TUGAS AKHIR – MS 141501

ANALISIS DAMPAK PENERAPAN KEBIJAKAN PUSAT LOGISTIK BERIKAT TERHADAP IMPOR: STUDI KASUS BAHAN BAKU KAPAS INDUSTRI TEKSTIL

DESY RATNANINGSIH
NRP. 04411340000006

DOSEN PEMBIMBING
ACHMAD MUSTAKIM, S.T., M.T., MBA
HASAN IQBAL NUR, S.T., M.T.

DEPARTEMEN TEKNIK TRANSPORTASI LAUT
FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2018

TUGAS AKHIR – MS 141501

ANALISIS DAMPAK PENERAPAN KEBIJAKAN PUSAT LOGISTIK BERIKAT TERHADAP IMPOR: STUDI KASUS BAHAN BAKU KAPAS INDUSTRI TEKSTIL

DESY RATNANINGSIH
NRP. 04411340000006

DOSEN PEMBIMBING
ACHMAD MUSTAKIM, S.T., M.T., MBA
HASAN IQBAL NUR, S.T., M.T.

DEPARTEMEN TEKNIK TRANSPORTASI LAUT
FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2018

FINAL PROJECT – MS 141501

ANALYSIS THE IMPACT OF BONDED LOGISTIC CENTER IMPLEMENTATION FOR IMPORTS CARGOES: A CASE STUDY OF COTTON

DESY RATNANINGSIH
NRP. 04411340000006

SUPERVISOR
ACHMAD MUSTAKIM, S.T., M.T., MBA
HASAN IQBAL NUR, S.T., M.T.

DEPARTMENT OF MARINE TRANSPORT ENGINEERING
FACULTY OF MARINE TECHNOLOGY
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2018

ANALISIS DAMPAK PENERAPAN KEBIJAKAN PUSAT LOGISTIK BERIKAT TERHADAP IMPOR: STUDI KASUS BAHAN BAKU KAPAS INDUSTRI TEKSTIL

TUGAS AKHIR

Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
pada
Program S1 Departemen Teknik Transportasi Laut
Fakultas Teknologi Kelautan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

DESY RATNANINGSIH
NRP. 04411340000006

Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir

Dosen Pembimbing 1	Dosen Pembimbing 2
Achmad Mustakim, S.T., M.T., MBA	**Hasan Iqbal Nur, S.T., M.T.**
NIP. 19880605 201504 1 003	**NIP. 19900104 201504 1 002**

SURABAYA, JANUARI 2018

ANALISIS DAMPAK PENERAPAN KEBIJAKAN PUSAT LOGISTIK BERIKAT TERHADAP IMPOR: STUDI KASUS BAHAN BAKU KAPAS INDUSTRI TEKSTIL

TUGAS AKHIR

Telah Direvisi Sesuai Hasil Sidang Ujian Tugas Akhir
Tanggal 15 Januari 2018

Bidang Keahlian Logistik
Program S1 Departemen Teknik Transportasi Laut
Fakultas Teknologi Kelautan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

DESY RATNANINGSIH

NRP. 04411340000006

Disetujui oleh Tim Penguji Ujian Tugas Akhir:

1. Ir. Tri Achmadi, Ph. D .....
2. Dr. Ing. Setyo Nugroho .....
3. Christino Boyke SP, S.T., M.T. .....

Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir:

1. Achmad Mustakim, S.T., M.T., MBA .....
2. Hasan Iqbal Nur S.T., M.T. .....

SURABAYA, JANUARI 2018

ANALISIS DAMPAK PENERAPAN KEBIJAKAN PUSAT LOGISTIK BERIKAT TERHADAP IMPOR: STUDI KASUS BAHAN BAKU KAPAS INDUSTRI TEKSTIL

Nama Penulis	**:**	**Desy Ratnaningsih**
NRP	**:**	**04411340000006**
Jurusan / Fakultas	**:**	**Teknik Transportasi Laut / Teknologi Kelautan**
Dosen Pembimbing	**:**	**1. Achmad Mustakim, S.T., M.T., MBA.**
		2. Hasan Iqbal Nur, S.T., M.T.

ABSTRAK

Pemerintah Indonesia pada Bulan Maret 2016 telah meresmikan beroperasinya Pusat Logistik Berikat (PLB) yang merupakan bagian dari Paket Kebijakan Ekonomi Tahap II September 2015. Panjangnya rantai pasok untuk pengiriman bahan baku ke Indonesia yang harus melewati gudang konsolidasi di Malaysia juga menjadi penyebab tingginya biaya logistik. PLB diharapkan akan mampu mengurangi biaya logistik nasional dengan menurunkan *dwelling time* di pelabuhan dan mendekatkan gudang bahan baku ke Industri. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis sejauh mana manfaat yang diperoleh oleh pengguna jasa PLB dari sisi efisiensi waktu dan biaya logistik. Perbandingan waktu dan biaya diperoleh dari survei dengan perusahaan yang sudah memanfaatkan fasilitas PLB. Studi kasus pada analisis perbandingan PLB dan Non-PLB ini adalah impor bahan baku industri tekstil yaitu kapas. Alur pengiriman setelah adanya PLB memotong aspek biaya penumpukan di Malaysia. Dengan hasil penelitian menunjukan bahwa sebelum adanya PLB masih menghasilkan *unit cost* sebesar Rp 3.158.632/ton. Sedangkan, setelah penggunaan PLB menghasilkan *unit cost* sebesar Rp 2.219.579/ton. Pada studi kasus ini, total biaya logistik saat pengiriman kapas setalah adanya PLB lebih rendah daripada sebelum adanya PLB sebesar 42% atau Rp 939.053/ton. Namun penggunaan PLB pada barang yang terkena jalur hijau masih membutuhkan waktu lebih lama yaitu 6 hari daripada Non-PLB yang membutuhkan waktu 4 hari. Pengaruh perubahan *demand* terhadap *Unit Cost* untuk kondisi sebelum adanya PLB mengalami penurunan sebesar 5% dan untuk kondisi setelah adanya PLB terjadi penurunan hanya dibawah 1%.

Kata Kunci: Impor, Biaya Logistik, Pusat Logistik Berikat, *Dwelling Time*.

ANALYSIS THE IMPACT OF BONDED LOGISTIC CENTER IMPLEMENTATION FOR IMPORTS CARGOES: A CASE STUDY OF COTTON

Name	**:**	**Desy Ratnaningsih**
Student No.	**:**	**04411340000006**
Department / Faculty	**:**	**Marine Transportation Engineering / Marine Technology**
Supervisor	**:**	**1. Achmad Mustakim, S.T., M.T., MBA.**
		2. Hasan Iqbal Nur, S.T., M.T.

ABSTRACT

The Government of Indonesia has inaugurated the operation of the Bonded Logistics Center (PLB) in March 2016 as part of the Economic Policy Package of Phase II in September 2015. The length of the supply chain to deliver raw materials to Indonesia that must pass through consolidated warehouses in Malaysia is also the cause of the high cost of logistics. The PLB are expected to reduce the national logistics costs by decreasing the seaport dwelling time and creating closer promixity between raw material warehouse and the industry. This study aims to analyze the extent of benefits obtained by PLB users in terms of time efficiency and logistics costs. The comparison of cost and time is viewed from transportation, inventory and administration aspects obtained from surveys and interviews with companies already utilizing PLB facilities. Case study on the comparison of PLB and Non-PLB is the import of textile industry raw materials, namely cotton. The delivery flow after the PLB cuts the cost of accumulation in Malaysia. Research shows that before the existence of PLB produces unit cost of 3.158.632/ton. Meanwhile, after the use of PLB produces unit cost of 2.219.579/ton. In this case study, the total logistic cost when Shipping after PLB cotton was lower than that of PLB by 40% or 939.053/ton. However, the use of PLB on goods affected by the green line still takes longer than 6 days rather than Non-PLB which takes 4 days. The influence of demand change on Unit Cost for Non-PLB condition has decreased by 5% and for the condition after the PLB decreased only below 1%.

Keywords: *Import, Logistic Cost, Bonded Logistic Center, Dwelling Time.*

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas karunia yang diberikan pada pengerjaan Tugas Akhir dengan Judul **"Analisis Dampak Penerapan Kebijakan Pusat Logistik Berikat Terhadap Komoditi Impor: Studi Kasus Bahan Baku Industri Tekstil"** ini dapat terselesaikan dengan baik. Terima kasih kepada Bapak **Achmad Mustakim, S.T., M.T., MBA.** dan Bapak **Hasan Iqbal Nur, S.T., M.T.,** selaku Dosen Pembimbing yang dengan sabar memberikan bimbingan dan arahan dalam menyelesaikan Tugas Akhir. Penulis juga menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini, antara lain:

1. Kedua orang tua, Mama dan Papa, serta Mbak Mira dan Mas Thoni yang selalu memberikan dukungan, do'a dan kebutuhan baik moril maupun materiil hingga penulis menyelesaikan Tugas Akhir ini.
2. Bapak Ir. Tri Achmadi, Ph.D. selaku Dosen Wali penulis yang telah memberikan bimbingan dan motivasi selama masa perkuliahan.
3. Dosen pengajar Departemen Teknik Transportasi Laut atas saran dan ilmu yang telah diberikan kepada penulis selama proses perkuliahan.
4. Bapak Erwin Raza selaku Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian yang telah memberikan informasi dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
5. Bapak Dwi S Pranoto dan Bapak Firman Dermawan dari PT. DUNEX yang telah memberikan informasi dan data dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
6. Teman-teman "ECSTASEA T11" khususnya kepada Fani, Annisa, Dadan, Isaac, Diwa, Aan, Aswin, Chandra, Hikman, Yafie, Fahmi, Ikeh, dan Dikko yang selalu memberikan semangat satu sama lain dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
7. Bella, Mia, Tia, Andin, dan Ririn yang selalu memberikan semangat, dan menjadi pendengar terbaik penulis dari awal pengerjaan Tugas Akhir ini.
8. Semua pihak yang turut membantu dalam penyelesaian Tugas Akhir ini.

Penulis menyadari bahwa penulisan ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan, untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan penulisan selanjutnya. Dan semoga Tugas Akhir ini dapat memberikan kebermanfaatan yang lebih bagi semua pihak.

Surabaya, Januari 2018

Desy Ratnaningsih

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN i
LEMBAR REVISI ii
ABSTRAK iii
ABSTRACT iv
KATA PENGANTAR v
DAFTAR ISI vi
DAFTAR GAMBAR ix
DAFTAR TABEL x
DAFTAR ISTILAH xii
BAB 1 PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Perumusan Masalah 3
1.3 Tujuan 3
1.4 Batasan Masalah 3
1.5 Manfaat 3
1.6 Hipotesis Awal 4
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA 5
2.1 Prosedur Analisis Kebijakan 5
2.2 Impor 6
2.2.1 Dokumen Impor 6
2.2.2 Prosedur Impor 10
2.3 Logistik 12
2.3.1 Manajemen Logistik 12
2.3.2 Biaya Logistik 14

2.4 Biaya Transportasi 15
2.4.1 Biaya Transportasi Laut 16
2.4.2 Biaya Transportasi Darat 20
2.5 Petikemas 20
2.6 Penyewaan Kapal 21
2.7 Dwelling Time 22
2.8 Analisis Sensitivitas 24
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN 25
3.1 Tahap Pengerjaan Penelitian 25
3.1.1 Identifikasi Permasalahan 26
3.1.2 Studi Literatur 26
3.1.3 Identifikasi Kondisi Eksisting 26
3.1.4 Analisis Dampak Penerapan Pusat Logistik Berikat 27
3.1.5 Perbandingan Biaya Logistik dan *Dwelling Time* 28
3.1.6 Kesimpulan dan Saran 28
BAB 4 GAMBARAN UMUM 29
4.1 Konsep Pusat Logistik Berikat 29
4.1.1 Dokumen Impor pada saat Penerapan PLB 32
4.1.2 Prosedur Impor pada saat Penerapan PLB 36
4.2 Gambaran Komoditi Kapas di Indonesia 37
4.2.1 Demand Impor Kapas Indonesia 37
4.2.2 Negara Eksportir Kapas 39
4.3 Pola Perdagangan Impor Kapas Saat Ini 40
4.3.1 Biaya Transportasi 40
4.3.2 Biaya Penumpukan 45
4.3.3 Biaya Administrasi 46
4.4 Dwelling Time Pelabuhan Tanjung Priok 47

BAB 5 ANALISIS DAN PEMBAHASAN 49
5.1 Studi Kasus Impor Kapas 49
5.1.1 Evaluasi Kondisi Eksisting 50
5.1.2 Rute 55
5.1.3 Moda Transportasi 55
5.2 Analisis Kebijakan Penerapan PLB 59
5.2.1 Prosedur Impor 59
5.2.2 Perhitungan Biaya Transportasi 64
5.2.3 Perhitungan Biaya Penumpukan 70
5.2.4 Perhitungan Biaya Administrasi 71
5.3 Analisis Biaya Total Impor Kapas 72
5.4 Analisis Waktu Pengiriman 74
5.5 Analisis Perbandingan *Unit Cost* 76
5.6 Analisis Biaya Penjaluran 77
5.7 Analisis Sensitivitas 78
5.8 Analisis Hambatan Pelaksanaan PLB 79
BAB 6 KESIMPULAN 82
6.1 Kesimpulan 82
6.2 Saran 83
DAFTAR PUSTAKA 84
LAMPIRAN 86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2-1 Prosedur Analisis Kebijakan.....5
Gambar 2-2 Prosedur Impor Barang.....11
Gambar 2-3 Komponen Utama Logistik.....13
Gambar 2-4 Komponen biaya dalam logistik.....15
Gambar 2-5 Komponen Biaya Transportasi Laut.....17
Gambar 2-6 Kapal Petikemas.....20
Gambar 2-7 Ukuran Kapal Petikemas 2015.....21
Gambar 2-8 Distribusi Biaya pada Berbagai Jenis Shipping Charter.....22
Gambar 2-9 Dwelling Time Pelabuhan.....24
Gambar 3-1 Diagram Alir Penelitian (Bagian 1).....25
Gambar 3-2 Diagram Alir Penelitian (Bagian 2).....26
Gambar 4-1 Peta Sebaran Lokasi PLB.....32
Gambar 4-2 Skema Pemasukan dan Pengeluaran Barang di PLB.....32
Gambar 4-3 Jalur Rantai Pasok Kapas ke Indonesia.....36
Gambar 4-4 Pergerakan Peti Kemas Impor.....37
Gambar 4-5 Perkembangan Volume Ekspor - Impor Kapas di Indonesia.....38
Gambar 4-6 Prosentase Volume Berdasarkan Negara Eksportir Tahun 2014-2016.....39
Gambar 4-7 Data Bulanan Dwelling Time (Hari) di JICT 2 Pelabuhan Tanjung Priok....47
Gambar 5-1 Volume Impor Kapas Indonesia oleh PLB PT. Dunex.....50
Gambar 5-2 Alur Pengiriman Impor Kapas Sebelum Adanya PLB.....51
Gambar 5-3 Alur Pengiriman Impor Kapas Setelah Adanya PLB.....52
Gambar 5-4 Perbedaan Non – PLB dan PLB.....52
Gambar 5-5 Volume Impor Kapas pada PLB.....54
Gambar 5-6 Negara Importir.....55
Gambar 5-7 Truk Trailer Short Chassis dan Trailer Long Chassis.....58
Gambar 5-8 Ilustrasi Alur Pengiriman Impor Kapas Menuju PLB.....59
Gambar 5-9 Ilustrasi Alur Pengiriman Impor Kapas Keluar dari PLB.....60
Gambar 5-10 Hubungan Harga Kapal dengan Kapasitas Angkut Kapal.....65
Gambar 5-11 Sensitivitas perubahan Demand terhadap Unit Cost.....78
Gambar 5-12 Sensitivitas Perubahan Demand Terhadap Unit Cost Sebelum PLB.....79
Gambar 5-13 Sensitivitas Perubahan Demand Terhadap Unit Cost Setelah PLB.....79

DAFTAR TABEL

Tabel 1-1 Logistic Performance Indeks (LPI) 2016 1
Tabel 2-1 Dokumen Kepabeanan..... 9
Tabel 4-1 Perbedaan Gudang Berikat dengan PLB 30
Tabel 4-2 Pusat Logistik Berikat di Indonesia..... 31
Tabel 4-3 Keterangan Dokumen Pemberitahuan Pabean 33
Tabel 4-4 Volume Ekspor dan Impor Kapas Indonesia..... 38
Tabel 4-5 Volume Impor Kapas sebelum adanya PLB 39
Tabel 4-6 Volume Impor Kapas PLB 40
Tabel 4-7 Spesifikasi Kapal MV. APL OAKLAND 41
Tabel 4-8 Spesifikasi Kapal NYK Fuji..... 41
Tabel 4-9 Spesifikasi Kapal MV. Chiloe Island 42
Tabel 4-10 Spesifikasi Kapal MV. Port Klang Voyager 42
Tabel 4-11 Spesifikasi Kapal MV. Box Voyager 43
Tabel 4-12 Spesifikasi Kapal MV. NYK Joanna..... 43
Tabel 4-13 Asumsi – Asumsi dalam Perhitungan Biaya Pelayaran 44
Tabel 4-14 Biaya Total Pelayaran..... 44
Tabel 4-15 Biaya Total Trucking..... 44
Tabel 4-16 Biaya Total Penumpukan di Malaysia..... 45
Tabel 4-17 Biaya Total Pelabuhan..... 45
Tabel 4-18 Biaya Total Demmurage..... 46
Tabel 4-19 Biaya Total Custom Clearance..... 46
Tabel 4-20 Biaya Total Delivery Order..... 46
Tabel 5-1 Proses Bisnis PT Dunex 50
Tabel 5-2 Komponen Harga Sebelum dan Setelah PLB Saat Ini 53
Tabel 5-3 Jarak Antar Pelabuhan..... 55
Tabel 5-4 Spesifikasi Kapal MV. Bermuda..... 56
Tabel 5-5 Spesifikasi Kapal MV. KMTC Manila..... 56
Tabel 5-6 Spesifikasi Kapal MV. Chiloe Island 57
Tabel 5-7 Spesifikasi Kapal MV. Port Klang Voyager 57
Tabel 5-8 Spesifikasi Kapal MV. Irenes Reliance..... 58

Tabel 5-9 Lead Time Sebelum adanya PLB 61
Tabel 5-10 *Lead Time* Setelah adanya PLB 63
Tabel 5-11 Harga Kapal Container 65
Tabel 5-12 Ringkasan Harga Kapal Kontainer 66
Tabel 5-13 Asumsi Perhitungan Operating dan Maintance Costs 66
Tabel 5-14 Estimasi Time Charter Hire 67
Tabel 5-15 Biaya Total Pelabuhan Tiap Rute 67
Tabel 5-16 Asumsi Harga Bahan Bakar 68
Tabel 5-17 Tarif Bongkar Muat 68
Tabel 5-18 Perhitungan Biaya per Tahun 69
Tabel 5-19 Biaya Total dan Biaya per Unit 69
Tabel 5-20 Harga Sewa Truk Short Chassis dan Long Chassis 70
Tabel 5-21 Tarif dan Biaya Total Pelabuhan 70
Tabel 5-22 Tarif dan Biaya Total Gudang PLB 71
Tabel 5-23 Tarif dan Biaya Total Custom Clearance 72
Tabel 5-24 Tarif dan Biaya Total Delivery Order 72
Tabel 5-25 Perbandingan Biaya Total Sebelum dan Setelah Adanya PLB 73
Tabel 5-26 Permintaan Muatan per Tahun 75
Tabel 5-27 Perbandingan Waktu Pengiriman 76
Tabel 5-28 Harga Kapas di Indonesia 76
Tabel 5-29 Inventory Carrying Cost 76
Tabel 5-30 Perbandingan Unit Biaya 76
Tabel 5-31 Perbandingan Unit Biaya + Inventory carrying cost 77
Tabel 5-32 Biaya Unit tiap Jalur 77
Tabel 5-33 Perbandingan Waktu tiap Jalur 78

DAFTAR ISTILAH

ALI : Asosiasi Logistik Indonesia
BC : Bea Cukai
BL : *Bill of Lading*
BLC : *Bonded Logistic Center*
BPS : Badan Pusat Statistik
CC : *Custom Clearance*
CCA : *Custom Clearance Air Freight*
CCS : *Custom Clearance Sea Freight*
CIF : *Cost Insurance Freight*
DA : *Delivery Advise*
DJBC : Direktorat Jenderal Bea Cukai
DNP : Deklarasi Nilai Pabean
DO : *Delivery Order*
DPIL : Daerah Pabean Indonesia Lainnya
e-DO : *electronic Delivery Order*
EIR : Equipment Interchange Receipt
EXIM : Expor Impor
FAST : *Freight Administration Synchronized and Tracking*
FTZ : *Free Trade Zone*
GB : Gudang Berikat
HS : *Harmonized System*
IKM : Industri Kecil dan Menengah
INP : Indeks Nilai Penting
INSW : *Indonesia National Single Window*
JIT : *Just In Time*
KEK : Kawasan Ekonomi Khusus
KITE : Kemudahan Impor Tujuan Ekspor
KPPBC : Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai
L/C : *Letter of Credit*
LDP : Luar Daerah Pabean
LHP : Laporan Hasil Pemeriksaan

LO-LO : *Lift Off – Lift On*

LS : Laporan Surveyor

NDPBM : Nilai Dasar Pengenaan Bea Masuk

OPS : *Operation*

PDPLB : Pengusaha di Dalam Pusat Logistik Berikat

PDRI : Pajak Dalam Rangka Impor

PIB : Pemberitahuan Impor Barang

PLB : Pusat Logistik Berikat

PO : *Purchase Order*

PPJK : Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan

PPLBI : Perkumpulan Pusat Logistik Berikat Indonesia

PPN : Pajak Pertambahan Nilai

PPnBM : Pajak Penjualan Atas Barang Mewah

SCM : *Supply Chain Management*

SKA : Surat Keterangan Asal

SKEP : Salinan Keputusan

SKP : Sistem Komputer Pelayanan Pabean

SOP : Standart Operasional Prosedur

SP2 : Surat Penyerahan Peti Kemas

SP4 : Surat Pemberitahuan Pengawasan Pembongkaran dan Penimbunan

SPJM : Surat Pemberitahuan Jalur Merah

SPKPBM : Surat Pemberitahuan Kekurangan Pembayaran Bea Masuk

SPPB : Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang

SPPBET : Surat Persetujuan Pengeluaran Barang Ekspor dan/ atau *Transhipment*

SSPCP : Surat Setoran Pabean Cukai Pajak

TLDDP : Tempat Lain Dalam Daerah Pabean

TPB : Tempat Penimbunan Berikat

TPS : Tempat Penimbunan Sementara

TPT : Industri Tekstil dan Produk Tekstil

VAT : *Value Added Tax*

WI : *Working Instruction*

WMS : *Warehouse Management System*

BAB 1
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pusat Logistik Berikat atau PLB merupakan fasilitas yang disiapkan untuk menunjang industri dalam negeri dan mendorong terciptanya *hub* internasional. Dengan memberikan fleksibilitas mulai dari pemasukan dan pengeluaran barang, kegiatan sederhana yang dapat dilakukan, status kepemilikan barang, serta fasilitas perpajakan dan kepabeanan. Kegiatan sederhana yang dapat dilakukan adalah pengemasan ulang, *labeling*, standarisasi, dan lain-lain. PLB adalah gudang logistik multifungsi yang bea masuk dan pajak impornya ditunda, yang dapat memangkas Dwelling Time di Pelabuhan dengan menghilangkan tahap *custom cleareance*.

