

STRUKTUR BIAYA DAN PENENTUAN HARGA ANGKUT TANDAN BUAH SEGAR KELAPA SAWIT OLEH KONTRAKTOR

Tri Endar Suswatiningsih*, Eka Yulistiana, Agatha Ayiek Sih Sayekti

Program Studi Agribisnis, Fakultas Pertanian, Institut Pertanian Stiper
Jl. Nangka II, Maguwoharjo, Depok, Sleman, Yogyakarta, Indonesia

*e-mail korespondensi: endar_instiper@yahoo.co.id

ABSTRACT

Transporting Fresh Fruit Bunches (FFB) is an important activity in oil palm plantation companies. The FFB that is harvested, must be transported to the mill on the same day. The contractor is one of the parties who collaborates in transporting FFB. This study examined the structure of the cost of transporting FFB by contractors, determining the transport price and the benefits obtained. This research was a case study at PT SINP (Surya Indah Nusantara Pagi) Pangkut Village, Arut Utara District, Kotawaringin Barat District, Central Kalimantan Province. There were 7 contractors working together in transporting FFB. The economic analysis includes fixed costs and variable costs, as well as determined the transportation price based on the distance to the palm oil mill the results showed that the structure of the transportation costs incurred by the contractor consists of fixed costs (depreciation costs, capital interest costs, maintenance costs and vehicle taxes) while the variable costs include fuel costs, driver fees, FFB loading and unloading fees, and income tax costs. The cost of transportation for FFB contractors transporting FFB from afdeling close to PKS was IDR 20.09 / kg, and those far from the palm oil mill was IDR 31.75 / kg. The contractor's profit was higher if it transports FFB from afdeling closer to the palm oil mill.

Keywords: contractor, cost structure, transportation of fresh fruit bunches.

Diterima: 5 Mei 2021

Diterbitkan: 29 Juni 2021

PENDAHULUAN

Kelapa sawit (*Elaeis guineensis* Jacq.) merupakan tanaman industri yang memiliki peran penting dalam pembangunan nasional, karena termasuk dalam komoditas ekspor sehingga dapat dijadikan sebagai sumber pendapatan devisa negara. Volume ekspor minyak sawit mentah (*Crude Palm Oil/CPO*) meningkat mulai tahun 2010 hingga tahun 2016 mencapai 24.150.232 ton dengan nilai US\$ 14.744.451 (Direktorat Jendral Perkebunan, 2017).

Proses pengolahan CPO melalui beberapa tahapan penting mulai dari budidaya kelapa sawit, pemanenan, pengangkutan hingga pengolahan yang dilakukan di PKS. Buah kelapa sawit hasil panen atau tandan buah segar (TBS) harus segera diangkut ke pabrik agar dapat segera diolah. Buah yang tidak langsung diolah dapat menghasilkan minyak dengan kadar asam lemak bebas (*FFA/free fatty acid*) yang tinggi. Kadar asam lemak bebas yang tinggi mengindikasikan kualitas minyak tidak baik. Karena itu, pengolahan buah kelapa sawit harus dilaksanakan paling lambat delapan jam

setelah panen (Lubis dan Agus, 2011).

Kelancaran kegiatan pengangkutan TBS ditentukan mulai dari kebutuhan alat angkut, kapasitas angkutan dan jenis angkutan (truk, dump truck, crane dan lori). Kecepatan alat angkut dan lamanya bongkar muat dapat juga mempengaruhi ketepatan waktu masuknya TBS di pabrik kelapa sawit (PKS). Petugas teknisi dari PKS harus menjamin kesiapan semua alat pengangkutan dan pemindahan TBS. Asisten perkebunan secara operasional bertanggung jawab terhadap kelancaran transportasi yang berkoordinasi dengan petugas lainnya (Sunarko, 2009).

