pengaman di Bandara Soekarno-Hatta*. Warta Penelitian Perhubungan, volume 20, nomor 11, hal 1683, 1708 dan 1709. Badan Litbang Departemen Perhubungan.
- *) Lahir di Sukoharjo, 21 Januari 1982. Sarjana Ekonomi UNS tahun 2004.