Sebagai dukungan pemerintah terhadap industri, Pemerintah saat ini fokus dalam pembenahan logistik nasional. Menurunnya peringkat Indonesia dalam survei *Logistic Performance Indeks* (LPI) 2016 perlu mendapatkan perhatian lebih. Dari 160 negara yang disurvei, Indonesia mendapatkan peringkat ke-63, mengalami penurunan dibandingkan tahun 2014 dengan peringkat ke-53. LPI digunakan sebagai alat ukur yang dikembangkan oleh World Bank yang mengukur kinerja rantai pasok pada suatu negara. LPI memberikan gambaran kinerja logistik yaitu prosedur kepabeanan, biaya logistik, kualitas infrastruktur dalam melacak pengiriman, ketepatan waktu sampai ke tujuan dan kompetensi industri logistik nasional (World Bank, 2007)

Tabel 1-1 *Logistic Performance Indeks* (LPI) 2016

Negara	Peringkat LPI	Skor LPI	Bea Cukai	Infrastruktur	Pengiriman Internasional	Kompetensi Logistik	Pelacakan & Penelusuran	Ketepatan Waktu
Jerman	1	4,23	4,12	4,44	3,86	4,28	4,27	4,45
Luxembourg	2	4,22	3,90	4,24	4,24	4,01	4,12	4,80
Sweden	3	4,20	3,92	4,27	4,00	4,25	4,38	4,45
Belanda	4	4,19	4,12	4,29	3,94	4,22	4,17	4,41
Singapura	5	4,14	4,18	4,20	3,96	4,09	4,05	4,40
Malaysia	32	3,43	3,17	3,45	3,48	3,34	3,46	3,65
Thailand	45	3,26	3,11	3,12	3,37	3,14	3,20	3,56
Indonesia	63	2,98	2,69	2,65	2,90	3,00	3,19	3,46
Vietnam	64	2,98	2,75	2,70	3,12	2,88	2,84	4,50
Brunei	70	2,87	2,78	2,75	3,00	2,57	2,91	3,19

Sumber: Survei Logistic Performance Indeks (LPI), The World Bank 2016

Indeks kinerja logistik Indonesia yang lebih rendah dari negara lain mengakibatkan biaya tinggi pada industri. Alur distribusi barang impor yang menuju ke Indonesia dan negara di kawasan Asia Tenggara lainnya akan melewati Singapura atau Malaysia. Untuk memenuhi permintaan barang di kawasan Asia Tenggara, para trader (bukan importir) biasa menyimpan atau menimbun barang di gudang penimbunan yang berlokasi Malaysia atau Singapura dimana terdapat ketentuan bahwa trader boleh memasukan barang bebas bea masuk bukan untuk keperluan impor namun hanya sebagai gudang internasional. Selanjutnya pelaku industri atau importir di Indonesia akan mengambil barang tersebut sebagai bahan baku atau bahan penolong dalam proses produksi atau didistribusikan di dalam negeri setelah dikenakan bea masuk dan pajak impor. Saat ini lebih dari 60% industri masih mengandalkan barang impor untuk produksi. Sebenarnya Indonesia bisa mendapatkan efisiensi logistik yang lebih besar jika gudang penimbunan tersebut bisa ditarik ke wilayah Indonesia yang dekat dengan industri pengguna. Oleh karena itu dicanangkan Kebijakan Ekonomi jilid II yaitu Peraturan Menteri Keuangan tentang *Pusat Logistik Berikat* yang mulai diberlakukan pada tahun 2016. (www.beacukai.go.id, 2016)

Salah satu PLB yang sudah mulai diterapkan di Indonesia yaitu komoditi kapas sebagai bahan baku untuk mendukung Industri Tekstil dan Produk Tekstil (TPT). Pada tahun 2010 hingga 2014 produksi impor kapas ke dalam negeri mengalami peningkatan 9,25%, dengan impor pada tahun 2014 sebesar 708.793 Ton. Panjangnya rantai impor kapas membuat harga bahan baku tekstil menjadi tinggi ketika sampai pengguna akhir. Perlu dilakukan efisiensi pengadaan kapas dari negara pengimpor langsung ke gudang di Indonesia agar jarak antara pelaku usaha menjadi dekat dan efektif.

Berdasarkan kondisi pertumbuhan impor, kebijakan yang baru dilaksanakan pada 2016 ini, diperlukan analisis dan tinjauan mengenai alur rantai pasok impor kapas untuk mengawal dan memberikan masukan terkait kebijakan fasilitas PLB agar diperoleh hasil yang diharapkan. Hal ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar dampak fasilitas PLB dapat menekan biaya logistik dan mengurangi dwelling time di Pelabuhan.

1.2 Perumusan Masalah

Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana kondisi alur distribusi impor komoditi kapas sebelum adanya Pusat Logistik Berikat?
2. Bagaimana dampak adanya Pusat Logistik Berikat terhadap biaya logistik komoditi kapas dan *dwelling time* di pelabuhan?
3. Bagaimana usulan konsep penerapan Pusat Logistik Berikat?

1.3 Tujuan

Adapun Tujuan tujuan dari penelitian ini :

1. Mengetahui kondisi alur distribusi impor komoditi kapas sebelum adanya Pusat Logistik Berikat.
2. Menganalisa dampak adanya Pusat Logistik Berikat terhadap biaya logistik komoditi kapas dan *dwelling time* di pelabuhan.
3. Menganalisa usulan konsep penulis terhadap penerapan Pusat Logistik Berikat.

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Perusahaan yang diteliti adalah perusahaan yang telah ditunjuk Pemerintah sebagai Pusat Logistik Berikat komoditi kapas yaitu PT. Dunia Express Transindo.
2. Analisis biaya yang dilakukan hanya ditinjau dari pelabuhan asal sampai ke industri.

1.5 Manfaat

Manfaat dari penelitian ini adalah untuk mengetahui selisih dari biaya logistik impor komoditi kapas serta *Dwelling Time* di Pelabuhan pada kondisi sebelum dan setelah adanya Pusat Logistik Berikat.

1.6 Hipotesis Awal

Hipotesis awal dari tugas akhir ini adalah setelah diterapkannya Pusat Logistik Berikat nilai dari biaya logistik impor komoditi kapas serta *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Priok akan lebih kecil dibandingkan dengan kondisi sebelumnya dan mendekatkan gudang bahan baku ke industri.

BAB 2
TINJAUAN PUSTAKA

Pada Bab ini menjelaskan teori dasar dalam menunjang penelitian beserta konsep - konsep yang mendukung penelitian dalam Tugas Akhir, termasuk gambaran dari sisi regulasi, kebijakan, dan penelitian terdahulu.

2.1 Prosedur Analisis Kebijakan

Analisis kebijakan adalah suatu disiplin ilmu sosial terapan yang menggunakan berbagai metode penelitian dan argumen untuk menghasilkan dan memindahkan informasi yang relevan dengan kebijakan, sehingga dapat dimanfaatkan di tingkat politik dalam rangka memecahkan masalah kebijakan (Dunn W. N., 2008). Analisis kebijakan berperan dalam meneliti sebab, akibat, kinerja kebijakan dan program publik. Peran prosedur analisis kebijakan adalah untuk menghasilkan informasi mengenai masalah kebijakan, masa depan kebijakan, aksi kebijakan, hasil kebijakan dan kinerja kebijakan.

Sumber: William N. Dunn, 2008 (diolah kembali)

Gambar 2-1 Prosedur Analisis Kebijakan

Metodologi analisis kebijakan menggabungkan lima prosedur umum yang lazim dipakai dalam pemecahan masalah yaitu definisi, prediksi, prespeksi, deskripsi, dan evaluasi (Dunn W. N., 2008). Dalam analisis kebijakan, prosedur tersebut memperoleh nama-nama khusus. Perumusan masalah (definisi) menghasilkan

informasi mengenai kondisi-kondisi yang menimbulkan masalah kebijakan. Peramalan (prediksi) adalah suatu prosedur untuk membuat informasi faktual tentang situasi masa depan atas dasar informasi yang ada tentang masalah kebijakan. Rekomendasi (prespeksi) adalah proses membangun informasi dari kebijakan yang telah diselenggarakan untuk kebijakan masa depan. Pemantauan (deskripsi) menghasilkan informasi tentang konsekuensi sekarang dan masa lalu dari diterapkannya alternatif kebijakan. Evaluasi menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan dari konsekuensi pemecahan atau pengatasan masalah.

Dalam Tugas Akhir ini, kebijakan yang dimaksud adalah penerapan kebijakan Pusat Logistik Berikat terhadap komoditi impor kapas di Indonesia.

2.2 Impor

Impor merupakan suatu tindakan memasukkan barang atau komoditas dari negara lain ke dalam negeri. Pengertian impor menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah kegiatan memasukkan barang dari daerah kepabeanan suatu negara. Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang udara di atasnya, serta tempat – tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontingen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang.

Dasar hukum peraturan mengenai Tatalaksana Impor diatur dalam Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003. Tentang petunjuk pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor dan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor. Komoditi yang dimasukkan ke wilayah pabean, yang dibawa dari luar wilayah pabean dikenakan bea masuk kecuali dibebaskan atau diberikan pembebasan.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa impor yaitu kegiatan perdagangan internasional dengan memasukkan barang ke wilayah pabean Indonesia yang dilakukan perorangan atau perusahaan yang bergerak dibidang ekspor impor dengan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang dikenakan bea masuk.

2.2.1 Dokumen Impor

Aspek dari perdagangan internasional salah satunya adalah dokumen, yang dikeluarkan pengusaha, perbankan, pelayaran, dan lainnya. Dalam hal ini dokumen

dalam sistem impor yaitu yang diisyaratkan pada *Letter of Credit (L/C)* merupakan surat yang dikeluarkan oleh bank atas permintaan importir yang ditujukan kepada eksportir. Adapun dokumen–dokumen tersebut yakni:

1. Dokumen Penting

   Dokumen yang berfungsi sebagai alat pembuktian realisasi suatu transaksi.

   a. Dokumen – dokumen pengangkutan

      1) Bill of Lading

      Tanda terima barang yang dimuat di kapal laut, tanda bukti kepemilikan barang, adanya kontrak pengangkutan. Yang menerbitkan yaitu Pelayaran.

      2) Manifest (Cargo Manifest)

      Dokumen yang berisi informasi yang berkaitan dengan barang niaga yang diangkut kapal pada saat kedatangan ataupun keberangkatan.

   b. *Invoice* (Faktur)

      Dokumen perdagangan yang berisi data untuk diketahui berapa jumlah wesel, penutupan asuransi dan penyelesaian bea masuk. Yang menerbitkan *Shipping Invoice* adalah *Shipper*. Dokumen ini berisi tentang :

      - Jumlah Barang (*Quantity*)
      - Perhitungan pembayaran (*Payment Breakdown*)
      - Harga satuan (*Unit Price*)
      - Harga total (*Total Price*)

      Invoice (Faktur) terdiri atas beberapa bentuk, yaitu :

      1) Proforma Invoice

      Merupakan tawaran kepada pembeli untuk menempatkan pesanannya yang pasti, biasanya berisi syarat jual-beli dan harga barang.

      2) Commercial Invoice

      Merupakan nota perincian tentang jenis barang, harga barang dan keterangan-keterangan lain yang berhubungan dengan barang tersebut.

      3) Consuler Invoice

      Dikeluarkan instansi resmi (kedutaan dan konsulat). Ketentuannya berbeda tiap negara untuk memeriksa harga jual barang dibandingkan harga pasar.

   c. Dokumen Asuransi

      Bukti pertanggungan yang dikeluarkan perusahaan asuransi untuk menjamin keselamatan barang yang dikirim. Yang termasuk dokumen asuransi yaitu:

2. Dokumen Tambahan

   Dokumen yang dikeluarkan untuk memperkuat dan menunjang keterangan dalam dokumen penting. Yang termasuk dokumen tambahan adalah:

   a. *Packing List*

      Perincian barang mengenai jenis dan jumlah dalam tiap petikemas.

   b. *Certificate of Origin*

      Surat yang dikeluarkan instansi berwenang (Departemen perdagangan, Kantor Dagang, Bea Cukai, *dsb*) untuk menerangkan negara ekspor.

   c. *Certificate of Inspection*

      Keterangan tentang keadaan barang (mutu barang, jenis, harga dan lainnya).

   d. *Certificate of Quality*

      Dokumen yang dibuat untuk memeriksa mutu barang ekspor.

   e. *Manufacturer's Quality Certificate*

      Surat yang dibuat oleh produsen yang menyatakan barang tersebut adalah hasil produksinya yang membawa merek dagangannya (*Trade Mark*).

   f. *Certificate of Analysis*

      Dokumen yang menerangkan proporsi bahan yang terdapat dalam barang.

   g. *Weight Certificate (Weight Note / List)*

      Perincian mengenai jenis, dan jumlah barang tiap petikemas yang berat kotor, berat bersih, dan totalnya sama dengan dalam faktur perdagangan.

   h. *Measurement List* (Daftar Ukuran)

      Daftar berisi ukuran dari tiap petikemas biasanya menyebutkan volume. Diperlukan untuk menghitung ongkos angkut / keperluan persiapan barang.

   i. *Sanitary, Health dan Veterinary Certificate*

      Dokumen untuk menyatakan bahwa bahan ekspor, tanaman atau bagian dari hasil tanaman telah diperiksa dan telah bebas dari penyakit.

   j. *Draft / Bill of Exchange (Wesel)*

      Wesel disertakan ke dalam dokumen pengapalan agar eksportir memperoleh pembayaran dan negosiasi bank.

k. Dokumen lain – lain

Berbagai jenis dokumen pengapalan yang tergantung pada jenis dan kondisi barang ekspor yang dicantumkan sebagai persyaratan sebuah L/C.

Selanjutnya tambahan yang bukan dokumen pengapalan tetapi diperlukan untuk kelancaran penerimaan barang yang dikapalkan di tempat importir atau eksportir yaitu *Delivery Order*, merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh bank sebagai perintah (*order*) kepada gudang yang menguasakannya untuk menyerahkan barang yang disimpan digudang tersebut. *Delivery Order* dapat juga berfungsi sebagai surat jalan yang dikeluarkan Bea Cukai untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan.

Sedangkan segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atau lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan bea masuk disebut dengan kepabeanan. Untuk tatalaksana kepabeanan di bidang impor juga terdapat dokumen yang harus dilengkapi seperti pada Gambar 2-1 sebagai berikut.

Tabel 2-1 Dokumen Kepabeanan

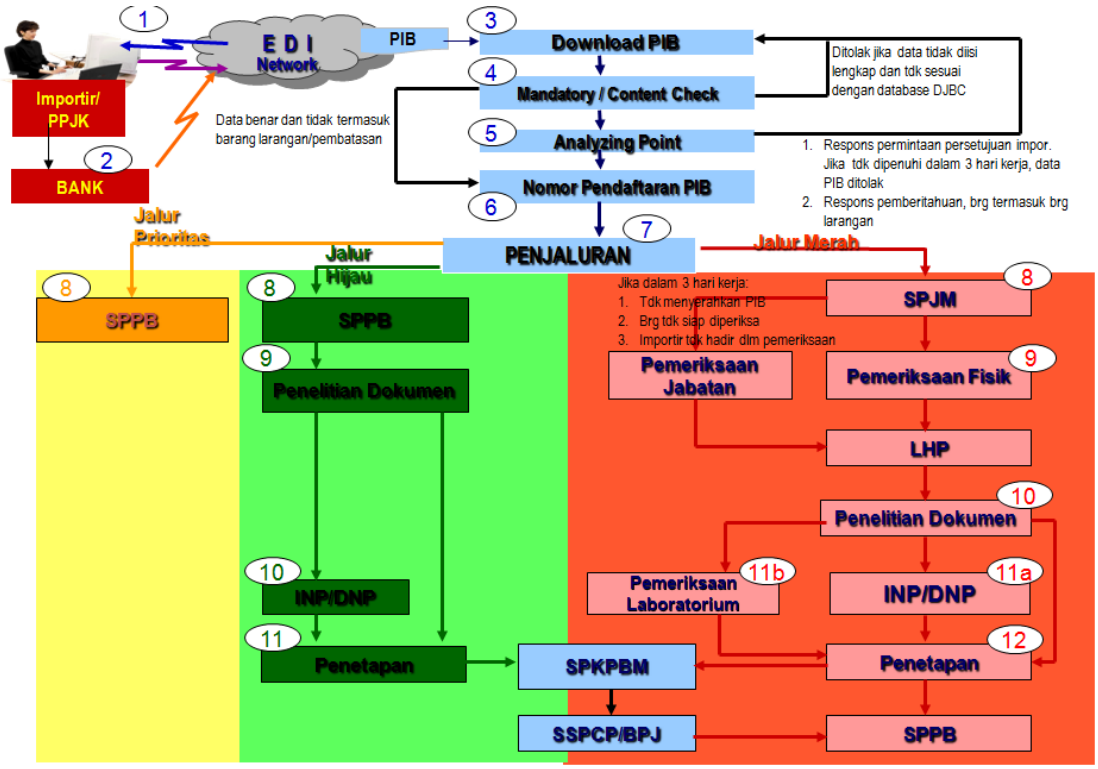
Kode Dok.	Keterangan
BC 1.0	Pemberitahuan rencana kedatangan sarana pengangkut.
BC 1.1	Pemberitahuan barang kargo/niaga yang diangkut dalam sarana pengangkut.
BC 1.2	Pemberitahuan barang impor yang diangkut lanjut.
BC 1.3	Pemberitahuan pengangkutan barang asal daerah pabean dari satu tempat ke tempat lain melalui luar daerah pabean.
BC 2.0	Pemberitahuan Impor Barang.
BC 2.1	Pemberitahuan Impor Barang Tertentu.
BC 2.2	Pemberitahuan Impor Barang penumpang/awak sarana pengangkut.
BC 2.3	Pemberitahuan pengangkutan barang impor/ekspor dari satu tempat ke tempat lain dalam pengawasan pabean.
BC 2.4	Pengeluaran barang impor dari TPB ke DPIL.
BC 2.5	Pemberitahuan pengeluaran barang dari tempat penimbunan berikat.
BC 3.0	Pemberitahuan Ekspor Barang
BC 4.0	Pemberitahuan pemasukan barang asal daerah pabean ke Kawasan Berikat

2.2.2 Prosedur Impor

Alur proses impor ditunjukan pada Gambar 2-2 yaitu Pendaftaran PIB, Penetapan Jalur Pelayanan Impor, Pengeluaran Barang Impor, Pasca Persetujuan, dan Pengeluaran Barang. Adapun penjelasan proses atau prosedur impor di Indonesia melalui portal INSW adalah sebagai berikut :

1. Importir mencari supplier barang sesuai dengan yang akan diimpor.
2. Setelah terjadi kesepakatan harga, importir membuka L/C di bank devisa dengan melampirkan PO mengenai barang yang mau diimpor; kemudian antar Bank ke Bank Luar Negeri untuk menghubungi Supplier dan terjadi perjanjian sesuai dengan perjanjian isi L/C yang disepakati kedua belah pihak.
3. Bank Luar Negeri menghubungi Eksportir Luar Negeri.
4. Barang dari Supplier siap untuk dikirim ke pelabuhan pemuatan untuk diajukan.
5. Supplier mengirim faks ke Importir dokumen B/L, *Invoice*, *Packing List* dan dokumen lain jika disyaratkan (Serifikat karantina, Form E, Form D, dsb)
6. Original dokumen dikirim via Bank / original kedua ke importir
7. Pembuatan/pengisian dokumen PIB. Jika importir mempunyai Modul PIB dan *EDI System* maka importir bisa melakukan penginputan dan pengiriman PIB sendiri. Tetapi jika tidak maka menghubungi pihak PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan) untuk proses input dan pengiriman PIB nya.
8. Dari PIB yang telah dibuat, akan diketahui berapa Bea masuk, PPH dan pajak yang lain yang akan dibayar. Selain itu Importir juga harus mencantumkan dokumen kelengkapan yang diperlukan di dalam PIB.
9. Importir membayar ke bank devisa sebesar pajak yang akan dibayar ditambah biaya PNBP.
10. Bank melakukan pengiriman data ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai secara online melalui media Pertukaran Data Elektronik (PDE).
11. Importir mengirimkan data Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai secara online melalui media Pertukaran Data Elektronik (PDE).
12. Data PIB terlebih dahulu akan diproses di Portal *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk proses validasi kebenaran pengisian dokumen PIB dan proses verifikasi perijinan (*Analizing Point*) terkait Lartas.

13. Jika ada kesalahan maka PIB akan ditolak dan importir harus melakukan pembetulan PIB dan mengirimkan ulang kembali data PIB.
14. Setelah proses di portal INSW selesai maka data PIB secara otomatis akan dikirim ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai.
15. Kembali dokumen PIB akan dilakukan validasi kebenaran pengisian dokumen PIB dan *Analizing Point* di SKP.
16. Jika data benar akan dibuat penjaluran.
17. Jika PIB terkena jalur hijau maka akan langsung keluar Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
18. Jika PIB terkena jalur merah maka akan dilakukan proses cek fisik terhadap barang impor oleh petugas Bea dan Cukai. Jika hasilnya benar maka akan keluar SPPB dan jika tidak benar maka akan dikenakan sanksi sesuai undang-undang yang berlaku.
19. Setelah SPPB keluar, importir akan mendapatkan respon dan melakukan pencetakan SPPB melalui modul PIB.
20. Barang bisa dikeluarkan dari pelabuhan dengan mencantumkan dokumen asli dan SPPB.



Sumber: http://bph-logistics.com

Gambar 2-2 Prosedur Impor Barang

Menurut Gambar 2-2 barang impor yang telah diajukan PIB dilakukan pemeriksaan pabean secara selektif. Dalam rangka pemeriksaan pabean secara selektif inilah ditetapkan jalur pengeluaran barang, yaitu :

A. Jalur Merah

Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik, dan dilakukan penelitian dokumen sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

B. Jalur Hijau

Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

C. Jalur Kuning

Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

D. Jalur Prioritas

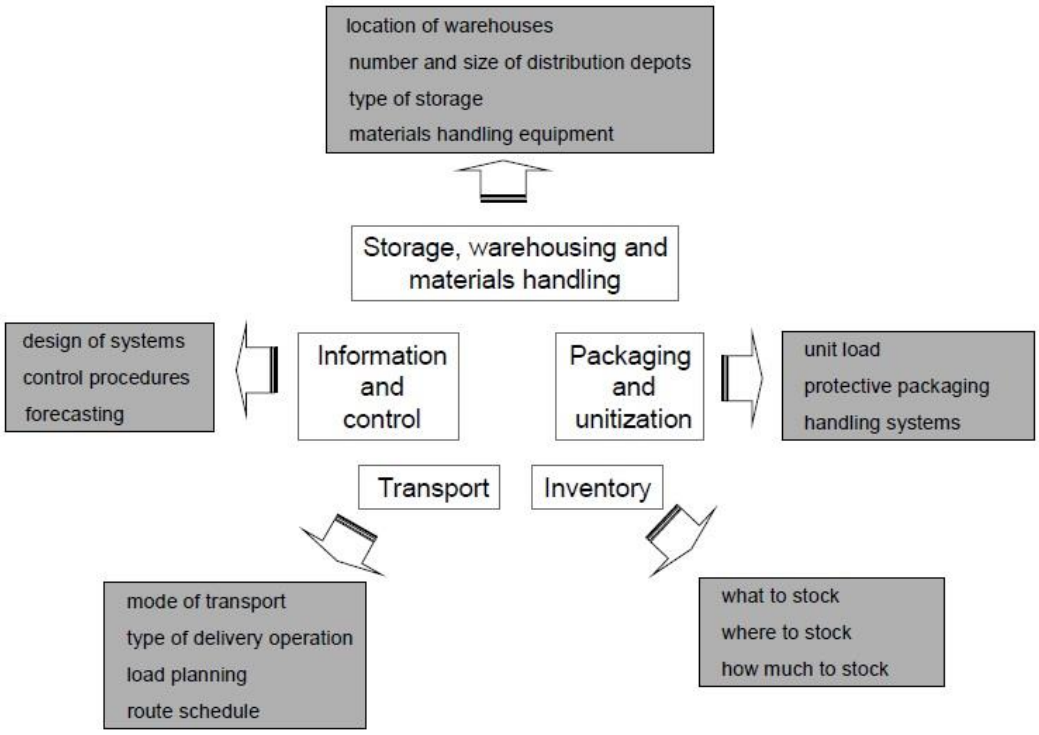
Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor yang tidak dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen, setelah ada penetapan dari Pemerintah terhadap importir jalur prioritas tersebut.

Alur ekspor-impor dalam perdagangan internasional merupakan suata kesatuan sehingga diperlakukan gambaran umum proses kegiatan tersebut. Namun, pada Tugas Akhir ini hanya fokus terhadap kegiatan impor barang khususnya komoditi Kapas.