Husna *et al*, (2004), menyebutkan bahwa perkebunan kelapa sawit perlu efisiensi. Lebih lanjut Suswatiningsih dan Dimas (2015) menyebutkan pentingnya kegiatan transportasi dalam panen TBS menyebabkan kegiatan ini harus dikelola dengan baik

Keberhasilan pengelolaan transportasi TBS harus dapat memenuhi empat sasaran transportasi TBS, yaitu: 1) Menjaga FFA produksi harian 2-3%. Ketidاكلancaran transportasi ke PKS berisiko menimbulkan

buah restan. Efeknya, dan terjadi peningkatan FFA sehingga kualitas CPO menjadi turun. 2) Menjaga kapasitas atau kelancaran pengolahan PKS. Jam olah PKS telah diatur berdasarkan taksasi potong buah. Ketidاكلancaran transportasi akan menyebabkan kapasitas olah tidak terpenuhi dan menyebabkan jam olah bertambah. 3) Menjaga keamanan TBS di lapangan. TBS yang telah dipotong dan diantrikan di tempat pemungutan hasil (TPH) sangat rawan terhadap pencurian. Pengaturan transportasi harus dapat menjamin buah yang dikirim ke PKS tepat waktu yang telah ditentukan. 4) Menjaga biaya (rupiah per kilogram TBS) transport tetap minimal. Pengelolaan transportasi TBS harus mampu menghasilkan biaya yang kompetitif dan efisien (Lubis dan Agus, 2011).

Lebih lanjut Suswatiningsih (2019) menyebutkan bahwa rata-rata biaya operasional penggunaan *pick up* oleh pengepul tingkat desa sebesar Rp 81,4/kg TBS atau 5,1% dari harga TBS sedangkan biaya operasional penggunaan *truck* oleh pengepul besar tingkat kecamatan sebesar Rp 26,8/kg TBS atau 1,5% dari harga TBS dan total biaya angkut dari TPH ke PKS sebesar Rp 110/kg TBS.

Dalam proses pengangkutan TBS, perusahaan dapat menerapkan dua sistem pengangkutan yaitu pengangkutan dengan bantuan kontraktor dan mengangkut dengan kendaraan sendiri. Pengangkutan dengan bantuan kontraktor memiliki kendala seperti jika ada kerusakan alat angkut, maka memaksa perusahaan mengambil alih pengangkutan TBS.

Pengangkutan yang dilakukan oleh kontraktor TBS didasari oleh Surat Perjanjian Kerja (SPK) yang mengikat kedua belah pihak yang berisi tentang aturan-aturan yang harus dipatuhi oleh kontraktor TBS serta sistem pembayaran yang dilakukan oleh pihak perusahaan. Sistem pembayaran yang ditetapkan perusahaan akan dilakukan setelah kontraktor melakukan pengangkutan selama satu bulan, sehingga kontraktor harus membiayai seluruh kebutuhan biaya operasional terlebih dahulu.

Kontraktor biasanya merupakan penduduk lokal yang memiliki kendaraan. Dari segi

kontraktor perlu dikaji mengenai struktur biaya dan penentuan harga angkut agar diketahui kebutuhan biaya operasional transportasi serta keuntungan yang diperoleh kontraktor pengangkutan TBS.

METODE PENELITIAN

Metode dasar yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif, (Sugiyono, 2009).

Penelitian ini dilakukan di PT Surya Indah Nusantara Pagi (PT. SINP) Desa Pangkut, Kecamatan Arut Utara, Kabupaten Kotawaringin Barat Provinsi Kalimantan Tengah. Sampel kontraktor dilakukan secara sensus (Sugiyono, 2009), yaitu sebanyak tujuh kontraktor resmi yang bekerjasama dengan PT SINP. Penelitian dilaksanakan pada Bulan Oktober 2019.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian adalah analisis ekonomi. Analisis ekonomi digunakan untuk memberikan perhitungan mengenai biaya total operasional kendaraan, yang dirumuskan sebagai berikut (Hunt, 1980):

Biaya Tetap

a) Biaya penyusutan truk

$$B_s = \frac{P - S}{n}$$

Keterangan:

- P* : Harga alat angkut (Rp)
- S* : Nilai akhir alat angkut (Rp)
- n* : Umur ekonomi (jam)
- B_s* : Biaya penyusutan (Rp/bulan)

b) Biaya bunga modal

$$B_m = \frac{P \times i}{n}$$

Keterangan:

- P* : Harga alat angkut (Rp)
- i* : Bunga modal (Rp)
- n* : jam operasional *dump truck*/truck (jam)
- B_m* : Biaya bunga modal (Rp/bulan)

c) Biaya pemeliharaan

$$B_p = \frac{S \times P}{n}$$

Keterangan:

- P* : Harga alat angkut (Rp)
- S* : perkiraan biaya penyusutan (%)
- n* : jam operasional *dump truck*/truck (jam)
- B_p* : Biaya pemeliharaan (Rp/bulan)

Biaya Tidak Tetap

a) Biaya bahan bakar

$$Bb = \frac{Vb \times Hb}{J}$$

Keterangan:

Vb : Rata-rata volume bahan bakar (l)

Hb : Harga bahan bakar (Rp)

J : Jam kerja (jam)

Bb : Biaya bahan bakar (Rp/bulan)

b) Biaya operator

$$Bo = \frac{Md \times OA}{J}$$

Keterangan:

Vb : Jumlah muatan (ton)

OA : ongkos angkat per kg (Rp)

J : Jam kerja (jam)

Bo : Biaya supir (Rp/ton/bulan)

Total Biaya

Total biaya merupakan keseluruhan biaya yang dikeluarkan oleh operator selama truk beroperasi yang dihitung per bulan (Rp/bulan).

$$TC = TFC + TVC$$

Keterangan:

TC : Total biaya (Rp)

TFC : Total biaya tetap (Rp)

TVC : Total biaya tidak tetap (Rp)

Harga angkut

Harga angkut ditentukan berdasarkan biaya rata-rata.

$$ATC = \frac{TC}{Q}$$

Keterangan:

ATC : Biaya total rata-rata (Rp)

TC : Total biaya (Rp)

Q : jumlah TBS yang diangkut (kg)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Profil Kontraktor.

Kontraktor pengangkutan TBS sebagian besar adalah masyarakat yang tinggal di sekitar perkebunan dan memiliki kendaraan dump truck crane, dengan rata-rata kepemilikan satu *dump truck crane*. Sebanyak 57,4% kontraktor berpendidikan SMA. Berdasarkan pengalaman bekerja 71,42 % kontraktor telah bekerjasama selama 14 tahun lebih, dan 28,57% kontraktor bahkan sudah bekerjasama lebih dari 18 tahun.

Pengalaman bekerja sangat mempengaruhi kinerja kontraktor TBS. Kontraktor yang memiliki pengalaman kerja lebih lama akan lebih memahami alur pekerjaan serta memahami medan dalam pengangkutan TBS.

Spesifikasi Alat Angkut.

Kontraktor Proses pengangkutan TBS sangat berpengaruh terhadap mutu dan kualitas CPO yang dihasilkan, sehingga ketepatan jadwal pengangkutan harus dipastikan sehingga tidak ada TBS yang tertinggal ataupun menyebabkan restan. Jenis alat angkut yang digunakan yaitu *Dump Truck Crane*, dimana *bin*-nya dapat dilepas pasang sehingga dapat mempercepat proses pengangkutan (Gambar 1) dengan spesifikasi alat angkut disajikan pada Tabel 1.

Dump Truck Crane yang digunakan kontraktor TBS untuk mengangkut buah menuju PKS merupakan *dump truk* yang memiliki *crane* yang dapat melepas-pasang *bin* sehingga dapat diletakkan di lokasi panen yang telah ditentukan. *Bin* tersebut diletakkan di masing-masing lokasi panen untuk diisi TBS oleh yang telah dipanen, kemudian akan diangkut oleh supir kontraktor. Adapun fungsi dari *bin* yaitu mempercepat proses pengangkutan dan memastikan TBS dapat terangkut tuntas menuju PKS sehingga tidak ada TBS tertinggal di areal kebun.

Surat Perjanjian Kerja (SPK)

Pengangkutan TBS menuju PKS di PT SINP ditangani langsung oleh pihak kedua yaitu kontraktor TBS yang bertugas mengevakuasi dan memastikan agar TBS terangkut semua di hari yang sama saat panen. Perusahaan memiliki tujuh afdeling yang masing-masing dikelola oleh seorang kontraktor TBS.

Pengangkutan dilakukan oleh kontraktor TBS merupakan kerjasama antara perusahaan dengan masyarakat sekitar kebun khususnya yang berada di Desa Pangkut Kecamatan Arut Utara yang mampu dan memiliki *Dump Truck Crane*

Kontraktor dan perusahaan menuangkan bentuk kerjasama dalam SPK dengan alur seperti pada Gambar 2. Rapat yang diadakan antara pihak perusahaan dan kontraktor TBS membahas mengenai hal-hal yang tidak sesuai yang ada di SPK dan mendiskusikannya agar menguntungkan bagi kedua belah pihak.