2.3 Logistik

2.3.1 Manajemen Logistik

Logistik sebagai proses perencanaan, implementasi, dan pengendalian secara efisien, aliran biaya yang efektif , inventori barang, dan informasi terkait dari titik asal ke titik konsumsi untuk tujuan memenuhi kebutuhan konsumen. Terdapat sembilan komponen utama dalam logistik dan distribusi, yaitu penyimpanan (*storage*), pergudangan (*warehousing*), penanganan barang (*material handling*), pengemasan (*packaging*), unitisasi (*unitization*), inventarisasi *(inventory*), **pengangkutan (transport)**, informasi (*information*), dan pengawasan (*control*) .



Sumber: The Handbook of Logistic & Distribution Management

Gambar 2-3 Komponen Utama Logistik

Aktivitas logistik berhubungan erat dengan perusahaan maupun masyarakat dimana proses perpindahaan barang dari *supplier* ke produsen maupun produsen ke konsumen harus berjalan secara efektif dan efisien. Manajemen logistik berupa aliran barang, pelayanan dan informasi pada sektor produk maupun jasa. Dapat disimpulkan bahwa manajemen logistik sebagai bagian dari *supply chain* berhubungan dengan aliran barang, pelayanan dan informasi. Aktivitas dalam logistik sebagai berikut:

1. *Customer services* yaitu *p*roses yang berlangsung diantara pembeli, penjual dan pihak ketiga menghasilkan nilai tambah untuk pertukaran barang / jasa.
2. Ramalan permintaan (*demand forecasting*) yaitu manajemen logistik yang menentukan berapa banyak barang yang dibutuhkan oleh konsumen.
3. Manajemen persediaan (*inventory management*) yaitu penentuan kebutuhan persediaan yang cukup antara proses produksi dan kebutuhan pelanggan.
4. Komunikasi logistik merupakan jaringan yang vital dari sebuah proses logistik. Komunikasi yang akurat menjadikan perusahaan untuk membuat keputusan tepat.
5. Penanganan material (*material handling*) berhubungan dengan keseluruhan aspek gerakan dari produk. Penangan material haruslah efektif.

6. Proses pemesanan merupakan aktivitas yang terdiri dari pemasukan pesanan, elemen komunikasi dan kredit serta elemen pengumpulan.
7. Pengemasan (*packing*) yaitu proses untuk melindungi produk dari kerusakan ketika disimpan dan mempermudah pemindahan produk.
8. Komponen-komponen dan layanan pendukung. Salah satu aktivitas dari pemasaran yang memberikan pelayanan pasca penjualan kepada pelanggan.
9. Seleksi lokasi pabrik dan tempat penyimpanan/gudang merupakan bagian yang *integral* dalam sebuah sistem logistik dalam memberikan pelayanan dengan biaya minimal yang digunakan sebagai tempat penyimpanan selama proses logistik.
10. *Purchasing* (*procurement*) merupakan aktivitas pembelian aktual material.
11. *Reverse logistic* merupakan penanganan barang retur(*salvage* dan *scrap disposal)*
12. Transportasi yang menghubungkan bagian dalam dan luar departemen logistik.
13. Pergudangan dan penyimpanan digunakan agar produk disimpan dalam pabrik sebelum produk dikirim ke konsumen.

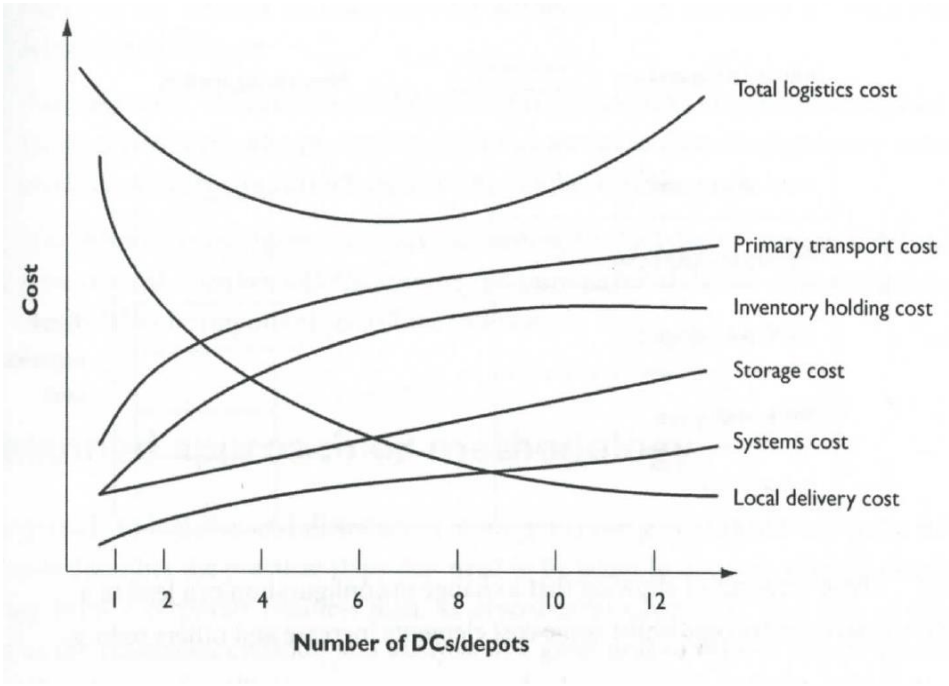
2.3.2 Biaya Logistik

Biaya logistik merupakan bagian penting dalam mengukur kinerja logistik nasional. Identifikasi komponen biaya logistik penting untuk mempermudah proses terciptanya kinerja logistik yang efisien. Ditingkat operasional, indikator biaya logistik dapat digunakan untuk menekan biaya operasional dan meningkatkan pelayanan logistik yang kemudian dapat meningkatkan arus barang menjadi lebih cepat dan lebih murah sehingga dapat meningkatkan daya saing usaha.

Dalam proses logistik terdapat komponen biaya utama yang berpengaruh, yaitu :

- Biaya Produksi (*Production Costs)*: Biaya akibat dari pembuatan produk.
- Biaya Pengepakan (*Packaging Costs*): Biaya yang muncul akibat pengemasan barang. Biasanya berhubungan dengan tipe pengemasan yang digunakan.
- Biaya sistem informasi (*Information System Costs*): Untuk kegiatan pengumpulan informasi, penyimpanan dan manipulasi, analisis data dan penetapan prosedur pengendalian. Biaya tersebut dipengaruhi oleh tipe jaringan antara pusat distribusi.

- Biaya transportasi *(Transport Cost)*: Biaya memindahkan barang dari asal - tujuan. Bergantung jumlah dan lokasi tujuan, pusat distribusi, dan barang yang dikirimkan.
- Biaya penjualan yang hilang *(Lost sale cost)*: Keuntungan yang hilang akibat pesanan yang tidak dapat dipenuhi.
- Biaya Inventori *(Inventory cost)*: Biaya untuk kegiatan penyusunan sistem persediaan barang yang optimal. Dipengaruhi oleh hubungan pusat distribusi.
- Biaya Pergudangan (*Warehousing cost*): Biaya penyimpanan barang di gudang, dipengaruhi tipe penyimpanan dan penanganan barang yang digunakan, jumlah dan volume barang yang disimpan serta ukuran dan lokasi gudang itu sendiri. *(Alan Rushton 2010)*.



Sumber : Alan Rushton 2010

Gambar 2-4 Komponen biaya dalam logistik

Hasil akhir dari Tugas Akhir ini didasarkan pada nilai biaya logistik pada proses pengiriman bahan baku tekstil yang disimulasikan yaitu membandingkan biaya logistik pada kedua kondisi yaitu sebelum dan sesudah adanya PLB.

2.4 Biaya Transportasi

Biaya transportasi dikeluarkan untuk melakukan proses transportasi. Biaya merupakan faktor yang sangat menentukan dalam penetapan tarif dan alat kontrol

agar dalam pengoperasian mencapai tingkat yang seefisien dan seefektif mungkin. Pada pembahasan tugas akhir ini terdapat dua biaya transportasi yang digunakan, yaitu biaya transportasi laut dan biaya tranportasi darat.

2.4.1 Biaya Transportasi Laut

Di dalam masing-masing komponen logistik, terdapat unsur biaya yang harus dikeluarkan yang disebut dengan biaya logistik atau semua biaya yang dikeluarkan untuk melakukan kegiatan logistik. Secara garis besar komponen biaya logistik, khususnya logistik laut dapat dibagi menjadi dua kelompok besar (Nur, 2014), yaitu:

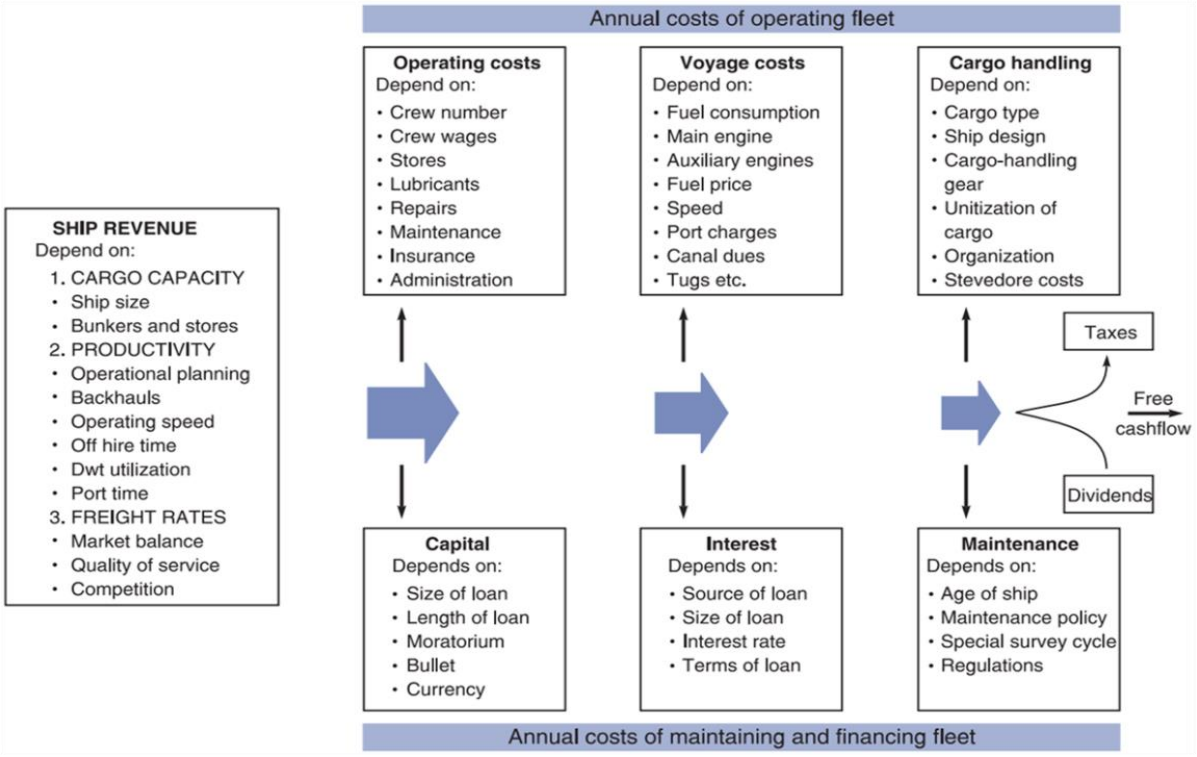
1. Biaya Transportasi Laut

   Biaya transportasi laut merupakan semua biaya yang dikeluarkan untuk dapat mengoperasikan kapal dari pelabuhan asal sampai pelabuhan tujuan. Biaya transportasi laut dapat dibagi menjadi empat komponen yaitu biaya modal (*capital cost*), biaya operasional (*operational cost)*, biaya pelayaran (*voyage cost*), biaya bongkar muat (*cargo handling cost*) (Wergeland, 1997).

2. Biaya Kepelabuhanan

   Berdasarkan KM 72 tahun 2005, biaya kepelabuhanan merupakan pungutan setiap pelayanan yang diberikan oleh Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, dan BUP kepada pengguna jasa kepelabuhanan. Biaya tersebut terdiri dari empat jenis, yaitu biaya pelayanan jasa kapal, pelayanan jasa barang, pelayanan jasa penumpang, dan pelayanan jasa terkait dengan kepelabuhanan.

Secara teoritis komponen biaya dalam pengoperasian kapal dapat dikelompokan dalam 2 (dua) kelompok utama yaitu biaya untuk mengoperasikan kapal dan biaya yang digunakan untuk pemeliharaan dan pembiayaan kapal. Untuk lebih jelasnya, komponen pembentuk biaya transportasi laut dapat dilihat pada Gambar 2-5 berikut ini:



Sumber : Maritime Economics 3rd Edition, 2009

Gambar 2-5 Komponen Biaya Transportasi Laut

Berdasarkan Gambar 2-5 diatas maka dapat diketahui bahwa komponen biaya pengoperasian kapal terdiri dari beberapa komponen diantaranya:

A. Biaya Modal (*Capital Cost*)

Capital cost adalah harga kapal pada saat dibeli atau dibangun. Biaya modal disertakan dalam kalkulasi biaya untuk menutup pembayaran bunga pinjaman dan pengembalian modal tergantung bagaimana pengadaan kapal tersebut. Pengembalian nilai capital ini direfleksikan sebagai pembayaran tahunan.

B. Biaya Operasional (*Operational Cost*)

Operating cost adalah biaya-biaya tetap yang dikeluarkan untuk aspek-aspek operasional sehari-hari untuk membuat kapal selalu dalam keadaan siap berlayar. *Operating cost* terdiri dari biaya perawatan dan perbaikan, gaji ABK, biaya perbekalan, minyak pelumas, asuransi dan administrasi.

$$OC = M + ST + MN + I + AD \qquad \text{(Persamaan 2-1)}$$

Keterangan:

OC	= *Operating Cost*	M	= *Manning*
ST	= *Stores*	MN	= *Maintenance and repair*
I	= *Insurance*	AD	= *Administrasi*

1) *Manning Cost*

Manning cost adalah biaya yang dikeluarkan untuk gaji termasuk gaji pokok, tunjangan, asuransi sosial, dan uang pensiun kepada anak buah kapal. Besar *crew cost* ditentukan jumlah dan struktur pembagian kerja, umumnya dibagi menjadi departemen, yaitu deck, engine, dan catering departmen.

2) *Store Cost, supplies and lubricating oils*

Terbagi tiga kategori, yaitu *marine stores* (cat, tali, besi), *engine room stores (spare part, lubricating oils),* dan *steward's stores* (bahan makanan).

3) *Maintenance and repair cost*

Merupakan biaya perawatan dan perbaikan mencakup semua kebutuhan untuk mempertahankan kondisi kapal sesuai dengan standar kebijakan perusahaan maupun persyaratan badan klasifikasi, biaya ini terbagi menjadi tiga kategori, yakni survey klasifikasi, perawatan rutin dan perbaikan.

4) Biaya Asuransi

Merupakan komponen pembiayaan yang dikeluarkan sehubungan dengan risiko pelayaran. Berbentuk pembayaran premi asuransi kapal yang besarnya tergantung kepada pertanggungan dan umur kapal. Menyangkut sampai sejauh mana risiko yang dibebankan melalui klaim pada perusahaan asuransi. Semakin tinggi risiko yang dibebankan, maka semakin tinggi premi asuransi. Umur kapal juga mempengaruhi rate premi asuransi. Rate yang lebih tinggi akan dikenakan pada kapal yang tua umurnya. Biaya asuransi yang sering digunakan adalah *Hull and Machinery Insurance* dan *Protection and Indemnity Insurance*.

5) Biaya Administrasi

Biaya pengurusan surat-surat kapal, biaya sertifikat dan pengurusannya, biaya pengurusan ijin kepelabuhanan maupun fungsi administratif lainnya. Biaya ini tergantung besar kecilnya perusahaan dan jumlah armada.

C. Biaya Perjalanan (*Voyage Cost*)

Biaya pelayaran atau *voyage cost* adalah biaya variable yang dikeluarkan oleh kapal untuk kebutuhan selama pelayaran. Komponen biaya pelayaran adalah biaya bahan bakar untuk mesin induk dan mesin bantu, biaya pelabuhan.

$$VC = FC + PD \qquad \text{(Persamaan 2-2)}$$

Keterangan:

VC = *Voyage Cost*

FC = *Fuel Cost*

PD = *Port Dues* atau ongkos pelabuhan

TP = Pandu dan tunda

1) Biaya Bahan Bakar

Konsumsi bahan bakar kapal tergantung pada beberapa variabel seperti ukuran kapal, bentuk dan kondisi lambung, pelayaran bermuatan atau ballast, kecepatan kapal, cuaca, jenis dan kapasitas mesin induk dan motor bantu, dan kualitas bahan bakar. Biaya bahan bakar tergantung pada konsumsi harian bahan bakar selama berlayar di laut dan di pelabuhan serta harga bahan bakar (Nur, 2014). Jenis bahan bakar ada 3 macam yaitu HSD, MDO dan MFO.

2) Biaya Pelabuhan

Saat di pelabuhan biaya yang dikeluarkan meliputi *port dues* dan *services charges*. *Port dues* adalah biaya atas penggunaan fasilitas pelabuhan berupa fasilitas dermaga, tambatan, kolam labuh, dan infrastruktur yang tergantung volume cargo, berat cargo, *gross tonnage* dan *net tonnage*. *Services charge* meliputi jasa yang dipakai selama dipelabuhan termasuk pandu dan tunda.

Komponen biaya pelabuhan berdasarkan jenis terbagi dalam biaya pelayanan jasa kapal, didalamnya terdapat pelayanan jasa labuh, pemanduan, penundaan, tambat, penggunaan alur pelayaran, dan jasa kepil, sedangkan jenis biaya pelayanan jasa barang didalamnya terdapat biaya pelayanan jasa dermaga dan terminal, jasa penumpukan di terminal petikemas.

D. Biaya Bongkar Muat (*Cargo Handling Cost*)

Biaya bongkar muat mempengaruhi juga biaya pelayaran. Kegiatan yang dilakukan dalam bongkar muat terdiri dari stevedoring, cargodoring, receiving/delivery.

Komponen biaya transportasi laut diatas erat kaitannya dengan model yang digunakan dalam penyelesaian studi kasus pada Tugas Akhir ini. Komponen biaya transportasi laut dibutuhkan untuk menghitung *freight* (tarif pengiriman).

2.4.2 Biaya Transportasi Darat

Sedangkan untuk biaya transportasi darat juga terbagi kedalam beberapa kategori. Biaya yang termasuk dalam biaya transportasi meliputi :

1. Biaya modal *(Capital Costs).*

   Biaya yang digunakan untuk modal awal menjalankan usaha transportasi atau investasi serta pembelian peralatan lainya untuk memperlancar kegiatan transportasi.

2. Biaya Operasional *(Operational Costs).*

   Yaitu biaya yang dikeluarkan untuk mengelola transportasi, yang meliputi :

- Biaya pemeliharaan jalan raya, menara, rambu dan jalan, jalan lain sebagainya
- Biaya Pemeliharaan kendaraan.
- Biaya operasi untuk bahan bakar, oli, tenaga penggerak, gaji crew, dan lain-lain
- Biaya *traffic* terdiri dari biaya iklan, promosi, penerbitan buku tarif, administrasi.

3. Biaya Pelayanan *(Cost of Service)*

   Biaya pelayanan adalah biaya yang digunakan untuk penentuan tarif.

Saat ini moda transportasi darat yang digunakan pada pengiriman impor kapas yaitu *truck trailer long chassis* dan *truck trailer short chassis*.

2.5 Petikemas

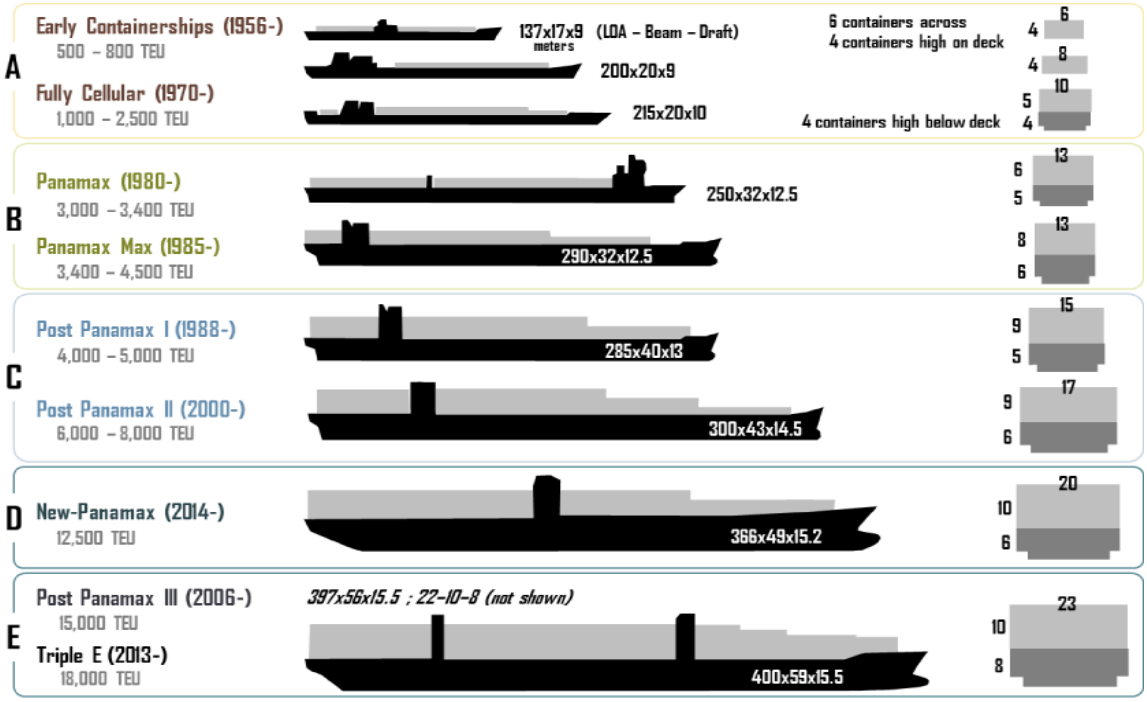
Peti kemas merupakan alat pengangkutan barang yang bisa digunakan diberbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas. Kapal Petikemas merupakan jenis kapal yang paling sering digunakan untuk mengangkut muatan dengan menggunakan peti kemas.

Sumber: www.google.com

Gambar 2-6 Kapal Petikemas

Kapal petikemas (*full container vessel*) merupakan kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut petikemas (*container*). Biasanya kapal ini memiliki peralatan bongkar-muat sendiri atau dapat juga menggunakan peralatan bongkar muat di pelabuhan seperti *shore crane* dan *gantry crane.* Berdasarkan ukuran dan kapasitas angkutnya, kapal petikemas dapat dibagi seperti pada Gambar 2-7.

Berat maksimum peti kemas muatan kering 20 feet adalah 24.000 kg, dan untuk 40 feet (termasuk *high cube container*), adalah 30.480 kg. Sehingga muatan bersih/payload yang diangkut 21.800 kg untuk 20 feet dan 26.680 kg untuk 40 feet.



Sumber: http://www.container-transportation.com/container-ships.html

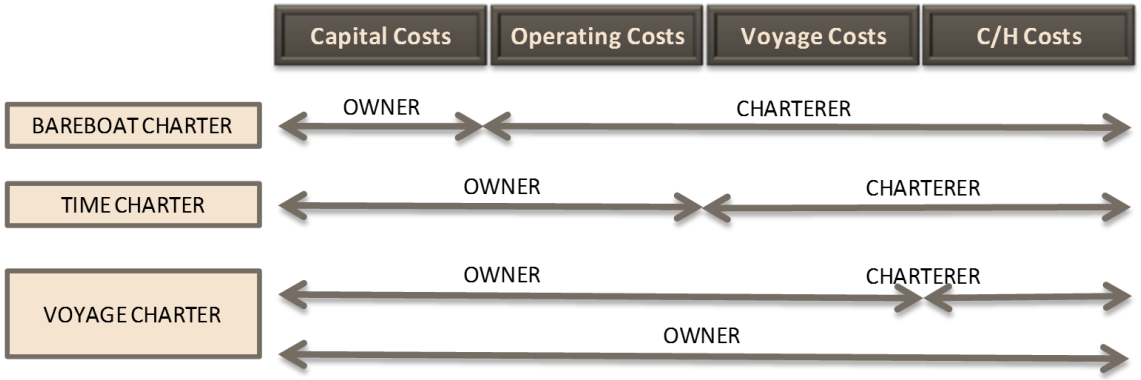
Gambar 2-7 Ukuran Kapal Petikemas 2015

Saat ini moda transportasi laut yang digunakan pada impor kapas yaitu kapal petikemas.