Gambar 1. *Dump Truck Crane* milik kontraktor angkut TBS.

Tabel 1. Spesifikasi alat angkut milik kontraktor.

Uraian	Spesifikasi <i>Dump Truck Crane</i>
Merk	Toyota Dyna 130 HT
Berat	2.900 kg
Beban Angkut	7.000 kg
Panjang	6.026 mm
Lebar	1.945 mm
Tinggi	2.165 mm
Tipe Mesin	W04D-TR
Jenis bahan bakar	Solar
Kapasitas tangki	100 Liter
Jarak sumbu roda	3.380
Jumlah ban	6 roda
Jumlah bin yang dimiliki	7 bin



Gambar 2. Alur penetapan SPK.

Apabila semua ketentuan yang ada telah disetujui oleh pihak kontraktor maka SPK yang telah ditetapkan dapat ditanda tangani oleh kedua belah pihak.

Pengangkutan TBS

Pengangkutan TBS menuju PKS menggunakan *Dump Truck Crane* yang memiliki 7 bin, dimana masing-masing bin akan diletakkan dalam setiap blok yang sedang dilakukan kegiatan pemanenan. Penentuan lokasi panen dapat dikoordinasikan dengan mandor panen untuk memudahkan peletakan bin yang akan diisi TBS.

PT. SINP telah menerapkan sistem mekanisasi dalam proses pengangkutan TBS, saat TBS dipanen oleh pemanen maka Kubota Tractor masuk kedalam tiap pasar pikul ataupun TPH dan mulai melakukan pengangkutan buah, namun untuk lahan rawa dan berbukit TBS akan diangkut menggunakan angkong sampai ke TPH. Kubota Tractor dikendalikan oleh satu orang operator dan diikuti oleh petugas untuk mencatat jumlah TBS yang dipanen serta

klasifikasi buah sesuai dengan standar. Selanjutnya Kubota Tractor akan mulai mengisi bin-bin *Dump Truck* yang telah diletakkan pada setiap lokasi panen oleh kontraktor TBS. Apabila bak *Dump Truck* telah terisi TBS

penuh maka supir kontraktor akan mengantarkan TBS menuju PKS Setelah meletakkan pada stasiun *Loading Ramp*, supir kontraktor akan kembali pada afdeling untuk mengangkut bak yang telah terisi TBS.

Tabel 2. Jumlah TBS yang diangkut kontraktor pada tahun 2018-2019.

Kategori	Jarak Tempuh (km)	Luasan (Ha)	Produksi Pertahun (ton/bulan)	Jumlah yang diangkut (ton/bulan)
Dekat				
-OF	13,50	968,09	1.817,42	1.574,67
-OG	16,50	906,00	1.796,55	1.685,57
Rerata	15,00	937,05	1.806,99	1.630,13
Jauh				
-OA	40,90	999,45	1.642,14	1.403,34
-OB	33,30	677,95	1.105,33	1.005,62
Rerata	37,10	838,70	1.373,73	1.204,48

Tabel 3. Rata-rata TBS yang diangkut kontraktor pada tahun 2018-2019.

Kategori	Rerata rit perhari (rit/hari)	Rerata rit perbulan (rit/bulan)	Rerata TBS yang diangkut per rit (ton/hari)	Rerata TBS yang diangkut perbulan (ton/bulan)
Dekat	9	225	7,25	1.630,13
Jauh	6	150	8,02	1.204,48

Tabel 4. Rata-rata biaya angkut TBS oleh kontraktor berdasarkan jarak afdeling ke PKS per bulan.