2.6 Penyewaan Kapal

Dalam pengangkutan muatan atau barang, pada umumnya moda transportasi yang digunakan dapat menggunakan moda milik sendiri, dan moda atas penyewaasn (*Chartering*). Didalam angkutan laut beberapa jenis penyewaan kapal terbagi menjadi tiga jenis; bareboat charter, time charter dan voyage charter. Berdasarkan Winjolst & Wrgeland (1997), deksripsi mengenai sistem *charter* sebagai berikut:

a. *Bareboat Charter*, yaitu kapal disewa sebagai badan kapal saja, atau disebut juga dengan sewa kapal kosong. Penyewa (*charterer*) menyediakan nakhoda serta ABK dan mengoperasikan kapal seolah miliknya.
b. *Time Charter*, yaitu kapal dapat disewa oleh perusahaan dalam jangka waktu tertentu. Penyewa kapal membayar uang sewa dan biaya bunker. Dimana uang sewa dapat dinyatakan dalam biaya sewa per hari, per bulan atau per tahun.
c. *Voyage Charter*, yaitu kapal disewa untuk melakukan pemuatan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Dalam kata lain pemilik kapal yang akan membayar semua biaya pada saat kapal beroperasi, kecuali biaya bongkar muat. Pada metode charter seperti ini, penyewa akan membayar uang tambang yang besarnya tergantung dari barang yang diangkut, yang dinyatakan dalam jumlah ton atau jumlah tertentu dalam satu kali pelayaran.



Sumber : Maritime Economics, 3rd Edition, Martin Stopford, 2009 (diolah kembali)

Gambar 2-8 Distribusi Biaya pada Berbagai Jenis Shipping Charter

Adapun pembagian tanggungan biaya dalam sistem penyewaan kapal terlihat pada Gambar 2-8. Pendekatan Biaya Total pada operasional kapal, menggunakan sistem *time charter hire* sebagai pengganti *fixed cost* yang dibayarkan tetap dalam jangka tertentu, dan *fixed cost* tidak bergantung pada beroperasinya kapal atau kapal tidak beroperasi. Maka dalam perhitungan Biaya Total kapal, dengan menjumlahkan biaya *time charter*, biaya pelabuhan dan biaya *cargo handling.*

2.7 Dwelling Time

Dwelling time adalah ukuran waktu yang dibutuhkan suatu barang impor, sejak muatan dibongkar dari kapal (*berthing*) sampai dengan keluar dari kawasan pelabuhan (*gate out*). Definis *dwelling time* sendiri yaitu proses dokumen untuk *clearance*. Dimulai dari menyerahkan *manifest* dan sampai barang keluar dari

pelabuhan. Pada proses impor barang / petikemas di Indonesia masih terhitung lebih lama *dwelling time*-nya, dibandingkan dengan kegiatan ekspor. Lamanya *dwelling time* pada Pelabuhan Indonesia menyebabkan pembengkakan biaya logistik.

Pada *Dwelling Time* terbagi menjadi 3 (tiga) tahap kegiatan, yaitu *Pre-Customs Clearance, Customs Clearance,* dan *Post-Customs Clearance.*

1. ***Pre-Customs Clearance***

   Waktu yang diperlukan sejak petikemas dibongkar dari kapal sampai dengan importir melakukan submit Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Bea Cukai. Pada proses ini yang terlibat adalah importir dengan lembaga terkait penerbit izin ekspor / impor di antaranya: BPOM, Kementrian Perdagangan, Kesehatan, Kementrian Pertanian, Perindustrian, Lingkungan Hidup, Energi dan Sumber Daya Mineral, Kehutanan, Kelautan dan Perikanan, karantina Tumbuhan, Hewan, Ikan, Ditjen Sumber Daya & Perangkat Pos & Informatika (SDPPI), Bapeten, Polri.

2. ***Customs Clearance***

   Waktu yang dibutuhkan dari sejak PIB diterima sampai dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) oleh Bea Cukai.

3. ***Post-Customs Clearance***

   Waktu yang dibutuhkan dari sejak SPPB sampai dengan pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara.

   (www.beacukai.go.id, 2016)

Pengurangan *dwelling time* dapat memungkinkan pelabuhan untuk meningkatkan volume, pendapatan, dan mendorong daya saing di pelabuhan - pelabuhan serupa di suatu negara atau suatu wilayah.

Layanan pada pelabuhan suatu negara akan berdampak pada biaya logistik suatu negara terutama pada biaya pengadaan (*procurement*) dan biaya penyimpanan bahan baku (*holding cost*). Semakin baik, cepat dan tepat suatu layanan akan menghasilkan biaya logistik yang rendah, begitupula sebaliknya. Salah satu ukuran pelayanan pelabuhan yaitu *dwelling time.* Adapun penjelasan alur *dwelling time* di pelabuhan terlihat pada Gambar 2-9.

(Sumber : Dokumentasi Bea Cukai Belawan)

Gambar 2-9 *Dwelling Time* Pelabuhan

Fokus penelitian dalam Tugas Akhir ini adalah *Dwelling time* pada kegiatan impor di Indonesia, dan merupakan komponen yang mempengaruhi berapa lama proses pengiriman dan biaya logistik impor bahan baku tekstil terkait penerapan kebijakan yang ada.

2.8 Analisis Sensitivitas

Analisis sensitivitas merupakan analisis mengenai bagaimana jika asumsi–asumsi yang digunakan sebagai *input* dalam perhitungan berubah dan bagaimana pengaruhnya terhadap hasilnya atau *output*. Analisis ini juga biasa disebut dengan *what-if analysis*.

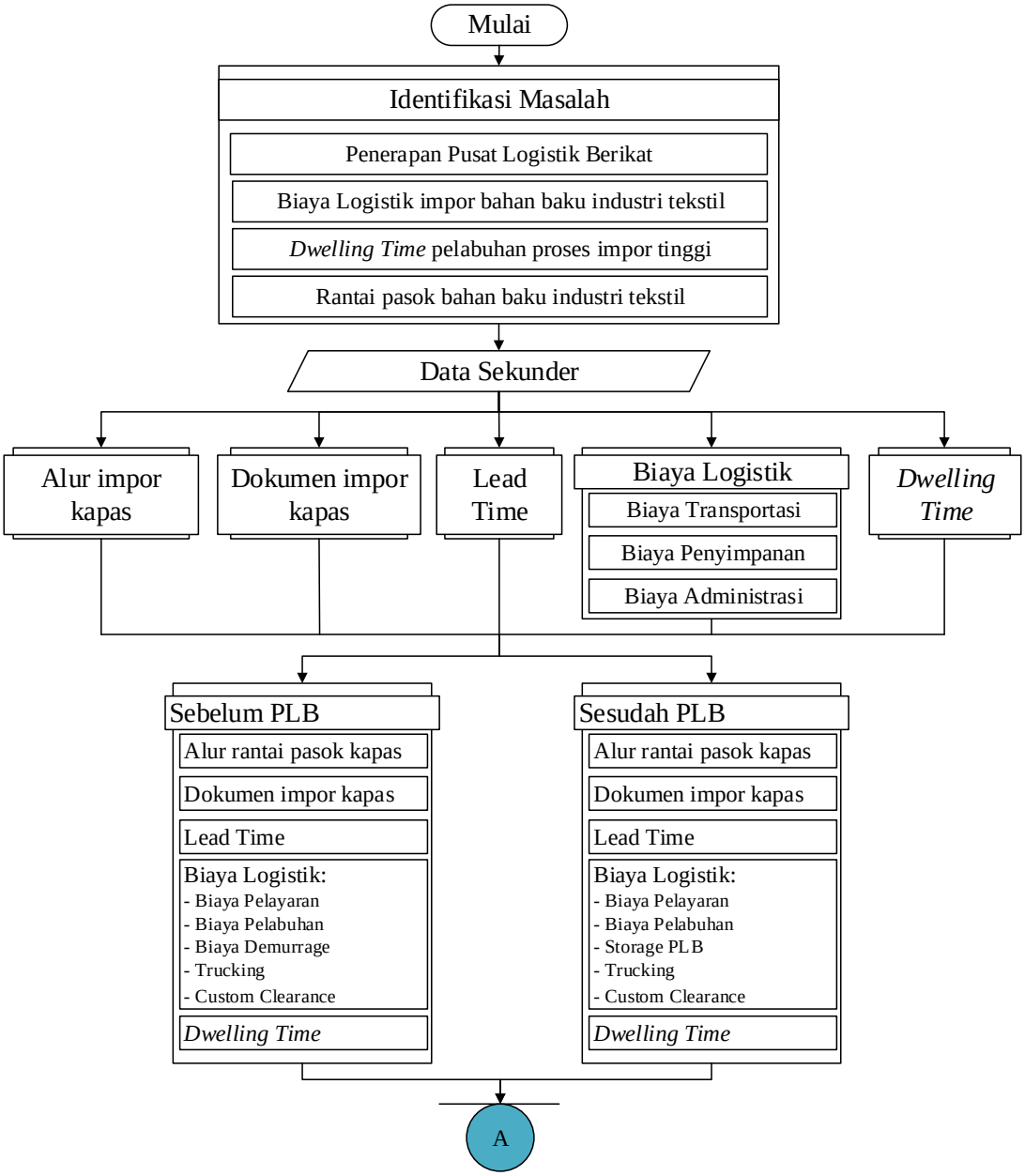
Analisis sensitivitas merupakan bagian terpenting dalam proses pengambilan keputusan karena dapat mengetahui tingkat sensitivitas keputusan yang diambil atau kemungkinan perubahan yang terjadi pada variabel yang digunakan. Oleh karena itu, analisis sensitivitas dilakukan pada tahap akhir dalam proses pengambilan keputusan.

BAB 3
METODOLOGI PENELITIAN

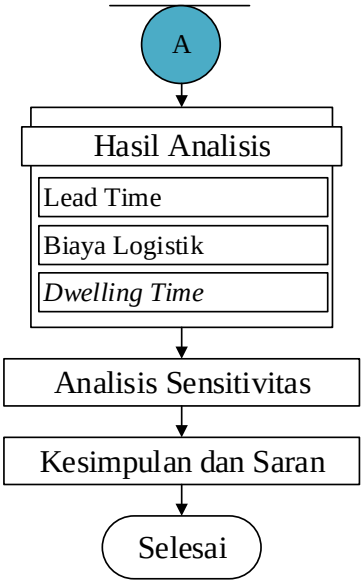
Setelah Setelah melakukan studi literatur terkait konsep impor dan komponen logistik pada bab sebelumnya, pada Bab 3 (tiga) ini akan dijelaskan lebih lanjut tentang metodologi Tugas Akhir dan data relevan yang digunakan.

3.1 Tahap Pengerjaan Penelitian

Diagram alir penelitian pada Tugas Akhir dapat dilihat sebagai berikut:



Gambar 3-1 Diagram Alir Penelitian (Bagian 1)



Gambar 3-2 Diagram Alir Penelitian (Bagian 2)

Secara umum prosedur pengerjaan Tugas Akhir ini dilakukan dengan beberapa langkah sesuai dengan diagram alir penelitian yaitu sebagai berikut:

3.1.1 Identifikasi Permasalahan

Identifikasi permasalahan yang terjadi, seperti dampak Penerapan Pusat Logistik Berikat, perubahan pada biaya logistik dan *dwelling time*, potensi pengalihan gudang komoditi kapas dari negara tetangga dalam hal ini yang dibahas adalah Malaysia.

3.1.2 Studi Literatur

Pada tahap ini dilakukan studi literatur yang terkait dengan penerapan Pusat Logistik Berikat. Materi-materi yang dijadikan tinjauan pustaka pada tugas akhir ini adalah impor khususnya komoditi kapas, teori mengenai manajemen logistik dan biaya logistik, serta *dwelling time* sebagai penunjang dalam pengerjaan Tugas Akhir.

3.1.3 Identifikasi Kondisi Eksisting

Identifikasi kondisi eksisting merupakan tahapan pertama untuk mengetahui keadaan sebelum Penerapan Pusat Logistik Berikat, pada tahapan ini ada beberapa bagian yang akan diidentifikasi, yaitu:

a) Tempat Logistik Berikat

Tempat Logistik Berikat yang digunakan sebagai gudang penumpukan sebelum diberlakukannya PLB terletak di negara tetangga yaitu Singapura dan Malaysia. Tahapan ini bertujuan untuk mengetahui penentuan lokasi PLB di Indonesia.

b) Pelabuhan

Mengetahui pelayanan dan tarif di pelabuhan yang akan mempengaruhi distribusi muatan untuk rute pelayaran yang ada. Tahapan ini bertujuan untuk mengetahui spesifikasi dari tiap pelabuhan yang berhubungan erat dengan penerapan PLB.

c) Rute Pelayaran

Rute pelayaran yang ada mulai dari pelabuhan asal, *transhipment*, maupun pelabuhan tujuan dan pola distribusi komoditi kapas melalui rute tersebut.

d) Muatan

Mengetahui jumlah muatan saat ini yang dikirimkan setiap tahunnya, yang disimpan di tempat logistik berikat untuk *demand* dalam negeri dan luar negeri.

e) Armada Kapal

Mengetahui jumlah dan kapasitas kapal yang melayani kebutuhan pengangkutan komoditi kapas dari pelabuhan asal, *transhipment*, sampai pelabuhan tujuan.

3.1.4 Analisis Dampak Penerapan Pusat Logistik Berikat

Setelah mengetahui kondisi sebelum penerapan Pusat Logistik Berikat selanjutnya adalah analisis perubahan yang terjadi akibat dari Penerapan Pusat Logistik Berikat.

a. Perubahan Rute

Analisis pada perubahan yang terjadi pada rute pelayaran serta mengetahui perubahan kebutuhan pengangkutan petikemas.

b. Biaya Logistik

Pada tahapan sebelumnya sudah diketahui variabel yang memengaruhi biaya logistik kapas termasuk biaya pengangkutannya. Kemudian dilakukan perhitungan biaya transportasi laut untuk masing-masing rute pada kondisi sebelum dan sesudah penerapan Pusat Logistik Berikat.

c. *Dwelling Time*

Pada tahapan ini dibahas seberapa besar pengaruh perubahan *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok dengan adanya Pusat Logistik Berikat.

3.1.5 Perbandingan Biaya Logistik dan *Dwelling Time*

Biaya logistik dan *dwelling time* sebelum dan sesudah Penerapan Pusat Logistik Berikat selanjutnya akan dibandingkan untuk mengetahui selisih dari kedua kondisi tersebut.

3.1.6 Kesimpulan dan Saran

Pada tahap ini dilakukan sebuah penarikan kesimpulan hasil analisis yang akan menjawab tujuan penelitian dan juga penulisan saran terhadap pihak-pihak terkait yang harus dipertimbangkan untuk dikembangkan lebih lanjut atau diterapkan oleh pihak terkait.

BAB 4
GAMBARAN UMUM

Pada Bab ini dijelaskan mengenai hasil wawancara dan informasi – informasi terkait objek yang diteliti yaitu mengenai beroperasinya PLB dan kegiatan impor dengan studi kasus komoditi kapas sebagai Bahan Baku Industri Tekstil di Indonesia. Secara garis besar, Bab ini memberikan gambaran umum mengenai penerapan PLB yang merupakan bagian dari Paket Kebijakan Ekonomi Tahap II September 2015, dan juga mengenai industri kapas sebagai komoditi impor Indonesia, pola perdagangan impor kapas, serta ketersediaan jasa transportasi untuk impor kapas Indonesia sebelum adanya PLB. Informasi yang telah diolah ini dijadikan acuan untuk membantu dalam proses mendapatkan hasil untuk analisis Kebijakan Ekonomi mengenai penerapan kawasan *Pusat Logistik Berikat* terhadap komoditi impor kapas. Adapun penjelasan – penjelasan tersebut dijabarkan pada Sub-Bab berikut.

4.1 Konsep Pusat Logistik Berikat

Pusat Logistik Berikat (PLB) adalah Tempat Penimbunan Berikat untuk menimbun barang asal daerah pabean dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean, dapat disertai satu atau lebih kegiatan sederhana dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali dalam batas waktu 3 tahun. (Cikarang, 2016) PLB merupakan perluasan fungsi Tempat Penimbunan Berikat (TPB) sebagai pusat distribusi bahan baku impor dan pusat konsolidasi barang-barang ekspor.

Pusat Logistik Berikat merupakan paket kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah untuk mendukung industri agar lebih efisien dan menurunkan biaya logistik karena berkaitan dengan kegiatan ekonomi/industri. Sebelum kebijakan PLB diluncurkan, sudah ada jenis TPB lainnya yang juga mendapat fasilitas penundaan bea masuk dan pajak sebagaimana diatur dalam PP No.85 Tahun 2016 Tentang Perubahan atas PP No. 32 Tahun 2009 Tentang Tempat Penimbunan Berikat yaitu: Gudang Berikat, Kawasan Berikat, Tempat Penyelenggaraan Pameran Berikat, Toko Bebas Bea, Tempat Lelang Berikat, dan Kawasan Daur Ulang Berikat. Dalam PLB tidak ada pembatasan *supply* barang, kapasitasnya besar dan difungsikan untuk kebutuhan industri di dalam negeri, sedangkan perbedaan dari gudang berikat, ada pembatasan sesuai jenis komoditi melalui penyesuaian ijin awal. Pada Pusat Logistik

Berikat, variasi jenis barang akan sangat beragam. Esensi dari kebijakan ini yaitu menciptakan gudang penimbunan di dalam negeri untuk barang impor terutama bahan baku dan bahan penolong yang berlokasi di kawasan dekat dengan industri. Dengan demikian bahan baku dan barang penolong yang ditimbun di PLB mempunyai keistimewaan secara *de facto* barang tersebut sudah berada di dalam negeri dan dekat dengan industri pengguna, namun secara *de jure* barang tersebut masih berstatus barang negara asal yang belum dikenai kewajiban bea masuk, cukai dan pajak serta belum dikenai ketentuan pembatasan di bidang impor.

Pusat Logistik Berikat merupakan perluasan fungsi dari Gudang Berikat. Pada Tabel 4-1 ditunjukkan beberapa perbedaan antara Gudang Berikat dengan Pusat Logistik Berikat.

Tabel 4-1 Perbedaan Gudang Berikat dengan PLB

No	Konsep	Gudang Berikat	Pusat Logistik Berikat
1	Definisi	Tempat Penimbunan Berikat (TPB) untuk menimbun barang impor, dapat disertai 1 (satu) atau lebih kegiatan sederhana dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali	TPB untuk menimbun barang asal luar daerah pabean dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean, dapat disertai 1 (satu) atau lebih kegiatan sederhana dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali.
2	Kepemilikan barang	Kepemilikan sendiri	Kepemilikan sendiri, konsinyasi, atau titipan.
3	Masa timbun	1 tahun	3 tahun
4	Nilai pabean	Untuk menghitung bea masuk, digunakan nilai pabean saat pemasukan	Untuk menghitung bea masuk, digunakan nilai pabean saat pengeluaran
5	Surat keterangan asal	Diterima dan satu kali pengeluaran	Diterima dan bisa pengeluaran parsial
6	Pengenaan fiskal saat pengeluaran	Bea masuk, pajak impor dan PPN penyerahan lokal	Bea masuk dan pajak impor
7	Jangka waktu izin	Penyelenggara s.d 5 tahun; pengusaha s.d 3 tahun	Seumur hidup, sampai dicabut

Sumber: (Supomo, 2016)

Pada prinsipnya fungsi PLB adalah mendekatkan jarak antara pelaku usaha dengan bahan baku di dalam negeri sehingga dapat menurunkan harga bahan baku

dan pada akhirnya menurunkan harga produksi pabrik. Pelaku usaha di dalam negeri juga akan diuntungkan oleh kondisi tersebut karena mereka dapat memperoleh bahan baku dengan harga yang lebih murah, dalam waktu yang lebih cepat, sehingga hasil produksinya dapat bersaing baik di pasar dalam negeri maupun pasar internasional (PP No.85 Tahun 2015). Lokasi PLB akan dibangun di dekat sentra industri tertentu sehingga mempermudah arus barang dari pusat logistik berikat ke pabrik. Tujuan utama penerapan PLB adalah mengefisiensikan rantai pasok yaitu dengan mendekatkan bahan baku industri tekstil misalnya kapas. Efisiensi yang dimaksudkan yaitu tempat, waktu, dan jarak gudang.

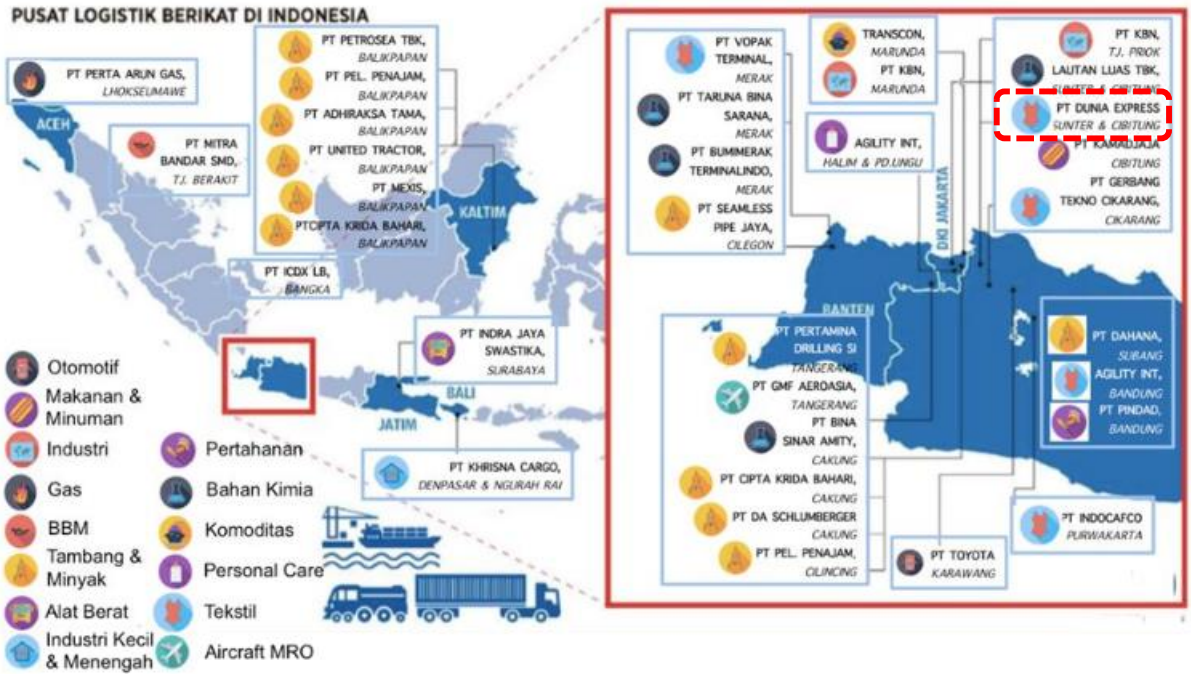
Pada awal peresmian PLB tahun 2016 di Indonesia tersebar di beberapa wilayah. Tabel 4-2 menunjukkan 11 investor pertama di 13 lokasi dari Pusat Logistik Berikat yang mulai dioperasikan per Maret 2016.

Tabel 4-2 Pusat Logistik Berikat di Indonesia

No.	Nama Perusahaan Pengelola	Lokasi	Fokus Industri
1	PT. Cipta Krida Bahari	Cakung	Energi
2	PT. Kamadjaya Logistics	Bekasi	Makanan minuman
3	PT. Petrosea Tbk	Balikpapan	Pertambangan
4	PT. Pelabuhan Penajam Buana	Balikpapan	Pertambangan dan migas
5	PT. Dunia Express Transindo	Sunter	Tekstil (kapas)
6	PT. Toyota Motor Manufacturing	Karawang	Otomotif
7	PT. Vopak Terminal Merak	Merak	Industri kimia
8	PT. Dahana	Subang	Bahan Peledak
9	Khrisna Cargo	Bali	Barang IKM
10	PT. Gerbang Teknologi Cikarang	Jababeka	Tekstil (kapas)
11	PT. Agility	Cikarang	Bahan Baku Kimia

Sumber: Bisnis Indonesia, 2017

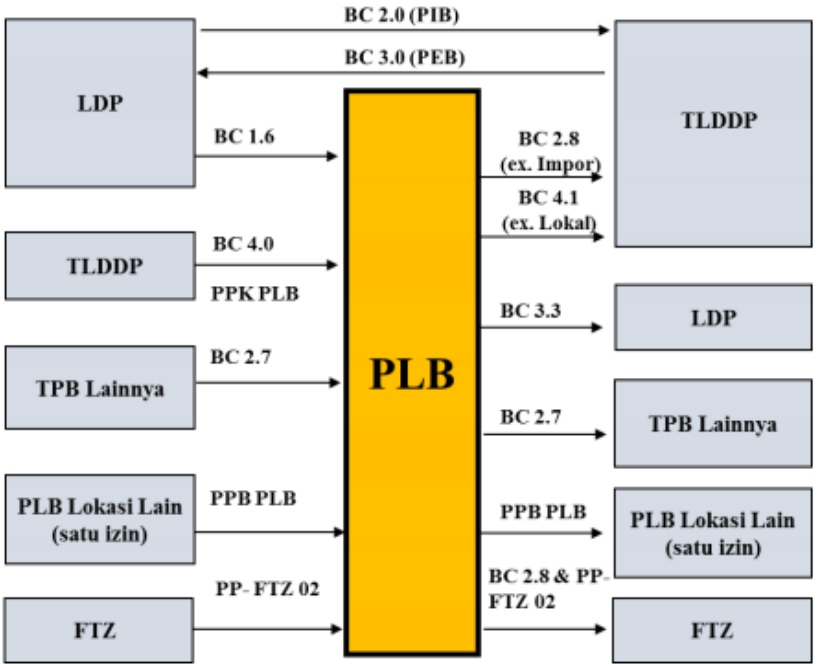
Sejak peresmian PLB pertama kali, jumlah penyelenggara dan lokasi gudang PLB semakin bertambah dari waktu ke waktu. Sampai dengan laporan ini ditulis, jumlah penyelenggara dan lokasi gudang PLB sudah berkembang menjadi 34 PLB di 42 lokasi yang tersebar di berbagai wilayah di Indonesia dengan berbagai fokus industri yang didukung sebagai mana ditunjukkan pada Gambar 4-1.



Gambar 4-1 Peta Sebaran Lokasi PLB

Seluruh daftar yang sudah di operasikan, terbagi dalam pengelompokan berdasarkan komoditi yang berbeda. Dalam penelitian Tugas Akhir ini PLB yang termasuk dalam ruang lingkup analisis adalah PLB komoditi kapas. Adapun sampai 2017 PLB Kapas di Indonesia sudah ada di dua lokasi, yaitu PT. Cikarang Dry Port dan PT. Dunia Express Transindo.

4.1.1 Dokumen Impor pada saat Penerapan PLB



Sumber: (Ditjen Bea Cukai, 2017)

Gambar 4-2 Skema Pemasukan dan Pengeluaran Barang di PLB

Selain fasilitas penundaan bea masuk dan pajak, PLB juga diberikan fleksibilitas dalam hal pemasukan dan pengeluaran barang (*one to many*, *many to one*, *many to many*) sebagaimana ditunjukkan oleh Gambar 4-2. Barang yang akan ditimbun di PLB bukan hanya bisa berasal dari impor (luar daerah pabean /LDP), namun bisa juga berasal dari TPB lain, PLB di lokasi lain (satu izin), kawasan bebas, kawasan ekonomi khusus (KEK) dan dari dalam negeri (tempat lain dalam daerah pabean/TLDDP). Demikian pula barang yang dikeluarkan dari PLB bukan hanya bisa dikeluarkan untuk diimpor untuk di pakai di dalam negeri (TLDDP) tapi bisa diteruskan ke TPB lain, PLB di lokasi lain (satu izin), kawasan bebas, kawasan ekonomi khusus (KEK) dan di ekspor ke negara lain (LDP). Adapun keterangan mengenai dokumen pemberitahuan pabean dari setiap pemindahan barang pada Gambar 4-2 bisa dilihat pada Tabel 4-3.

Tabel 4-3 Keterangan Dokumen Pemberitahuan Pabean

No	Kode Dok	Keterangan
1	BC 1.0	Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut
2	BC 1.1	Pemberitahuan barang kargo/niaga yang diangkut dalam sarana pengangkut
3	BC 1.2	Pemberitahuan barang impor yang diangkut lanjut
4	BC 1.3	Pemberitahuan pengangkutan barang asal daerah pabean dari satu tempat ke tempat lain melalui luar daerah pabean
5	BC 2.0	Pemberitahuan Impor Barang
6	BC 2.1	Pemberitahuan Impor Barang Tertentu
7	BC 2.2	Pemberitahuan Impor Barang penumpang/awak sarana pengangkut
		Pencacahan dan Pembeaan Kiriman Pos: Pemberitahuan Impor Barang melalui Paket Pos
		Kartu Identitas Lintas Batas: Pemberitahuan impor bagi penduduk di perbatasan
8	BC 2.3	Pemberitahuan pemasukan barang impor ke TPB
9	BC 2.4	Pemberitahuan penyelesaian barang impor yang mendapatkan fasilitas kemudahan untuk diekspor, namun tidak jadi diekspor.
10	BC 2.5	Pemberitahuan pengeluaran barang dari TPB
11	BC 3.0	Pemberitahuan Ekspor Barang
12	BC 3.1	Pemberitahuan Ekspor Barang Tertentu -> sudah digabung dengan PEB
13	BC 4.0	Pemberitahuan pemasukan barang asal daerah pabean ke Kawasan Berikat

Dalam persyaratan penimbunan barang, barang impor dapat dikeluarkan dari kawasan pabean atau tempat lain yang diperlakukan sama dengan tempat penimbunan sementara untuk ditimbun di PLB. Untuk pengeluaran barang impor dari kawasan pabean atau tempat lain yang diperlakukan sama dengan tempat penimbunan sementara untuk ditimbun di PLB diberitahukan dengan menggunakan Pemberitahuan Pabean Pemasukan Barang Impor Untuk Ditimbun di Pusat Logistik Berikat (BC 1.6) yang dibuat oleh penyelenggara PLB berdasarkan Dokumen Pelengkap Pabean untuk disampaikan ke kantor pengawas. Barang yang ditimbun di PLB dengan pemberitahuan BC 1.6 mendapatkan fasilitas penangguhan bea masuk, pembebasan cukai, dan/atau tidak dipungut PDRI. Dokumen Pelengkap Pabean disampaikan kepada pejabat yang menangani pemeriksaan dokumen dalam hal barang impor akan menggunakan tarif preferensi pada saat dikeluarkan dari PLB untuk diimpor untuk dipakai.

Terhadap BC 1.6 yang telah disampaikan, diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) PLB dan Surat Pemberitahuan Pengawasan Pembongkaran dan Penimbunan (SP4) PLB melalui Sistem Komputer Pelayanan Pabean (SKP) saat melakukan pengawasan pemasukan barang ke PLB. Pengeluaran barang impor dilakukan setelah diterbitkan SPPB PLB. Apabila terdapat kekurangan jumlah barang yang diimpor dari BC 1.6, harus dilakukan pengeluaran atas barang yang kurang dengan menggunakan BC 1.6 semula dalam jangka waktu paling lama 60 hari sejak tanggal SPPB PLB. Pemasukan barang impor ke PLB dari kawasan pabean atau tempat lain yang diperlakukan sama dengan tempat penimbunan sementara dilakukan dengan menggunakan SPPB PLB dan dengan dilakukan pengawasan pemasukan, pelepasan tanda pengaman, dan pengawasan pembongkaran dan penimbunan barang.

Untuk mengeluarkan barang impor dari PLB untuk dipakai, importir harus menyampaikan pemberitahuan pabean berupa BC 2.8 atau Dokumen Pelengkap Pabean (apabila dibutuhkan pergerakan barang secara cepat dan singkat, BC 2.8 dapat disampaikan setelah pengeluaran barang impor paling lama 2 hari kerja). BC 2.8 disampaikan ke kantor pengawas setiap kali pengeluaran barang dari PLB untuk diimpor untuk dipakai. Pengeluaran barang dari PLB untuk diimpor untuk dipakai dimana harus dilakukan pemeriksaan fisik, dokumen pelengkap pabean harus disampaikan paling lama 3 hari sejak Surat Pemberitahuan Pemeriksaan Fisik. Untuk dapat mengeluarkan barang menggunakan dokumen pelengkap pabean, importir

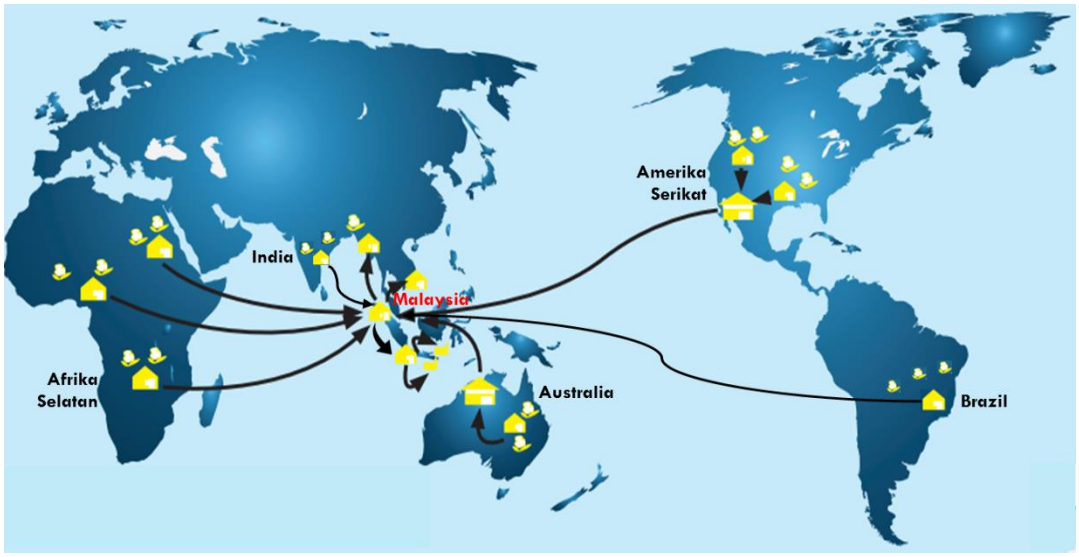
mengajukan permohonan kepada kepala kantor pengawas dengan melampirkan daftar jenis barang, nomor HS, perkiraan jumlah dan jenis barang serta contoh bentuk dokumen pelengkap pabean. Persetujuan penggunaan dokumen pelengkap pabean diberikan oleh kepala kantor pengawas dan berlaku sampai dengan dilakukan pencabutan oleh kepala kantor pengawas.

Berikut dokumen-dokumen pemberitahuan pabean dari setiap pemindahan barang pada adalah sebagai berikut.

- BC 1.1 : *Inward manifest*/manifes yang memuat daftar muatan barang niaga yang diangkut oleh sarana pengangkut saat memasuki kawasan pabean.
- BC 1.6 : Pemberitahuan pabean pemasukan barang impor untuk ditimbun di PLB
- BC 2.0 : PIB (Pemberitahuan Impor Barang) / Pemberitahuan pabean untuk pengeluaran barang yang diimpor untuk dipakai.
- BC 2.7 : Pemberitahuan Pengeluaran Barang untuk diangkut dari TPB ke TPB lain.
- BC 2.8 : PIB PLB/ Pemberitahuan pabean untuk pengeluaran barang dari PLB untuk diimpor untuk dipakai/ diimpor sementara.
- BC 3.0 : PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang)
- BC 4.0 : Pemberitahuan pemasukan barang asal tempat lain dalam daerah pabean ke tempat penimbunan berikat.
- BC 4.1 : Pemberitahuan Pengeluaran Kembali Barang Asal Tempat Lain Dalam Daerah Pabean Dari Tempat Penimbunan Berikat.
- PPB PLB: Pemberitahuan Pabean pengeluaran barang dari PLB di satu lokasi ke PLB di lokasi lain yang masih satu izin pengusahaan.
- PP-FTZ 02 : Pemberitahuan Pabean untuk pemasukan dan pengeluaran barang ke dan dari Kawasan Bebas dari dan ke Tempat Penimbunan Berikat, Kawasan Bebas lainnya, dan Kawasan Ekonomi Khusus.

Perbedaan dokumen setelah penerapan *Pusat Logistik Berikat* terdapat pada dokumen B.C 1.6 dan B.C 2.8 mengenai dokumen pemberitahuan pabean pemasukan barang impor untuk ditimbun di PLB dan dokumen PIB PLB/ Pemberitahuan pabean untuk pengeluaran barang dari PLB untuk diimpor [untuk dipakai/ diimpor sementara. Sedangkan Non – PLB yaitu dokumen BC 2.0 mengenai dokumen impor barang.

4.1.2 Prosedur Impor pada saat Penerapan PLB



Gambar 4-3 Jalur Rantai Pasok Kapas ke Indonesia

Gambar 4-3 diatas menunjukkan jalur rantai pasok kapas dari negara produsen hingga ke negara pemakai di kawasan Asia Tenggara. Sebelum kapas sampai ke Indonesia atau negara ASEAN lainnya, kapas ditimbun di gudang pelabuhan di Port Klang, Malaysia. Menurut fungsinya, gudang pelabuhan di Port Klang berfungsi sebagai gudang konsolidasi. Konsep PLB sama dengan konsep gudang di Port Klang Malaysia yaitu mengumpulkan barang dari berbagai sumber pasokan dan mendistribusikan ke industri tekstil domestik maupun industri tekstil di luar negeri. Selanjutnya para pelaku usaha industri penggguna bahan baku kapas mengimpor bahan baku kapas dari Malaysia. Dengan skema seperti ini, importasi bahan baku/bahan penolong harus melalui pengurusan L/C selama sebulan, pengiriman sebulan, dan penyimpanan (di gudang pelabuhan) selama sebulan sehingga para pelaku usaha harus membayar bunga tiga bulan.

Proses memasukan kapas ke PLB Indonesia dari 5 negara penghasil kapas adalah sebagai berikut:

- Proses pengiriman dari negara asal dengan menggunakan kapal petikemas.
- Setelah kapal yang mengangkut kapas tiba di perairan Indonesia dan *shipping line* menyampaikan BC 1.1, peti kemas diturunkan dari kapal dan diletakkan di terminal penumpukan (CY).
- Industri/Importir atau PPJK yang mewakilinya mengisi dan membuat formulir BC 1.6 dalam bentuk data elektronik dan menyampaikan data BC 1.6 secara elektronik melalui SKP di Kantor Pengawas.

- SKP di Kantor Pengawas menerima data BC 1.6 dan melakukan penelitian kesesuaian data BC 1.6.
- Jika pengisian data BC 1.6 tidak sesuai, SKP mengirimkan respon penolakan dan Industri/Importir memperbaiki data PIB dan mengirimkan kembali.
- Jika hasil penelitian telah sesuai, SKP di Kantor Pengawas memberikan nomor dan tanggal pendaftaran BC 1.6, mengirimkan respon Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang PLB (SPPB PLB) ke Industri/Importir.
- Data BC 1.6 dan SPPB PLB pada SKP di Kantor Pengawas dikirimkan ke SKP di Kantor Pembongkaran di TPS.
- SKP mengirimkan data SPPB PLB ke Pengusaha TPS dan Pejabat yang mengawasi TPS.
- Pejabat yang mengawasi TPS menyiapkan dan mengadministrasikan tanda pengaman (segel) untuk dilekatkan pada kemasan atau peti kemas.
- Peti kemas dikeluarkan dari Pelabuhan.

Sumber: Tim INSW Kemenko Perekonomian dalam (Haryana, 2012), diolah.

Gambar 4-4 Pergerakan Peti Kemas Impor

4.2 Gambaran Komoditi Kapas di Indonesia

4.2.1 Demand Impor Kapas Indonesia

Kapas termasuk yang paling banyak dipergunakan untuk tekstil. Kapas merupakan salah satu bahan baku penting untuk mendukung perkembangan Industri Tekstil dan Produk Tekstil (TPT). Pemerintah menetapkan kapas sebagai salah satu komoditas prioritas bagi penerimaan devisa negara, pemenuhan kebutuhan bahan baku industri dalam negeri.

Tingginya kebutuhan bahan baku industri tekstil dengan keadaan permasalahan yang dialami Indonesia sekarang ini, membuat pemerintah juga menetapkan Pusat Logistik Berikat yang digunakan untuk menimbun kapas sebagai bahan baku untuk mendukung Industri Tekstil dan Produk Tekstil (TPT). Berdasarkan data kebutuhan serat kapas untuk pasar dalam negeri cenderung meningkat melalui Pusat Logistik Berikat baik sebelum maupun sesudah diberlakukannya di PT. Dunia Express

Transindo (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015). Panjangnya rantai impor kapas membuat harga bahan baku tekstil menjadi tinggi ketika sampai pengguna akhir. Perlu dilakukan efisiensi pengadaan kapas dari negara pengimpor langsung ke gudang di Indonesia agar jarak antara pelaku usaha menjadi dekat dan efektif.

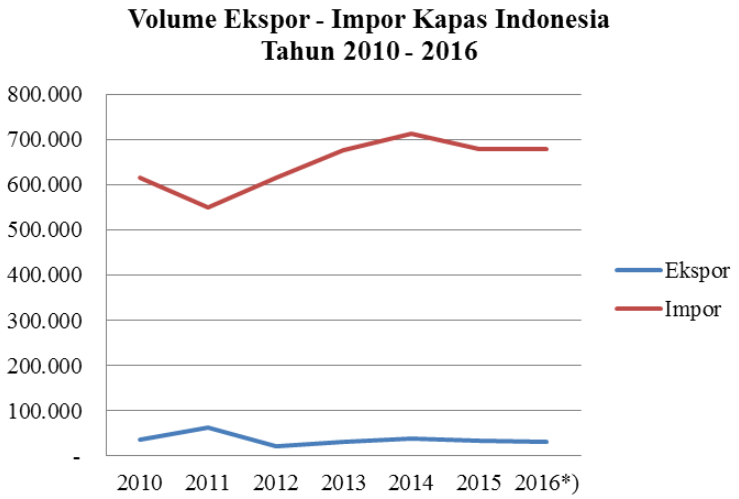
Tabel 4-4 Volume Ekspor dan Impor Kapas Indonesia

Tahun	Ekspor		Impor	
	Volume (Ton)	Nilai (Ribu US$)	Volume (Ton)	Nilai (Ribu US$)
2010	36.709	45.998	616.110	1.158.103
2011	61.977	25.519	549.578	1.798.406
2012	20.883	37.529	615.101	1.345.889
2013	30.637	45.617	676.682	1.357.597
2014	38.081	44.400	711.747	1.415.959
2015	34.202	37.089	679.455	1.100.305
2016*)	31.305	36.402	678.936	1.675.980

**) Sampai dengan September 2016*

Sumber: Direktorat Jenderal Perkebunan, diolah Pusdatin

Kapas bukan merupakan komoditi yang dikonsumsi langsung sehingga perhitungan konsumsi kapas di Indonesia didekati dengan konsep ketersediaan untuk konsumsi, dimana ketersediaan untuk konsumsi dihitung dari produksi ditambah volume impor dikurangi dengan ekspor. Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa volume impor komoditi kapas jauh lebih tinggi dari hasil ekspor kapas Indonesia. Perkembangan ketersediaan konsumsi kapas pada 6 tahun terakhir fluktuatif namun cenderung naik (Gambar 4-5).



Sumber: Direktorat Jenderal Perkebunan, diolah Pusdatin

Gambar 4-5 Perkembangan Volume Ekspor - Impor Kapas di Indonesia

PT. Dunia Express Transindo merupakan perusahaan penyedia layanan logistik yang menyediakan semua layanan logistik yang ada, dari impor bahan baku, mengantarkan ke pabrik, menyimpan di gudang DUNEX, dan mengantarkan barang jadi kepada konsumen akhir atau mengekspor ke luar Indonesia. PT. DUNEX saat ini merupakan salah satu perusahaan yang ditunjuk pemerintah sebagai PLB untuk komoditi bahan baku industri Tekstil yaitu kapas.

Tabel 4-5 Volume Impor Kapas sebelum adanya PLB

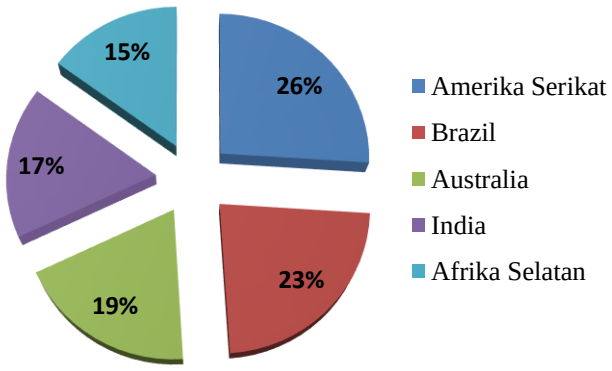
Volume Impor (Ton)		
2014	2015	2016
123.680	123.680	137.560

Sumber: PT. Dunia Express Transindo, 2017 (diolah kembali)

Berdasarkan data dari PT. Dunia Express Transindo, seperti yang terlihat pada tabel diatas, volume impor kapas pada 2016 mengalami kenaikan sebesar 11% dari tahun sebelumnya yaitu sebesar 137.560 Ton. Secara umum volume impor kapas setiap tahunnya mengalami perubahan yang fluktuatif.

4.2.2 Negara Eksportir Kapas

Saat ini Indonesia masih menjadi konsumen aktif komoditi kapas daripada sebagai penyuplai. Hampir setiap tahunnya Indonesia hanya mampu mengekspor komoditi kapas ke luar negeri tidak lebih dari 10% volume impor. Berdasarkan rata-rata ekspor kapas tahun 2014-2016*) menunjukkan bahwa USA sebagai negara eksportir kapas terbanyak di dunia dengan presentase sebesar 28% (518 ribu ton) terhadap total volume ekspor kapas dunia. Volume ekspor kapas di dunia juga kontribusi dari Brazil (22%), Australia (7%), India (6%), dan Afrika Selatan (1%). Sisanya sebesar 36% merupakan kontribusi negara lain. Indonesia berada diurutan ke-65 sebagai negara eksportir kapas di dunia.



Sumber: PT. Dunia Express Transindo, 2017 (diolah kembali)

Gambar 4-6 Prosentase Volume Berdasarkan Negara Eksportir Tahun 2014-2016

Apabila dilihat pada diatas berdasarkan proporsinya dalam volume impor kapas secara keseluruhan, maka dapat terlihat dominasi volume impor kapas terbesar selama 3 tahun terakhir yaitu oleh USA.

Sedangkan *demand* pada PLB PT. Dunia Express Transindo juga didominasi oleh 5 negara dengan volume impor kapas terbanyak, terlihat pada tabel berikut.

Tabel 4-6 Volume Impor Kapas PLB

Negara Asal	Volume Impor (Ton)		
	2014	2015	2016
Amerika Serikat	32.160	32.160	35.760
Brazil	28.440	28.440	31.640
Australia	23.500	23.500	26.140
India	21.020	21.020	23.380
Afrika Selatan	18.560	18.560	20.640
TOTAL	123.680	123.680	137.560

Sumber: PT. Dunia Express Transindo, 2017 (diolah kembali)

4.3 Pola Perdagangan Impor Kapas Saat Ini

Pada kondisi sebelum adanya PLB didapatkan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk biaya logistik pengiriman kapas. Yaitu terdiri dari biaya transportasi, biaya penumpukan, dan biaya administrasi. Berikut detail Biaya Total sebagai berikut.

4.3.1 Biaya Transportasi

Dalam proses pengiriman impor kapas, moda transportasi yang digunakan dari daerah importir yang berasal dari lima negara yakni Amerika Serikat, Brazil, Australia, India, dan Afrika Selatan menuju Gudang di Negara lain maupun ke di Indonesia sebelum adanya PLB yaitu dengan menggunakan kapal kontainer, truk *trailer short chassis*, serta menggunakan truk *trailer long chassis*. Berikut detail data spesifikasi masing – masing moda tersebut secara umum.