Jenis biaya	Dekat (Rp/bulan)	Persentase (%)	Jauh (Rp/bulan)	Persentase (%)
Biaya Tetap (FC)				
a) Biaya penyusutan	2.225.000	15,09	2.225.000	15,09
b) Biaya bunga modal	6.304.166,67	42,74	6.304.166,67	42,74
c) Biaya pemeliharaan	5.508.170,33	37,34	5.508.170,33	37,34
d) Pajak kendaraan	712.291,67	4,83	712.291,67	4,83
Total tetap	14.749.628,67	100	8.499.791,67	100
Biaya Tidak Tetap (VC)				
a) Bahan bakar (BBM)	8.668.750	48,14	16.743.750	71,26
b) Upah supir	5.705.420	31,68	3.011.200	12,82
c) Upah bongkar muat	2.991.000	16,61	2.991.000	12,73
d) PPh 2%	642.295,97	3,57	749.911,57	3,19
Total tidak tetap	18.007.465,97	100	23.495.861,57	100
Total Biaya (TC)	32.757.094,64		38.245.490,24	
Jumlah TBS yang diangkut (kg/bulan)	1.630.120		1.204.480	
Rata-rata biaya angkut (Rp/kg)	20,09		31,75	

Tabel 5. Perbandingan harga angkut TBS dengan harga pokok perusahaan.

Jarak ke PKS	Harga Pokok Perusahaan (Rp/kg)	Harga Angkut Kontraktor (Rp/kg)	Persentase (%)	Selisih Harga Angkut (Rp/kg)	Persentase (%)
Dekat	24,65	20,09	81,50	4,56	18,50
Jauh	37,90	31,75	83,77	6,15	16,23

Tabel 6. Keuntungan kontraktor TBS berdasarkan rata-rata tonase angkut.

Jarak ke PKS	Selisih Harga Angkut (Rp/kg)	Rata-rata tonase angkut (kg/bulan)	Keuntungan bersih (Rp/bulan)
Dekat	4,56	1.630.120	7.433.347,2
Jauh	6,15	1.204.480	7.407.552,0

Rata-rata TBS yang Diangkut

Rata-rata TBS yang diangkut kontraktor TBS perbulan, diperoleh bahwa afdeling dengan kategori jauh dari PKS mengangkut TBS paling sedikit yaitu rata-rata 1.204,48 ton/bulan dan afdeling yang dekat dengan PKS mengangkut TBS rata-rata 1.630,1 ton/bulan. Afdeling dengan lokasi jauh dari PKS mengangkut TBS lebih sedikit hal tersebut dikarenakan memiliki luasan paling kecil yaitu seluas 838,70 ha (Tabel 2).

Jumlah TBS yang diangkut kontraktor TBS menentukan jumlah pendapatan yang diperoleh dengan ketetapan harga angkut yang telah disepakati kedua belah pihak dengan pertimbangan jarak angkut antara afdeling menuju PKS.

Jarak Afdeling yang dekat dengan ke PKS rata-rata 15 km dan afdeling yang jauh dari PKS rata-rata 37,10 km (Tabel 3). Jarak tersebut mempengaruhi waktu tempuh kendaraan dan frekuensi angkut per harinya. Kontraktor yang mengangkut dari afdeling yang dekat dengan PKS sehari bisa sampai 9 rit sedangkan kontraktor yang mengangkut dari afdeling yang jauh dari PKS rata-rata mengangkut 6 rit/hari.

Struktur Biaya Angkut TBS

Biaya tetap meliputi biaya penyusutan, biaya bunga modal dan pajak kendaraan. Sedangkan biaya tidak tetap meliputi biaya bahan bakar, biaya upah supir dan biaya perawatan kendaraan. Biaya tidak tetap berupa biaya bahan bakar dapat berubah-ubah berdasarkan jarak tempuh dari afdeling menuju PKS.

Untuk biaya upah bongkar muat ditetapkan perusahaan sebesar Rp 2.991.000/bulan ditambah dengan premi, basis untuk pemuat sebesar 6 ton/hari apabila lebih basis akan dimasukkan ke dalam premi dengan upah Rp 10.000/ton. Upah bongkar muat tersebut dibayarkan oleh pihak perusahaan (Tabel 4)

Penentuan Harga Angkut TBS

Jarak yang ditempuh oleh kontraktor TBS menentukan upah atau penghasilan yang

didapatkan. Semakin jauh jarak antara afdeling dengan PKS maka semakin besar harga angkut yang ditetapkan oleh perusahaan. Harga angkut yang ditetapkan perusahaan dihitung atas pertimbangan harga BBM yang sedang berlaku. Penentuan gaji supir berdasarkan Upah Minimum Regional (UMR) dan sewa kendaraan *dump truck crane* milik kontraktor TBS. Harga angkut yang ditetapkan perusahaan merupakan harga patokan yang telah ditetapkan bersama (Tabel 5).