A. Moda Transportasi Laut

Kapal yang digunakan untuk impor kapas adalah kapal *container*. Pengiriman dari berbagai negara dilakukan dengan menggunakan kapal dengan kapasitas berbeda-beda menuju pelabuhan Port Klang, Gudang Konsolidasi di Malaysia. Yang pertama kapal yang digunakan pada rute Amerika Serikat – Port Klang bernama MV. APL OAKLAND dengan DWT sebesar 53.476 ton dan *payload* atau kapasitas kapal adalah 4.750 TEUs seperti berikut.

Tabel 4-7 Spesifikasi Kapal MV. APL OAKLAND

Data Kapal		
Nama Kapal	**APL OAKLAND**	
No. IMO	**9332250**	
Tahun	**2014**	
DWT	**53.476**	**Ton**
Kapasitas	**4.750**	**Teus**
GT	41.800	GT
Panjang	267,00	m
Lebar	32,00	m
Sarat	9,70	m
Kecepatan	11,80	knot
Jumlah ABK	27	orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	44.450	HP
	33.160	kW
Merk	**B&W 8 K 98 MC-C**	
Auxiliary	11.367	HP
	8.480	kW

Yang digunakan pada rute Brazil – Port Klang bernama MV. NYK Fuji dengan DWT sebesar 48.190 ton dan kapasitas kapal adalah 4.282 TEUs seperti berikut.

Tabel 4-8 Spesifikasi Kapal NYK Fuji

Data Kapal		
Nama Kapal	**NYK FUJI**	
No. IMO	**9482938**	
Tahun	**2012**	
DWT	**48.190**	**Ton**
Kapasitas	**4.282**	**Teus**
GT	44.854	GT
Panjang	266,00	m
Lebar	36,00	m
Sarat	9,30	m
Kecepatan	11,60	knot
Jumlah ABK	27	orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	43.110	HP
	32.160	kW
Merk	**B&W 8 K 98 MC-C**	
Auxiliary	11.367	HP
	8.480	kW

Pada rute Australia – Port Klang bernama MV. Chiloe Island dengan DWT sebesar 33.316 ton dan *payload* kapal adalah 2.924 TEUs seperti berikut.

Tabel 4-9 Spesifikasi Kapal MV. Chiloe Island

Data Kapal		
Nama Kapal	**CHILOE ISLAND**	
No. IMO	**9311749**	
Tahun	**2007**	
DWT	**33.316**	**Ton**
Kapasitas	**2.924**	**Teus**
GT	28.911	GT
Panjang	222,00	m
Lebar	30,00	m
Sarat	9,90	m
Kecepatan	11,60	knot
Jumlah ABK	25	orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	29.718	HP
	22.170	kW
Merk	**Hyundai 7K80MC-C**	
Auxiliary	9.008	HP
	6.720	kW

Pada rute India – Port Klang bernama MV. Port Klang Voyager dengan DWT sebesar 33.093 ton dan kapasitas kapal adalah 2.762 TEUs seperti berikut.

Tabel 4-10 Spesifikasi Kapal MV. Port Klang Voyager

Data Kapal		
Nama Kapal	**PORT KLANG VOYAGER**	
No. IMO	**9275385**	
Tahun	**2008**	
DWT	**33.093**	**Ton**
Kapasitas	**2.762**	**Teus**
GT	34.610	GT
Panjang	235,00	m
Lebar	32,00	m
Sarat	9,50	m
Kecepatan	11,10	knot
Jumlah ABK	27	orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	28.525	HP
	21.280	kW
Merk	**MAN B&W 8 550 MC-C**	
Auxiliary	5.119,30	HP
	3.819,00	kW

Pada rute Afrika Selatan – Port Klang bernama MV. Box Voyager dengan DWT sebesar 33.396 ton dan kapasitas kapal adalah 2.824 TEUs seperti berikut.

Tabel 4-11 Spesifikasi Kapal MV. Box Voyager

Data Kapal		
Nama Kapal	**BOX VOYAGER**	
No. IMO	**9418377**	
Tahun	**2010**	
DWT	**32.545**	**Ton**
Kapasitas	**2.526**	**Teus**
GT	35.000	GT
Panjang	229,00	m
Lebar	32,00	m
Sarat	9,60	m
Kecepatan	11,70	knot
Jumlah ABK	25	orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	27.670	HP
	20.642	kW
Auxiliary	9.973	HP
	7.440	kW

Sedangkan setelah terkumpul di gudang konsolidasi di Malaysia dilanjutkan pada pada rute Afrika Selatan – Port Klang bernama MV. Box Voyager dengan DWT sebesar 33.396 ton dan kapasitas kapal adalah 2.824 TEUs seperti berikut.

Tabel 4-12 Spesifikasi Kapal MV. NYK Joanna

Data Kapal		
Nama Kapal	**NYK JOANNA**	
No. IMO	**9387449**	
Tahun	**2009**	
DWT	**33.532**	**Ton**
Kapasitas	**2.664**	**Teus**
GT	27.003	GT
Panjang	210,00	m
Lebar	30,00	m
Sarat	9,60	M
Kecepatan	11,60	Knot
Jumlah ABK	25	Orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	28.525	HP
	21.280	kW
Merk	**MAN B&W 8 550 MC-C**	
Auxiliary	5.119,30	HP
	3.819,00	kW

Untuk memenuhi *demand* dalam satu tahun 2016 seperti pada Tabel 4-6, dilakukan perhitungan biaya transportasi laut untuk kondisi sebelum adanya PLB.

Tabel 4-13 Asumsi – Asumsi dalam Perhitungan Biaya Pelayaran

Demand	**137.560**	**Ton**
Asumsi – Asumsi		
20'	25%	
40'	75%	
Load Factor Kapal	90%	
Demand dalam Petikemas		
20'	3.439	Box
40'	7.936	Box

Dari seluruh rute pelayaran sebelum adanya PLB didapatkan Biaya Total pelayaran dengan rincian sebagai berikut.

Tabel 4-14 Biaya Total Pelayaran

	Total Cost 20'	**Total Cost 40'**
	(Rp/thn)	**(Rp/thn)**
Amerika Serikat	12.229.988.106	36.665.367.694
Brazil	8.310.337.186	24.939.416.449
Australia	3.826.944.259	11.471.470.221
India	2.094.722.060	6.284.166.181
Afrika Selatan	4.114.875.742	12.347.019.594
Malaysia	9.423.905.611	18.341.532.673
Biaya Total	**30.576.867.352**	**91.707.440.140**
Unit Cost	**8.891.209**	**11.555.653**

Dari keseluruhan rute pelayaran didapatkan Biaya Total 122.284 Jt-Rp/tahun, dan dengan biaya per unit Rp 888.953 /ton atau Rp 889 /kg.

B. Moda Transportasi Darat

Untuk transportasi darat dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju kawasan industri Karawang, pengangkutan dilakukan menggunakan Truk *Trailer Short Chassis* untuk petikemas 20 feet dan Truk *Trailer Long Chassis* untuk 40 feet. Untuk Biaya Total *trucking* dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Industri Karawang didapatkan sebagai berikut.

Tabel 4-15 Biaya Total Trucking

	20'	**40'**
Tj. Priok - Industri Karawang	Rp 4.700.000	Rp 5.000.000
Biaya Trucking	**Rp 16.163.300.000**	**Rp 39.680.769.231**

Biaya trucking dari Tanjung Priok menuju Industri di Karawang didapatkan Biaya Total 55.844 Jt-Rp/tahun, dan dengan biaya per unit Rp 405.962 /ton.

4.3.2 Biaya Penumpukan

A. Biaya Gudang di Malaysia

Biaya yang membedakan saat kondisi sebelum dan sesudah adanya PLB yaitu kegiatan *transhipment* di Malaysia. Dari proses pengiriman impor kapas dari negara asal kapal melakukan *transhipment* dan biasanya melakukan penumpukan selama satu bulan di gudang konsolidasi di Malaysia. Biaya penumpukan gudang di Malaysia terdiri dari biaya penumpukan, biaya *handling*, dan biaya *custom clearance*. Dari hasil penelitian di lapangan sebelum adanya PLB total biaya pelabuhan didapatkan sebagai berikut.

Tabel 4-16 Biaya Total Penumpukan di Malaysia

		20'	40'
Covered Storage	(Rp/thn)	29.619.202.295	119.270.324.306
Handling	(Rp/thn)	6.282.296.475	24.067.696.394
Custom Clearance	(Rp/thn)	2.260.361.985	9.113.143.706
	(Rp/thn)	**38.161.860.755**	**152.451.164.406**

Dari keseluruhan kegiatan yang dilakukan di Gudang didapatkan Biaya Total 190.613 Jt-Rp/tahun, dan dengan biaya per unit Rp 1.385.672 /ton.

B. Biaya Pelabuhan

Biaya pelabuhan selain biaya bongkar muat dari kapal menuju dermaga ataupun sebaliknya. Biaya pelabuhan didapatkan dari biaya penumpukan di CY, biaya Lo-Lo, biaya recovery, dll. Dari hasil penelitian di lapangan sebelum adanya PLB totak biaya pelabuhan didapatkan sebagai berikut.

Tabel 4-17 Biaya Total Pelabuhan

		20'	40'
Port Storage	(Rp/thn)	1.683.734.400	7.770.931.200
Lo-Lo Cost	(Rp/thn)	742.608.000	2.571.264.000
Others	(Rp/thn)	771.402.473	2.724.174.320
Port Cost	(Rp/thn)	**3.197.744.873**	**13.066.369.520**

Dari keseluruhan biaya pelabuhan didapatkan Biaya Total 16.264 Jt-Rp/tahun, dan dengan biaya per unit Rp 118.233 /ton.

C. Biaya *Demmurage*

Biaya *demmurage* merupakan denda dari batas waktu pemakaian *container* di dalam area pelabuhan dari dari dermaga sampai dengan pintu keluar. Sedangkan biaya *detention* merupakan batas waktu pemakaian *container* di luar pelabuhan dari pintu keluar pelabuhan sampai depo.

Tabel 4-18 Biaya Total *Demmurage*

		20'	40'
Demurrage	(Rp/thn)	1.331.586.514	4.610.589.257
Repair	(Rp/thn)	258.566.576	795.805.447
Detention	(Rp/thn)	-	-
Demmurage Cost	(Rp/thn)	1.590.153.090	5.406.394.704

Dari keseluruhan *demmurage* yang terjadi dalam satu tahun didapatkan Biaya Total *Demmurage* 6.997 Jt-Rp/tahun, dan dengan biaya per unit Rp 50.862 /ton.

4.3.3 Biaya Administrasi

A. Biaya *Custom Clearance*

Biaya *custom clearance* sebelum adanya PLB yaitu hanya dengan dokumen BC 2.0 yaitu biaya mengeluarkan barang dari pelabuhan untuk dikirim ke industri.

Tabel 4-19 Biaya Total *Custom Clearance*

	20’	40’
Custom Clearance	Rp 258.225.000	Rp 596.250.000

Dari keseluruhan proses *custom* yang dilakukan di Pelabuhan didapatkan Biaya Total *Custom Clearance* 855 Jt-Rp/tahun, dan dengan biaya per unit Rp 6.212 /ton.

B. Biaya *Delivery Order*

Biaya *delivery order* merupakan biaya yang dikenakan oleh pihak pelayaran dalam hal pengelolaan kontainer di pelabuhan. Yang termasuk ke dalam biaya *delivery order* adalah biaya THC (*Terminal handling charge*), biaya penjaluran, biaya pembersihan, dan biaya jaminan.

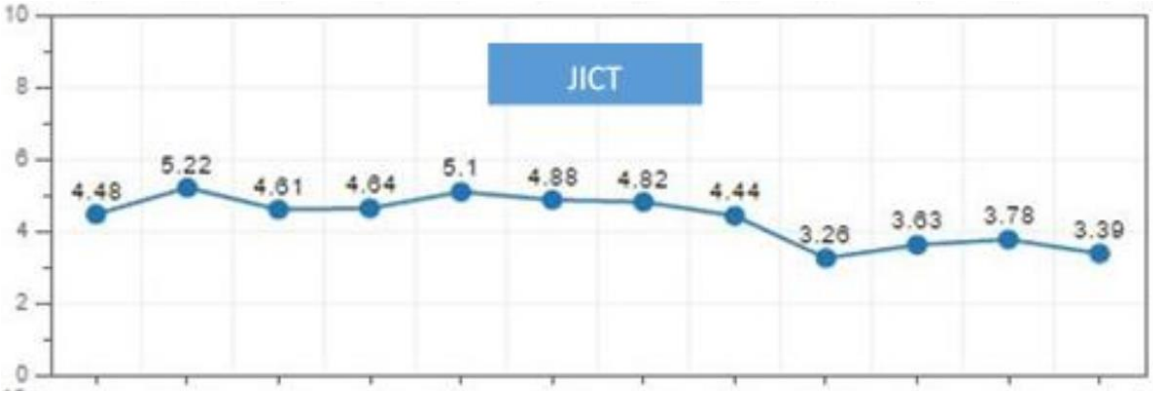
Tabel 4-20 Biaya Total *Delivery Order*

	20’	40’
Delivery Order	Rp 9.781.969.500	Rp 31.859.072.000

Dari keseluruhan proses *delivery order* di Pelabuhan didapatkan Biaya Total *Delivery Order* 41.641 Jt-Rp/tahun, dan dengan biaya per unit Rp 302.712 /ton.

4.4 Dwelling Time Pelabuhan Tanjung Priok

Efisiensi prosedur kepabeanan di pelabuhan merupakan salah satu komponen penilaian LPI. Pelabuhan merupakan titik simpul (node) dalam rantai pasok global, sehingga kinerja suatu rantai pasok global juga ditentukan oleh kinerja pelabuhan dalam rantai pasokan tersebut. Salah satu aspek kinerja pelabuhan yang akhir-akhir ini hangat diperbincangkan adalah *dwelling time*. Menurut *Pengelola Portal Indonesia National Single Window* (PP INSW), *dwelling time* adalah waktu tunggu yang dibutuhkan mulai saat peti kemas diturunkan dari sarana pengangkut hingga keluar dari area pelabuhan.



Gambar 4-7 Data Bulanan *Dwelling Time* (Hari) di JICT 2 Pelabuhan Tanjung Priok

Data *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Priok tahun 2015 ditunjukkan oleh gambar Gambar 4-7. Dimana waktu tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok memakan waktu 5,5 hari. Dengan lamanya *dwelling time* proses pengadaan bahan baku dan bahan penolong yang berasal dari luar negeri (impor) akan terhambat dan berdampak pada biaya peningkatan biaya logistik terutama pada biaya pengadaan *(procurement)* dan biaya penyimpanan bahan baku (*holding cost*). Pada akhirnya, biaya logistik yang tinggi akan berdampak pada produksi yang tidak efisien dan rendahnya daya saing.

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB 5
ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Setelah mengetahui kondisi saat ini impor kapas pada Bab 4, maka tahap selanjutnya adalah tahap analisis terhadap penerapan Pusat Logistik Berikat untuk impor kapas dengan dilakukan komparasi Biaya Total. Tahap awal yang akan dilakukan yaitu melakukan perhitungan biaya rantai pasok kondisi saat ini, kondisi saat sebelum adanya PLB. Setelah itu dilakukan perhitungan setelah diterapkannya PLB.

5.1 Studi Kasus Impor Kapas

Pada sebelum pengoperasian PLB untuk pengiriman impor kapas dilakukan dengan menggunakan petikemas, dimana pengusaha industri Indonesia yang membutuhkan bahan baku kapas masih harus menunggu melalui proses yang panjang dikarenakan Negara Importir terletak jauh dari Indonesia yang mengharuskan melakukan *transhipment* ataupun harus menggunakan gudang penyimpanan yang berada di Negara tetangga seperti Malaysia.

Pada penelitian ini dilakukan survei di lokasi salah satu penyelenggara PLB yang merupakan perusahaan penyedia jasa logistik yang berdiri pada tahun 1990 berlokasi di Sunter, Jakarta Utara. PT Dunex berpengalaman dalam memberikan pelayanan terkait dengan beberapa tipe kargo khususnya minyak dan gas, otomotif, *consumer goods*, elektronik, tekstil, mesin dan memberikan pelayanan untuk proyek yang membutuhkan *hadling* tertentu. PT Dunex termasuk salah satu dari penyelenggara 11 PLB yang diresmikan pertama kali pada tanggal 10 Maret 2016.

Jenis kegiatan usaha PT Dunex antara lain *warehouse*, *trucking*, *container depo*, *project setting*, *carrosserie* dan logistics service. Jumlah klien atau pengguna PLB Dunex ada 4 perusahaan yaitu PT Indocafco (PDPLB komoditi kapas), PT Nikawa Textile Indonesia, PT Insan Asri Semesta dan PT Tunas Multi Pratama. Fasilitas yang dimiliki sebagai penyelenggara PLB terdiri dari :

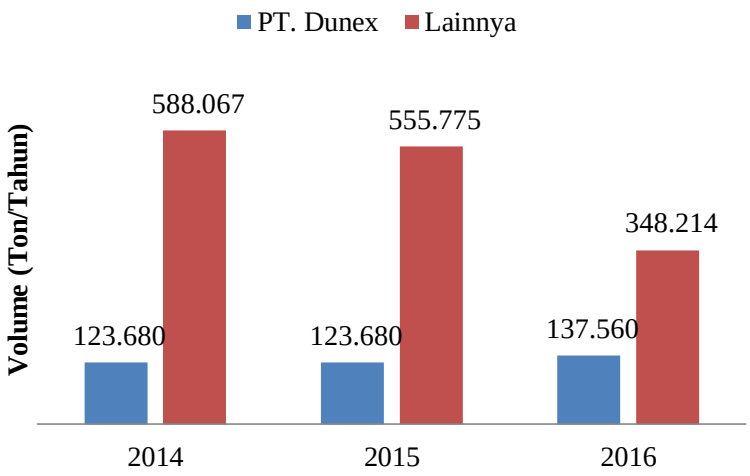
- Alat transportasi berupa *Trucking Trailer* / *Wingbox.*
- Peralatan pendukung seperti *Forklift bale clamp* dan *counter balance.*
- Sistem manajemen stok menggunakan *warehouse management system*.

Terkait dengan proses bisnis dan durasinya tercantum dalam tabel berikut :

Tabel 5-1 Proses Bisnis PT Dunex

Proses	Waktu/Durasi
Penerimaan barang	1 hari setelah ETA vessel atau selambat lambatnya 2 hari sejak ETA vessel (Jika tidak ada masalah pada BC 1.6)
Penyimpanan barang	Rata – rata 2-3 bulan
Pengeluaran barang	1 hari setelah terima PO , atau selambat lambatnya 2 hari (Jika tidak ada masalah di system BC 2.8/BC 2.7)
Administrasi	Pada hari yang sama

Pada Gambar 5-1 dapat dilihat bahwa jumlah impor kapas Indonesia menurun dalam 3 tahun terakhir. Impor kapas di Indonesia dapat dilakukan melalui lebih dari satu PLB, pada studi kasus penelitian tugas akhir ini penulis menggunakan salah satu penyelenggara PLB komoditi bahan baku industri tekstil yakni PT Dunex yang menangani sebanyak 28% dari total keseluruhan impor kapas di Indonesia dengan jumlah demand sebanyak 137.560 Ton kapas pada tahun 2016.



Sumber: PT. Dunia Express Transindo, 2017 (diolah kembali)

Gambar 5-1 Volume Impor Kapas Indonesia oleh PLB PT. Dunex

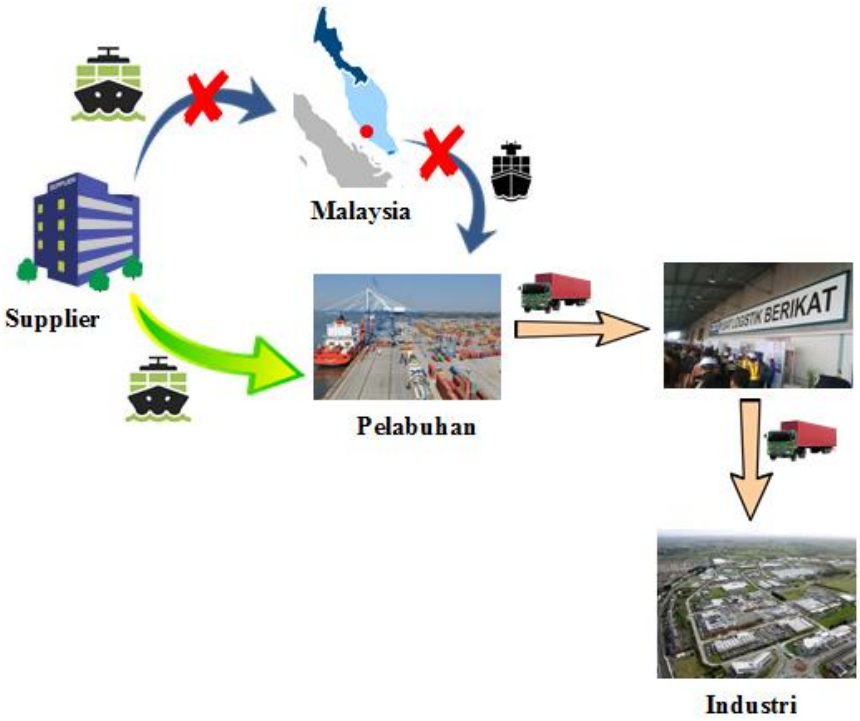
5.1.1 Evaluasi Kondisi Eksisting

Seperti yang sudah dijelaskan pada latar belakang penelitian ini bahwa impor pengiriman bahan baku industri tekstil oleh pelaku usaha tekstil masih panjang dan lama. Namun, guna meningkatkan efisiensi rantai pasok maka pemerintah Indonesia menerapkan Kebijakan Pusat Logistik Berikat. Berlakunya Kebijakan Pusat Logistik Berikat berarti peranan perusahaan akan meningkat dan secara tidak langsung akan membantu para pelaku usaha tekstil yaitu mendekatkan gudang.

Gambaran kegiatan logistik pengiriman barang dari pemasok sampai ke penerima dengan membandingkan antara sebelum ada PLB dengan setelah ada PLB dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 5-2 Alur Pengiriman Impor Kapas Sebelum Adanya PLB

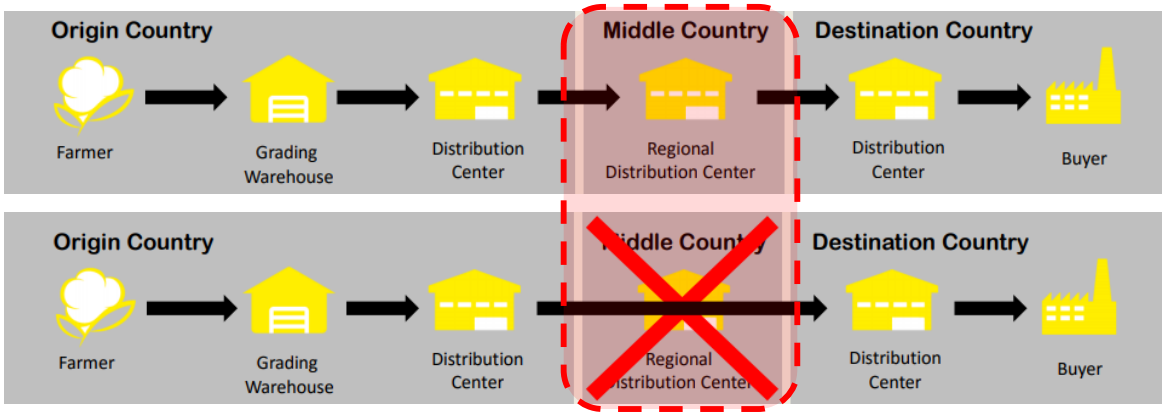
Pada Gambar 5-2 menunjukkan alur rantai pasok impor kapas sebelum adanya PLB yaitu dari negara produsen hingga ke negara pemakai termasuk Indonesia. Sebelum kapas sampai ke Indonesia atau negara ASEAN lainnya, kapas ditimbun di gudang pelabuhan di Port Klang, Malaysia. Menurut fungsinya, gudang pelabuhan di Port Klang berfungsi sebagai gudang konsolidasi. Konsep PLB sama dengan konsep gudang di Port Klang Malaysia yaitu mengumpulkan barang dari berbagai sumber pasokan dan mendistribusikan ke industri tekstil domestik maupun luar negeri. Selanjutnya para pelaku usaha industri penggguna bahan baku kapas mengimpor bahan baku kapas dari Malaysia. Dengan skema seperti ini, importasi bahan baku/bahan penolong harus melalui pengurusan L/C selama sebulan, pengiriman sebulan, dan penyimpanan (di gudang pelabuhan) selama sebulan sehingga para pelaku usaha harus membayar bunga tiga bulan. Malaysia merupakan negara yang membolehkan sistem gudang internasional atau logistik internasional. Artinya, barang impor yang masuk ke Malaysia boleh berasal dari *trader* internasional (bukan importir) yang memiliki stok bahan baku untuk memasukan barang ke dalam negeri dan bebas bea masuk impor.



Gambar 5-3 Alur Pengiriman Impor Kapas Setelah Adanya PLB

Pada Gambar 5-3 menunjukkan rantai pasok kapas dengan skema adanya PLB, dimana penerapan PLB akan memotong jalur distribusi di negara perantara seperti Malaysia sebagai gudang konsolidasi yang terletak di gudang pelabuhan Port Klang. Bahan baku kapas dari negara asal, langsung bisa ditempatkan oleh *trader* di PLB (*Bonded Logistics Center*) kapas yang salah satunya terletak di PT Dunex, Sunter Jakarta Utara. Dengan skema seperti ini pabrik kapas tidak perlu menyimpan bahan baku kapas sampai tiga bulan, tapi cukup satu bulan karena kapas sudah tersedia di gudang PLB. Para pengusaha ini tidak lagi perlu merisaukan stok kapasnya ada di luar negeri sebab bisa disimpan.

Perbedaan Non-PLB dan PLB



Gambar 5-4 Perbedaan Non – PLB dan PLB

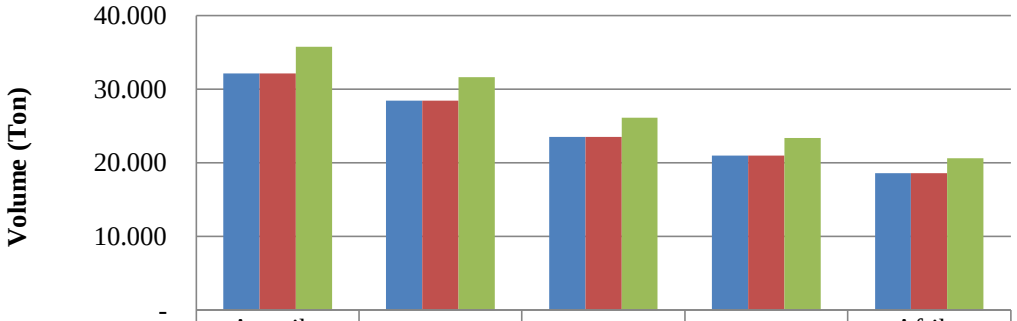
Setelah mengetahui perbedaan gambaran kegiatan logistik pengiriman impor kapas dari pemasok sampai ke penerima dengan membandingkan antara sebelum ada PLB dengan setelah ada PLB, maka untuk menerapkan PLB harus dilakukan komparasi Biaya Total yang dikeluarkan dari kedua kondisi tersebut. Penggunaan PLB harus menawarkan Biaya Total yang lebih rendah. Biaya Total tersebut akan mempengaruhi daya tarik pembeli atau importir untuk melakukan transaksi dengan menggunakan PLB.

Ketika melakukan komparasi, harus terlebih dahulu mengetahui setiap komponen biaya yang mempengaruhi Biaya Total baik dari pengiriman sebelum adanya PLB maupun setelah adanya PLB. Yang termasuk komponen biaya dalam perhitungan penelitian Tugas Akhir ini adalah biaya pengirman dari negara pemasok sampai ke pelabuhan penerima, biaya pengiriman penumpukan dan bongkar muat di pelabuhan yang tidak termasuk ke dalam *Freight* (tarif pengangkutan barang), biaya denda maupun perbaikan kontainer saat sebelum adanya PLB, biaya penumpukan persediaan dan karantina setelah adanya PLB, serta biaya biaya administrasi. Pada perhitungan biaya dalam penelitian Tugas Akhir ini tidak termasuk dengan bea masuk dari barang impor, harga jual barang yang dibeli, pajak, dan biaya asuransi, seperti pada Tabel 5-2.

Tabel 5-2 Komponen Harga Sebelum dan Setelah PLB Saat Ini

	Sebelum *PLB*	Setelah *PLB*	Satuan
In Scope			
Biaya Pelayaran			Rp/ton
Biaya Warehouse Malaysia		**x**	Rp/ton
Biaya Pelabuhan			Rp/ton
Biaya *Demmurage*		**x**	Rp/ton
Biaya Warehouse PLB	**x**		Rp/ton
Trucking			Rp/ton
Biaya *Delivery Order*			Rp/ton
Biaya *Custom Clearance*			Rp/ton
Out Scope			
Harga Dasar	**x**	**x**	Rp/ton
Pajak	**x**	**x**	Rp/ton
Asuransi	**x**	**x**	Rp/ton
Bea Masuk	**x**	**x**	Rp/ton
Biaya Total			**Rp/ton**

Data pada Tabel 5-2 didapatkan dari penyelenggara PLB untuk komoditi kapas yakni PT Dunia Express Transindo dan PLB lainnya PT Cipta Krida Bahari. Data sebelum PLB tersebut merupakan transaksi impor kapas dari lima pelabuhan asal negara yang berbeda menuju Port Klang, Malaysia dan dilanjutkan kembali ke Indonesia.



	Amerika Serikat	Brazil	Australia	India	Afrika Selatan
2014	32.160	28.440	23.500	21.020	18.560
2015	32.160	28.440	23.500	21.020	18.560
2016	35.760	31.640	26.140	23.380	20.640

Sumber: PT. Dunia Express Transindo, 2017 (diolah kembali)

Gambar 5-5 Volume Impor Kapas pada PLB

Pada penelitian ini data pada Gambar 5-5 yang digunakan adalah data permintaan impor kapas dalam negeri oleh PLB PT Dunex pada Tahun 2016 terhitung sampai dengan Bulan September. Pengiriman dilakukan dari 5 negara ekportir yaitu Amerika Serikat, Brazil, Australia, India, dan Afrika Selatan. Dengan presentase pengiriman dari Amerika Serikat sebesar 26%, Brazil 23%, Australia 19%, India 17%, dan Afrika Selatan 15% dari total pengiriman impor yaitu 137.560 Ton pada Tahun 2016, dengan rincian masing-masing pengiriman dari semua negara terdapat pada Gambar 5-5. Perhitungan Biaya Total setelah penerapan PLB diasumsikan pada jadwal impor yang sama dan belum diketahui nilainya.

Untuk mengetahui nilai pada keadaan setelah penerapan PLB tersebut, penelitian ini dilakukan pada satu penyelenggara PLB kapas dengan rute pelayaran impor dari lima negara dan jenis kapal kontainer pada data tersebut. Langkah pertama mengetahui pola operasi kapal, kemudian dilanjutkan melakukan perhitungan biaya per ton.

5.1.2 Rute

Sumber: www.google.com (diolah kembali)

Gambar 5-6 Negara Importir

Impor kapas dilakukan dengan menggunakan kapal petikemas dari lima negara Impor yaitu Amerika Serikat, Brazil, Australia, India, dan Afrika Selatan menuju Pelabuhan Port Klang saat sebelum adanya PLB, lalu dilanjutkan menuju Pelabuhan Tanjung Priok. Dan setelah adanya PLB dari semua negara langsung menuju Pelabuhan Tanjung Priok. Dengan rute dapat dilihat pada Gambar 5-6 Adapun rincian masing-masing jarak pelabuhan importir ke Port Klang maupun ke Tanjung Priok terdapat pada Tabel 5-3 dibawah ini.

Tabel 5-3 Jarak Antar Pelabuhan

	Ke Port Klang	Ke Tanjung Priok	Unit
Amerika Serikat	16.384	16.934	nm
Brazil	10.673	10.381	nm
Australia	3.903	3.143	nm
India	2.407	3.071	nm
Afrika Selatan	6.668	6.420	nm
Port Klang	-	811	nm

5.1.3 Moda Transportasi

A. Kapal

Kapal yang digunakan untuk impor kapas adalah kapal *container*. Pengiriman dari berbagai negara dilakukan dengan menggunakan kapal dengan kapasitas berbeda-beda menuju pelabuhan Tanjung Priok. Yang pertama kapal yang digunakan pada rute Amerika Serikat – Tanjung Priok bernama MV. Bermuda dengan DWT sebesar 51.400 ton dan *payload* atau kapasitas kapal adalah 4.608 TEUs seperti berikut.

Tabel 5-4 Spesifikasi Kapal MV. Bermuda

Data Kapal		
Nama Kapal	**BERMUDA**	
No. IMO	**9395927**	
Tahun	**2011**	
DWT	**51.400**	**Ton**
Kapasitas	**4.608**	**Teus**
GT	40.741	GT
Panjang	259,00	M
Lebar	32,00	M
Sarat	9,70	M
Kecepatan	12,80	Knot
Jumlah ABK	27	Orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	43.110	HP
	32.160	kW
Auxiliary	11.367,29	HP
	8.480,00	kW

Yang kedua kapal yang digunakan pada rute Brazil – Tanjung Priok bernama MV. KMTC Manila dengan DWT sebesar 51.752 ton dan *payload* 4.275 TEUs.

Tabel 5-5 Spesifikasi Kapal MV. KMTC Manila

Data Kapal		
Nama Kapal	**KMTC MANILA**	
No. IMO	**9375496**	
Tahun	**2011**	
DWT	**51.752**	**Ton**
Kapasitas	**4.275**	**Teus**
GT	40.487	GT
Panjang	261,00	m
Lebar	32,00	m
Sarat	9,50	m
Kecepatan	12,90	knot
Jumlah ABK	27	orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	42.260	HP
	31.526	kW
Auxiliary	10.348,53	HP
	7.720,00	kW

Yang ketiga kapal yang digunakan pada rute Australia – Tanjung Priok bernama MV. Chiloe Island dengan DWT sebesar 33.316 ton dan *payload* atau kapasitas kapal adalah 2.924 TEUs seperti berikut.

Tabel 5-6 Spesifikasi Kapal MV. Chiloe Island

Data Kapal		
Nama Kapal	**CHILOE ISLAND**	
No. IMO	**9311749**	
Tahun	**2007**	
DWT	**33.316**	**Ton**
Kapasitas	**2.924**	**Teus**
GT	28.911	GT
Panjang	222,00	m
Lebar	30,00	m
Sarat	9,90	m
Kecepatan	11,60	knot
Jumlah ABK	25	orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	29.718	HP
	22.170	kW
Merk	**Hyundai 7K80MC-C**	
Auxiliary	9.008	HP
	6.720	kW

Yang keempat kapal yang digunakan pada rute India – Tanjung Priok bernama MV. Port Klang Voyager dengan DWT sebesar 33.093 ton dan *payload* atau kapasitas kapal adalah 2.762 TEUs seperti berikut.

Tabel 5-7 Spesifikasi Kapal MV. Port Klang Voyager

Data Kapal		
Nama Kapal	**PORT KLANG VOYAGER**	
No. IMO	**9275385**	
Tahun	**2008**	
DWT	**33.093**	**Ton**
Kapasitas	**2.762**	**Teus**
GT	34.610	GT
Panjang	235,00	m
Lebar	32,00	m
Sarat	9,50	m
Kecepatan	11,10	knot
Jumlah ABK	27	orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	28.525	HP
	21.280	kW
Merk	**MAN B&W 8 550 MC-C**	
Auxiliary	5.119,30	HP
	3.819,00	kW

Yang kelima kapal yang digunakan pada rute Afrika Selatan – Tanjung Priok bernama MV. Irenes Reliance dengan DWT sebesar 33.396 ton dan *payload* atau kapasitas kapal adalah 2.824 TEUs seperti berikut.

Tabel 5-8 Spesifikasi Kapal MV. Irenes Reliance

Data Kapal		
Nama Kapal	**IRENES RELIANCE**	
No. IMO	**9315862**	
Tahun	**2007**	
DWT	**33.396**	**Ton**
Kapasitas	**2.824**	**Teus**
GT	28.592	GT
Panjang	222,00	M
Lebar	30,00	M
Sarat	9,70	M
Kecepatan	11,40	Knot
Jumlah ABK	25	Orang
1 HP	0,746	kW
Diesel	28.512	HP
	21.270	kW
Merk	**Hyundai 7K80MC-C**	
Auxiliary	9.008	HP
	6.720	kW
Merk	**MAN B&W 8L28/32H**	

B. Truk

Untuk transportasi darat dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju PLB maupun menuju kawasan industri Karawang, pengangkutan dilakukan dengan menggunakan Truk *Trailer Short Chassis* untuk petikemas 20 feet dan Truk *Trailer Long Chassis* untuk petikemas 40 feet.

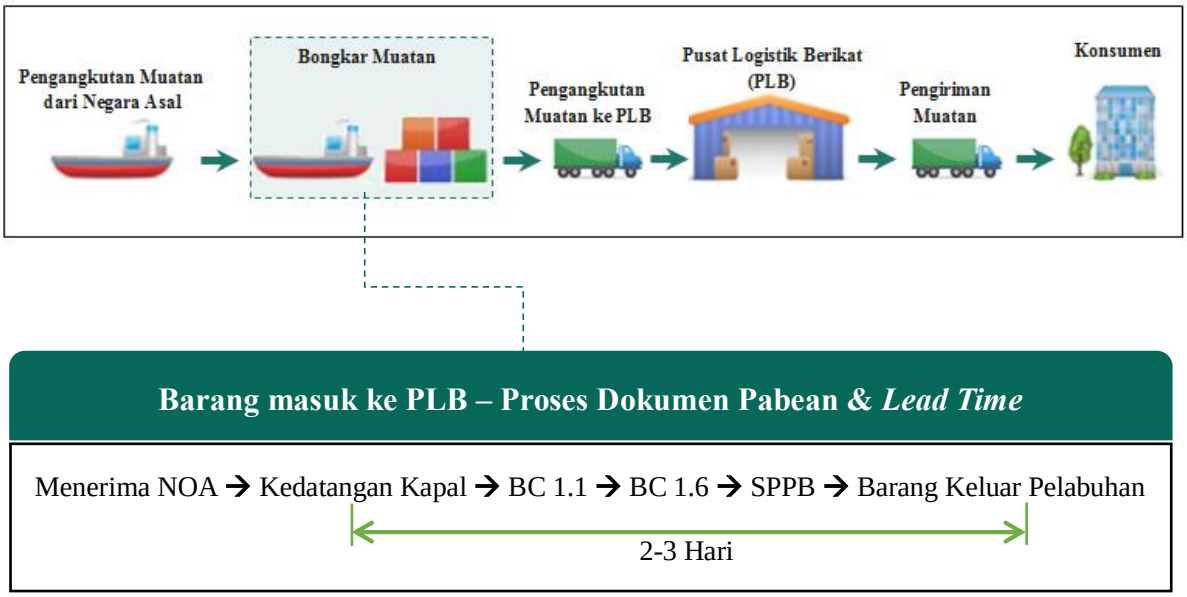
Gambar 5-7 Truk *Trailer Short Chassis* dan *Trailer Long Chassis*

5.2 Analisis Kebijakan Penerapan PLB

5.2.1 Prosedur Impor

PT Dunia Express Trasindo (Dunex) memasukkan kapas dari penghasil kapas di Brazil. Proses *dwelling*-nya adalah sebagai berikut:

Setelah kapal yang mengangkut kapas tiba di perairan Indonesia dan *shipping line* menyampaikan BC 1.1, peti kemas diturunkan dari kapal dan diletakkan di terminal penumpukan (CY). Importir atau PPJK yang mewakilinya mengisi dan membuat formulir BC 1.6 dalam bentuk data elektronik dan menyampaikan data BC 1.6 secara elektronik melalui SKP di Kantor Pengawas. SKP di Kantor Pengawas menerima data BC 1.6 dan melakukan penelitian kesesuaian data BC 1.6. Jika pengisian data BC 1.6 tidak sesuai, SKP mengirimkan respon penolakan dan Importir memperbaiki data PIB dan mengirimkan kembali. Jika hasil penelitian telah sesuai, SKP di Kantor Pengawas memberikan nomor dan tanggal pendaftaran BC 1.6, mengirimkan respon Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang PLB (SPPB PLB) ke Importir. Data BC 1.6 dan SPPB PLB pada SKP di Kantor Pengawas dikirimkan ke SKP di Kantor Pembongkaran di TPS. SKP mengirimkan data SPPB PLB ke Pengusaha TPS dan Pejabat yang mengawasi TPS. Pejabat yang mengawasi TPS menyiapkan dan mengadministrasikan tanda pengaman (segel) untuk dilekatkan pada kemasan atau peti kemas. Peti kemas dikeluarkan dari Pelabuhan. Total lama proses pengenluaran barang adari pelabuhan yaitu 3 hari setalah penggunaan PLB. Seperti pada gambar dibawah ini.

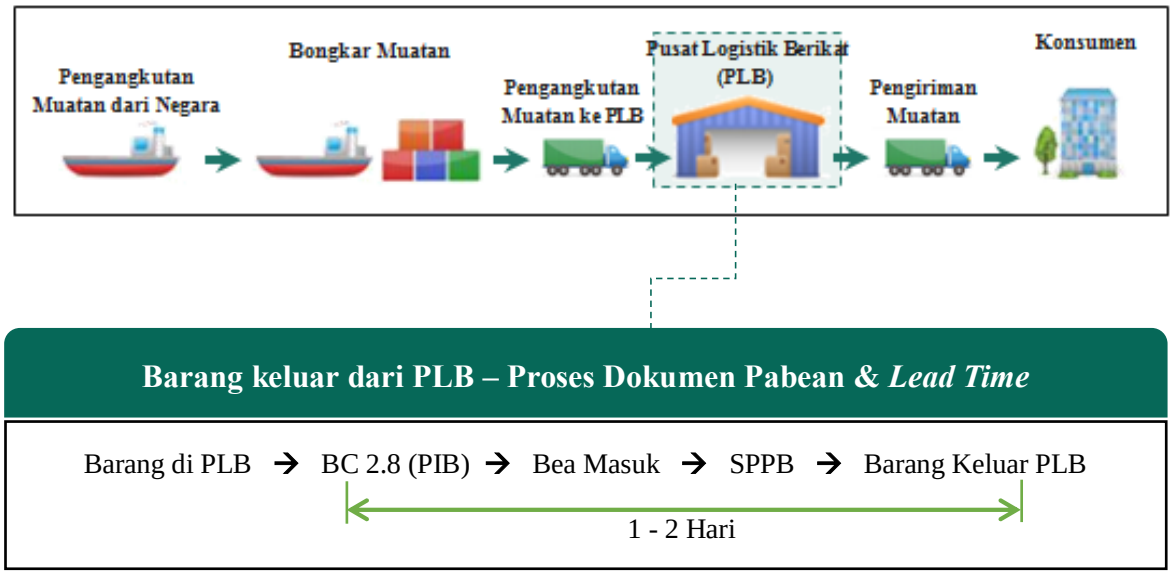


Gambar 5-8 Ilustrasi Alur Pengiriman Impor Kapas Menuju PLB

SKP melakukan penelitian pemenuhan ketentuan larangan/pembatasan atas bahan baku kapas berdasarkan pos tarif dan/atau uraian jumlah dan jenis barang yang diberitahukan dalam PIB. Dalam hal ini komoditi kapas terkena aturan pembatasan karantina tumbuhan (KT.2 dan KT.9) yang sertifikatnya diterbitkan oleh Karantina Tumbuhan di Badan Karantina Pertanian Indonesia sesuai dengan PP No.14 Tahun 2002 tentang Karantina Tumbuhan. Jika berdasarkan PIB menunjukkan barang impor wajib memenuhi ketentuan larangan/pembatasan dan persyaratannya belum dipenuhi SKP menerbitkan NPBL dengan tembusan kepada unit pengawasan, kemudian Importir menyampaikan dokumen yang dipersyaratkan di kantor Pabean. Jika hasil penelitian menunjukkan dokumen yang dipersyaratkan telah sesuai SKP memberikan nomor dan tanggal pendaftaran PIB dan menetapkan jalur pengeluaran barang impor. Berdasarkan prosedur manajeman resiko kepabeanan, jalur pengeluaran barang impor dibagi menjadi tiga yaitu:

1. Jalur hijau (tanpa pemerikaan dokumen dan fisik)
2. Jalur kuning (dengan pemeriksaan dokumen oleh pejabat pemeriksa)
3. Jalur merah (dengan pemeriksaan dokumen dan fisik oleh pejabat pemeriksa).

Setelah melewati proses penjaluran dan telah sesuai, SKP menerbitkan mengirimkan respon Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB) kepada Importir.



Gambar 5-9 Ilustrasi Alur Pengiriman Impor Kapas Keluar dari PLB

Tabel 5-9 *Lead Time* Sebelum adanya PLB

List Activity	PIC	Working Days								
		0	1	2	3	4	5	6	7	8
Penerimaan Copy Document Lengkap	EXIM PLB									
Verifikasi Document	EXIM PLB									
PIB Draft	EXIM PLB									
Verifikasi PIB Draft from customer	Customer									
Surat Kelengkapan Pengambilan DO	Customer									
Penerimaan Document Original	Customer									
Kapal Tiba - Biaya Storage - Biaya DO - BC 1.1	EXIM PLB									
Info Ke KAM Rincian Biaya	EXIM PLB									
Proses Request Pre Finance & Proforma Invoice	KAM									
Submit BC 2.0	EXIM PLB									
Submit PIB untuk mendapatkan E-Billing	EXIM PLB									
Request Dana PIB Ke Customer	EXIM PLB									
Pembayaran PIB oleh Customer	Customer									
Respond Analisa Point	Custom									
Get Respon Green/Red Channel	Custom									
Green Channel/Release SPPB	Custom									
Approval Pre Finance & Terima Dana	KAM									
Pembayaran DO	EXIM PLB									
Cetar EIR	EXIM PLB									
Penarikan Container	OPS PLB									
Red Channel	Custom									
Approval Pre Finance & Terima Dana	KAM									
Pembayaran DO	EXIM PLB									
Cetar EIR Behandle	EXIM PLB									
Penarkan Container CY-CFS	TPS									
Submit Supp Doc To Custom	EXIM PLB									
Proses Pemeriksaan	Custom									
Laporan Hasil Pemeriksaan	Custom									
Release SPPB	Custom									
Cetar EIR Penarikan	EXIM PLB									
Penarikan Container	OPS PLB									

Untuk *lead time* sebelum adanya PLB seperti tabel diatas yaitu proses BC 2.0 untuk jalur hijau dengan estimasi waktu maksimal 5 hari, jalur kuning 8 hari, dan jalur merah 15 hari. Sedangkan untuk *lead time* setelah adanya PLB pada tabel dibawah menunjukkan proses BC 1.6 untuk semua jalur selama 4 hari. Dan untuk BC 2.8 untuk jalur hijau dengan estimasi waktu 2 hari, dan jalur merah 7 hari. Jadi total *lead time* adanya PLB untuk jalur hijau dengan estimasi waktu 6 hari, jalur kuning 4 hari dan jalur merah 7 hari.