Selain harga patokan yang didapatkan perusahaan, kontraktor TBS dapat menghitung harga angkut yang seharusnya diterima dengan biaya yang dikeluarkan sesuai atau tidak. Berikut adalah perhitungan harga angkut yang seharusnya diterima oleh kontraktor TBS (Tabel 5).

Keuntungan yang Diperoleh Kontraktor Angkut TBS

Keuntungan bersih yang diperoleh kontraktor didapat dari selisih harga angkut antara harga angkut ketetapan perusahaan dan harga angkut perhitungan kontraktor berdasarkan biaya-biaya yang telah dikeluarkan dengan pertimbangan tonase angkut setiap bulannya. Apabila kontraktor dapat mengangkut TBS lebih banyak maka keuntungan akan meningkat.

Berdasarkan selisih harga angkut yang telah didapatkan, dengan tonase rata-rata yang diangkut kontraktor didapatkan hasil seperti Tabel 6. Perhitungan keuntungan bersih berdasarkan selisih harga angkut antara harga patokan perusahaan dan harga perhitungan kontraktor, didapatkan keuntungan untuk kontraktor yang mengangkut TBS dari afdeling yang dekat dengan PKS sebesar Rp 7.433.347,2/bulan, dan yang jauh dari PKS sebesar Rp 7.407.552/bulan.

Struktur biaya yang meningkat akibat biaya yang tidak efisien menyebabkan keuntungan yang diperoleh kontraktor kecil. Untuk menghemat biaya seharusnya kontraktor dapat

mengurangi rata-rata rit/hari dengan menambah beban angkutan sehingga terjadi penghematan biaya bahan bakar.

KESIMPULAN

Struktur biaya angkut yang dikeluarkan kontraktor untuk setiap dump truk yang digunakan, terdiri dari biaya tetap (biaya penyusutan, biaya bunga modal, biaya pemeliharaan dan pajak kendaraan) sedangkan biaya variabel meliputi biaya BBM, upah sopir, upah bongkar muat TBS, dan biaya pajak penghasilan. Harga pokok angkut kontraktor TBS yang mengangkut TBS dari afdeling yang dekat dengan PKS sebesar Rp 20,09/kg, dan afdeling yang jauh dari PKS sebesar Rp 31,75/kg. Keuntungan kontraktor semakin tinggi jika mengangkut TBS dengan jarak semakin dekat dengan PKS.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jendral Perkebunan, 2017. Statistik Perkebunan Indonesia. Indonesia. <http://ditjenbun.pertanian.go.id/tinymcpuk/gambar/file/statistik/2017/Kelapa-Sawit-2015-2017.pdf>. Diunduh pada 8 Februari 2019.
- Hasnah, Fleming, E., dan Coelli, T. 2004. Assessing the performance of a nucleus estate and smallholder scheme for oil palm production in West Sumatera: a stochastic frontier analysis. *Journal Agricultural Systems*, 79: 17–30.
- Hunt, D. 1980. *Farm power and machinery management*. Iowa State University Press, Iowa.
- Lubis dan Widanarko, A. 2011. *Buku pintar kelapa sawit*. Agromedia Pustaka, Jakarta.
- Sugiyono. 2009. *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Alfabeta, Bandung
- Sunarko, 2009. *Budidaya dan pengelolaan kebun kelapa sawit dengan sistem kemitraan*. PT Agro Media Pustaka, Jakarta.
- Suswatiningsih, T. E., 2019. Efektifitas dan efisiensi pengangkutan tandan buah segar (TBS) kelapa sawit di tingkat pedagang pengepul. *Prosiding Seminar Nasional Pembangunan Pertanian Indonesia. Fakultas Pertanian UPN Yogyakarta*. 16-

17 November 2018. Yogyakarta. 1479-1486

- Suswatiningsih, T. E., dan Puruhito, D. D. 2015. Peluang aplikasi mekanisasi pengangkutan kelapa sawit pada blok kebun petani. *Prosiding Seminar Nasional Hasil-hasil Penelitian dan Pengabdian LPPM UMP*. Purwokerto. 228-2