Tabel 5-10 *Lead Time* Setelah adanya PLB

List Activity	PIC	Working Days												
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Penerimaan Copy Document Lengkap	EXIM PLB													
Verifikasi Document	EXIM PLB													
PIB Draft	EXIM PLB													
Verifikasi PIB Draft from customer	Customer													
Surat Kelengkapan Pengambilan DO	Customer													
Penerimaan Document Original	Customer													
Kapal Tiba - Biaya Storage - Biaya DO - BC 1.1	EXIM PLB													
Info Ke KAM Rincian Biaya	EXIM PLB													
Proses Request Pre Finance & Proforma Invoice	KAM													
Submit BC 1.6	EXIM PLB													
Release SPPB	EXIM PLB													
Approval Pre Finance & Terima Dana	KAM													
Pembayaran DO	EXIM PLB													
Cetak EIR	EXIM PLB													
Penarikan Container	OPS PLB													
Warehouse melakukan get in	PLB PLB													
Get Respond SPPD	Custom													
Request BC 2.8	Cytec													
Draft PIB	EXIM PLB													
Verifikasi PIB Draft from customer	Cytec													
Submit PIB untuk mendapatkan E-Billing	EXIM PLB													
Request Dana PIB Ke Customer	EXIM PLB													
Pembayaran PIB oleh Customer	Customer													
Respond Analisa Point	Custom													
Get Respon Green/Red Channel	Custom													
Green Channel/SPPB	Custom													
Prepare Fleet	OPS PLB													
Transit Area	PLB													
Get Out Warehouse	PLB													
Door To Karawang	OPS PLB													
SPPD	EXIM PLB													
Red Channel	Custom													
Submit Supp Doc To Custom	EXIM PLB													
Proses Pemeriksaan	Custom													
Laporan Hasil Pemeriksaan	Custom													
Release SPPB	Custom													
Prepare Fleet	OPS PLB													
Transit Area	PLB													
Get Out Warehouse	PLB													
Door To Karawang	OPS PLB													
SPPD	EXIM PLB													

Keterangan	**Pelaksana**
	PLB
	Customer
	Bea Cukai

5.2.2 Perhitungan Biaya Transportasi

Model perhitungan pada penelitian ini mengacu kepada diagram alir penelitian pada Bab 3 (lihat Gambar 3-1 dan Gambar 3-2) yaitu mencari Biaya Total logistik setelah diterapkannya PLB. Model perhitungan ini digunakan untuk menghitung Biaya Total logistik untuk seluruh alur kegiatan impor. Komponen biaya yang membedakan hanya pada perbedaan pada Rute Pelayaran, tempat penyimpanan, rute trucking, dan *custom clearance* impornya.

1. Perhitungan Biaya Transportasi Laut

Biaya pelayaran merupakan komponen utama dalam penentuan besarnya nilai *Freight*. Besarnya biaya pelayaran tergantung pada rute dan ukuran kapal yang digunakan. Komponen biaya yang paling berpengaruh dalam biaya pelayaran adalah *capital cost* atau *charter hire* (biaya sewa kapal) dan biaya bahan bakar. Ketika PLB sudah diberlakukan di Indonesia, yang akan terjadi adalah perpindahan lokasi yang berarti akan mengurangi transit pada pengiriman via transportasi lautnya, yang awalnya terletak di Port Klang menuju pelabuhan Tanjung Priok. Dengan asumsi kapal yang beroperasi sebelumnya berpindah rute menuju Pelabuhan Tanjung Priok, maka dapat dilakukan perhitungan Biaya Total per unit.

A. *Capital Cost*

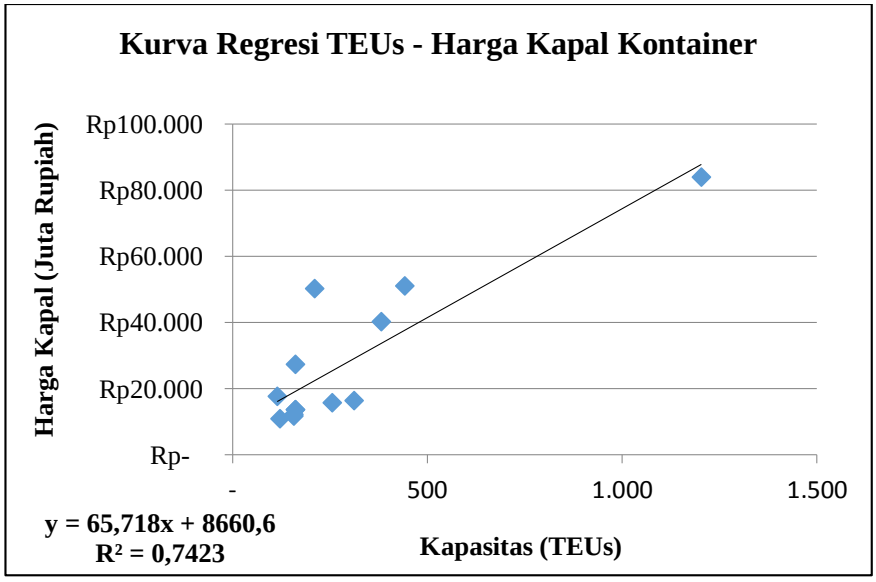
Capital cost merupakan fungsi dari harga beli kapal dan umur ekonomis kapal. Kemudian *capital cost* juga dipengaruhi pada sistem pembiayaan kapal baik modal sendiri atau pinjaman. Pada perhitungan tugas akhir ini menggunakan sistem sewa kapal untuk menghitung *fixed cost*. *Charter hire* yang digunakan pada perhitungan ini yaitu *time charter hire* yang merupakan salah satu komponen yang berpengaruh besar dari biaya pelayaran yang akan mempengaruhi *freight*. Pada Sub-Bab 2.6 dalam gambar Gambar 2-8 telah dijelaskan komponen biaya untuk masing-masing jenis penyewaan kapal.

Dalam penentuan *time charter,* komponen biaya yang menjadi pemilik kapal adalah *capital cost* dan *operating cost* saja ditambah margin profit untuk *shipowner*. *Charter rate* yang dikenakan pada penyewa dalam *time charter* berlaku untuk periode waktu tertentu, dalam perhitungan ini adalah 1 (satu) tahun. *Capital cost* merupakan fungsi dari harga beli kapal dan umur ekonomis kapal. Kemudian *capital cost* juga dipengaruhi pada sistem pembiayaan kapal baik modal sendiri atau pinjaman. Data harga kapal kontainer sebagai berikut.

Tabel 5-11 Harga Kapal Container

Kapasitas (TEUs)	Bendera	Harga (US$)	Harga (Rp)	Tahun Pembuatan
115	Indonesia	$ 1.300.000	Rp 17.747.600.000	1994
122	Tanzania	$ 800.000	Rp 10.921.600.000	1971
157	Panama	$ 900.000	Rp 12.286.800.000	1988
157	Panama	$ 860.000	Rp 11.740.720.000	1988
161	Zanzibar	$ 1.000.000	Rp 13.652.000.000	1992
161	Panama	$ 1.000.000	Rp 13.652.000.000	1990
161	Panama	$ 2.000.000	Rp 27.304.000.000	1991
211	China	$ 3.685.000	Rp 50.307.620.000	1996
256	Panama	$ 1.150.000	Rp 15.699.800.000	1984
312	Panama	$ 1.200.000	Rp 16.382.400.000	1986
382	Malta	$ 2.950.000	Rp 40.273.400.000	1996
442	Panama	$ 3.737.000	Rp 51.017.524.000	2006
1.203	Pakistan	$ 6.150.000	Rp 83.959.800.000	2007

Selanjutnya, data harga kapal kontainer di atas digunakan sebagai acuan menghitung harga kapal yang digunakan dalam skenario perhitungan. Penentuan harga kapal dilihat dari hubungan antara harga kapal dan Kapasitas angkut kapal seperti Gambar 5-10 di bawah ini.



Gambar 5-10 Hubungan Harga Kapal dengan Kapasitas Angkut Kapal

Hasil regresi linear menunjukkan bahwa hubungan antara harga dengan TEUs kapal mempunyai hubungan yang kuat (R-squared mendekati 1). Karena lima kapal eksisting sudah berusia lebih dari 3 tahun (lihat Tabel 5-4 sampai dengan Tabel 5-8), maka harga yang dipakai adalah kapal bekas untuk mendapatkan

charter hire dalam keadaan tersebut. Asumsi harga kapal bekas didapatkan dari perhitungan nilai penyusutan kapal dengan asumsi keadaan kapal dengan umur ekonomis 25 tahun. Nilai penyusutan kapal adalah harga kapal dikurangi dengan nilai residu sebesar 3% dibagi dengan umur ekonomis kapal pada. Hasil harga kapal kapal bekas untuk kapal yang digunakan dalam perhitungan ini adalah sebagai berikut.

Tabel 5-12 Ringkasan Harga Kapal Kontainer

Kapal	Tahun	Sisa Umur	TEUs	Capital Cost
Bermuda	2011	19	4.608	Rp 311.489.656.660
KMTC Manila	2011	19	4.275	Rp 289.605.525.118
Chiloe Island	2007	15	2.924	Rp 200.820.354.808
Port Klang Voyager	2008	16	2.762	Rp 190.174.020.545
Irenes Reliance	2007	15	2.824	Rp 194.248.543.534

Sementara itu, besarnya *operating costs* ditentukan oleh beberapa faktor yaitu:

1. Asuransi (*insurance*) untuk hull and machinery (H&M) yang diasumsikan sebesar 1% dari harga kapal.
2. Biaya crew kapal merupakan fungsi dari jumlah crew yang terdapat pada spesifikasi kapal. Gaji crew ditentukan berdasarkan jumlah crew dengan rata-rata gaji adalah 15.149.675/org/bulan.
3. Biaya perawatan dan perbaikan tahunan dengan asumsi biaya adalah 5% dari harga kapal.
4. Biaya perbekalan, persediaan, dan *lubricating oil* dengan asumsi biaya adalah 2% dari harga kapal. Biaya pelumas merupakan fungsi daya mesin induk dan bantu.

Kesimpulan asumsi yang digunakan untuk menghitung besarnya biaya operasional dan perawatan kapal terlihat pada Tabel 5-13.

Tabel 5-13 Asumsi Perhitungan *Operating* dan *Maintance Costs*

Kapal	Gaji Crew	Perawatan & Perbaikan	Asuransi	Perbekalan & Persediaan, Lub Oil	TOTAL (Rp)
		5%	1,00%	2%	
K1	4.908.494.688	14.588.711.142	2.917.742.228	5.835.484.457	28.250.432.515
K2	4.908.494.688	14.480.276.256	2.896.055.251	5.792.110.502	28.076.936.697
K3	4.517.938.272	10.041.017.740	2.008.203.548	4.016.407.096	20.583.566.657
K4	4.908.494.688	9.508.701.027	1.901.740.205	3.803.480.411	20.122.416.332
K5	4.517.938.272	9.712.427.177	1.942.485.435	3.884.970.871	20.057.821.755

Dengan menggunakan data dan asumsi untuk perhitungan *capital cost* dan *operating cost*, maka dapat diperoleh besaran *time charter*. *Time charter hire* dihitung dengan menggunakan periode pembungaan yang merupakan tahun sisa dari operasional kapal didapatkan dengan mengurangi umur ekonomis kapal dengan umur kapal saat ini. Estimasi *time charter hire* yang digunakan pada perhitungan terlihat pada Tabel 5-13.

Tabel 5-14 Estimasi Time Charter Hire

Kapal	Tahun	Fixed Cost (Rp/Hari)
Bermuda	2011	Rp 119.471.152
KMTC Manila	2011	Rp 118.683.103
Chiloe Island	2007	Rp 93.072.850
Port Klang Voyager	2008	Rp 87.693.952
Irenes Reliance	2007	Rp 90.432.122

B. *Voyage Cost*

Selanjutnya, salah satu penentu besarnya nilai *Freight* adalah biaya pelabuhan. Semakin tinggi biaya yang dikeluarkan di pelabuhan, maka semakin tinggi pula Biaya Total pengangkutan yang akan berdampak pada tingginya *Freight*. Besarnya biaya pelabuhan ini bervariasi tergantung pada besarnya tarif baik di pelabuhan asal maupun pelabuhan tujuan. Menurut rute kapal yang dalam studi kasus ini pelabuhan asal yaitu Pelabuhan Los Angeles, Pelabuhan Santos, Pelabuhan Melbourne, Pelabuhan Jawaharhall Nehru, dan Pelabuhan Cape Town menuju Pelabuhan Tanjung Priok sebagai tujuan.

Tabel 5-15 Biaya Total Pelabuhan Tiap Rute

Pelabuhan	Biaya Pelabuhan
Los Angeles	Rp 328.824.120
Santos	Rp 326.477.423
Melbourne	Rp 242.258.426
Jawaharlal Nehru	Rp 283.960.699
Cape Town	Rp 239.924.152

Biaya pelabuhan merupakan fungsi dari jumlah pelabuhan singgah, jasa pelabuhan yaitu labuh, tambat, pandu, tunda, serta biaya jasa pelabuhan.

Biaya pelayaran merupakan komponen utama lainnya dalam penentuan besarnya nilai *Freight.* Besarnya biaya pelayaran tergantung pada rute dan ukuran kapal yang digunakan. Komponen biaya yang paling berpengaruh dalam biaya pelayaran adalah *charter hire* (biaya sewa kapal) dan biaya bahan bakar. Seperti

yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa biaya pelayaran dalam terdiri dari biaya sewa kapal (*voyage charter* atau *time charter*) dan biaya bahan bakar. Biaya bahan bakar untuk mesin induk dan mesin bantu diasumsikan pada Tabel 5-16 sebagai berikut.

Tabel 5-16 Asumsi Harga Bahan Bakar

Harga Bahan Bakar			
Harga MFO (Marine Fuel Oil)	$	367	/ton
Harga MDO (Marine Diesel Oil)	$	482	/ton

Sumber: Bunker World Singapore, 2016

Harga bahan bakar diambil dari publikasi harga bahan bakar di Singapura pada bulan Mei 2017. Pada tabel di atas dapat diketahui bahwa harga MFO berkisar 367 US$/ton dan MDO sebesar 482 US$/ton.

C. *Cargo Handling Cost*

Besarnya nilai *Freight* juga dipengaruhi biaya bongkar muat di pelabuhan dari dermaga menuju kapal maupun sebaliknya. Semakin tinggi biaya bongkar muat, maka semakin tinggi pula Biaya Total pelayaran. Dengan terdapat lima pelabuhan asal maka berbeda-beda pula tarif bongkar muat setiap pelabuhan. Tarif bongkar muat tiap pelabuhan terdapat pada tabel dibawah ini.

Tabel 5-17 Tarif Bongkar Muat

Pelabuhan	**Tarif B/M**	
Los Angeles	$ 118,20	$ 175,16
Santos	$ 118,20	$ 175,16
Melbourne	$ 165,00	$ 215,00
Jawaharlal Nehru	$ 98,20	$ 145,16
Cape Town	$ 118,62	$ 175,16
Tanjung Priok	$ 83,00	$ 124,50

Untuk tarif pelabuhan yang tidak dapat diakses, penulis mengasumsikan sama dengan pelabuhan yang kelasnya sama.

D. Perhitungan Biaya Total Pelayaran

Nilai *freight* yang dihitung pada analisis saat penerapan PLB adalah tanpa margin profit. *Penggunaan time charter* berarti biaya kapital dan biaya operasional ditanggung oleh *shipowner* dan membebankan biaya tersebut ke penyewa dengan nilai *time charter hire* (TCH). Dengan demikian, biaya yang ditanggung oleh penyewa adalah TCH, biaya perjalanan dan biaya penanganan muatan. Detail perhitungan biaya pelayaran sebagai berikut:

Tabel 5-18 Perhitungan Biaya per Tahun

Kapal	TCH	Voyage Cost	CHC
	(Rp/thn)	(Rp/thn)	(Rp/thn)
Bermuda	43.606.970.559	177.579.512.676	9.211.899.016
KMTC Manila	43.319.332.756	188.033.759.208	25.636.972.574
Chiloe Island	33.971.590.311	109.568.065.417	23.380.634.724
Port Klang Voyager	32.008.292.616	104.380.949.971	22.083.684.622
Irenes Reliance	33.007.724.657	128.674.480.400	56.452.862.337

Tabel diatas merupakan biaya-biaya yang dikeluarkan masing-masing kapal pada rute yang berbeda-beda pula. Pada perhitungan penelitian ini penulis menggunakan asumsi *load factor* seluruh kapal sebesar 90% dari total kapasitas kapal.

Tabel 5-19 Biaya Total dan Biaya per Unit

Kapal	Kapasitas	Total Cost	Frekuensi	Unit Cost
	(TEUs)	(Rp/thn)	(RT/thn)	(Rp/TEUs)
Bermuda	4.308	Rp 218.815.251.432	4	Rp 13.143.984
KMTC Manila	4.275	Rp 253.457.853.661	6	Rp 9.361.744
Chiloe Island	2.924	Rp 207.866.175.915	14	Rp 4.917.024
Port Klang Voyager	2.762	Rp 197.839.775.191	14	Rp 4.952.441
Irenes Reliance	2.824	Rp 191.011.581.892	8	Rp 7.437.347

Guna memenuhi Impor Kapas pada Tahun 2016 sebesar 137.560 ton/tahun, digunakan lima kapal yang berbeda dari masing-masing negara dengan *load factor* 90%. Berdasarkan hasil perhitungan, didapat masing-msaing Biaya Total dan biaya per TEUs-nya seperti pada tabel Tabel 5-19. Maka dapat diperoleh Biaya Total pelayaran dari semua negara dalam satu tahun yaitu sebesar 1.063.364 Jt-Rp untuk memenuhi seluruh permintaan impor kapas sebanyak 137.560 ton/tahun. Dengan mengetahui Biaya Total impor dan permintaan impor per tahun yang ditangani PLB PT Dunex, maka diperoleh biaya per Unit sebesar Rp 850.713/ton atau Rp 851/kg.

2. Perhitungan Biaya Transportasi Darat

Perhitungan biaya transportasi darat pada manajemen rantai psok sering disebut dengan *trucking.* Pada penelitian Tugas Akhir ini *trucking* dilakukan dua kali yaitu pada saat memindahkan muatan dari pelabuhan menuju PLB dalam studi kasus ini terletak di Sunter dan yang kedua mengantarkan muatan dari PLB menuju industri yang terletak di Karawang.

Tabel 5-20 Harga Sewa Truk *Short Chassis* dan *Long Chassis*

Harga Sewa *Truk Chassis* (Rp/Trip)				
	20'		40'	
Tj. Priok – PLB	Rp	2.100.000	Rp	2.300.000
PLB - Industri Karawang	Rp	4.700.000	Rp	5.000.000

Guna memenuhi Impor Kapas, digunakan dua jenis truk yaitu truk *short chassis* dan truk *long chassis* yang mempunyai tarif sewa berbeda tiap rute dan jarak tertentu seperti pada

Tabel 5-20. Dengan asumsi perbandingan muatan 20 feet sebesar 25% dari total demand dan 40 feet sebesar 75%, maka diperoleh Biaya Total *trucking* dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju PLB Rp 7.221.900.000/tahun dengan menggunakan truk *short chassis* dan Rp 18.253.153.846/tahun dengan menggunakan truk *long chassis*. Untuk Biaya Total *trucking* dari PLB menuju Kawasan Industri Karawang yaitu sebesar Rp 16.163.300.000/tahun dengan menggunakan truk *short chassis* dan Rp 39.680.769.231/tahun dengan menggunakan truk *long chassis*.

Oleh karena itu, Biaya Total *trucking* impor kapas dalam satu tahun didapatkan Rp 81.319.123.077/tahun untuk impor kapas sebanyak 137.560 ton/tahun. Dengan mengetahui Biaya Total trucking per tahun, maka diperoleh biaya *trucking* per unit sebesar Rp 591.154 /ton atau Rp 591 /kg.

5.2.3 Perhitungan Biaya Penumpukan

Yang termasuk dalam biaya penumpukan yaitu biaya pelabuhan selain biaya bongkar muat dari kapal menuju dermaga ataupun sebaliknya. Biaya pelabuhan didapatkan dari biaya penumpukan di CY, biaya Lo-Lo, biaya recovery, dll.

Tabel 5-21 Tarif dan Biaya Total Pelabuhan

	20'		40'	
Biaya Penumpukan	Rp	244.800	Rp	489.600
LoLo	Rp	216.000	Rp	324.000
Biaya Lain-Lain	Rp	193.619	Rp	263.826

Jumlah Muatan		**3.439**		**7.936**
Biaya Penumpukan	Rp	841.867.200	Rp	3.885.540.923
LoLo	Rp	742.824.000	Rp	2.571.313.846
Biaya Lain-Lain	Rp	665.856.429	Rp	2.093.766.899
BIAYA TOTAL	**Rp**	**2.250.547.629**	**Rp**	**8.550.621.668**

Berdasarkan hasil perhitungan biaya pelabuhan, didapat masing-masing Biaya Total dan biaya per TEUs-nya seperti pada tabel diatas. Maka dapat diperoleh Biaya Total Pelabuhan dalam satu tahun yaitu sebesar Rp 10.801.169.297 untuk memenuhi seluruh permintaan impor kapas sebanyak 137.560 ton/tahun. Dengan mengetahui Biaya Total impor dan permintaan impor per tahun yang ditangani PLB PT Dunex, maka diperoleh biaya per Unit sebesar Rp 78.520/ton atau Rp 79/kg.

Selanjutnya yang termasuk biaya penumpukan adalah biaya *storage* PLB.

Tabel 5-22 Tarif dan Biaya Total Gudang PLB

	20'	**40'**
Handling 1st cont	Rp 475.000	Rp 500.000
next container	Rp 450.000	Rp 450.000
Quaranteen Inspection	Rp 150.000	Rp 150.000
Pelepasan Karantina	Rp 300.000	Rp 300.000
(quaranteen release)		
Total Cost Storage (est 2 days)	Rp 489.600	Rp 979.200

	20'	**40'**
Jumlah Muatan	**3.439**	**7.936**
Handling In/Out Cost	Rp 3.095.150.000	Rp 7.142.638.462
Quaranteen	Rp 1.547.550.000	Rp 3.571.269.231
Covered Warehouse	Rp 3.367.468.800	Rp 15.542.163.692
Biaya Storage PLB	**Rp 8.010.168.800**	**Rp 26.256.071.385**

Berdasarkan hasil perhitungan biaya PLB, didapat masing-masing Biaya Total dan biaya per TEUs-nya seperti pada tabel diatas. Maka dapat diperoleh Biaya Total PLB dalam satu tahun yaitu sebesar Rp 34.266.240.185 untuk memenuhi seluruh permintaan impor kapas sebanyak 137.560 ton/tahun. Dengan mengetahui Biaya Total impor dan permintaan impor per tahun yang ditangani PLB PT Dunex, maka diperoleh biaya per Unit sebesar Rp 249.100/ton atau Rp 249/kg.

5.2.4 Perhitungan Biaya Administrasi

Yang termasuk dalam biaya administrasi yaitu biaya delivery order dan biaya *custom clearance*. Perbedaan biaya *custom clearance* setelah adanya PLB yaitu Clearance In (CIS) biaya memasukkan barang yang dibayarkan tiap kontainer yaitu dengan dokumen PIB BC 1.6 dan Clearance Out (COS) biaya mengeluarkan barang untuk dikirim ke industri yang dibayarkan tiap dokumen dalam 1 *shipment* yaitu dengan dokumen PIB BC 2.8.

Tabel 5-23 Tarif dan Biaya Total Custom Clearance

	20'	40'
Clearance In (CIS)	Rp 1.700.000	Rp 1.950.000
Clearance Out (COS) - Green Channel	Rp 1.250.000	Rp 1.250.000
- Red Channel	Rp 1.750.000	Rp 1.750.000
Jumlah Muatan	**3.439**	**7.936**
Biaya Custom Clearance	Rp 5.847.550.000	Rp 15.476.750.000

Berdasarkan hasil perhitungan biaya *Custom clearance*, didapat masing-masing Biaya Total dan biaya per TEUs-nya seperti pada tabel diatas. Maka dapat diperoleh Biaya Total CC dalam satu tahun yaitu sebesar Rp 21.324.300.000 untuk memenuhi seluruh permintaan impor kapas sebanyak 137.560 ton/tahun. Dengan mengetahui Biaya Total impor dan permintaan impor per tahun yang ditangani PLB PT Dunex, maka diperoleh biaya per Unit sebesar Rp 154.917/ton atau Rp 155/kg.

Tabel 5-24 Tarif dan Biaya Total Delivery Order

	20'	40'
Channel Fee	Rp 120.750	Rp 2.346.000
THC	Rp 1.863.000	Rp 448.000
Clean	Rp 220.000	Rp 220.500
Jaminan	Rp 500.000	Rp 1.000.000
Total	**Rp 2.703.750**	**Rp 4.014.500**
Total DO Cost Non - PLB		
Jumlah Muatan	**3.439**	**7.936**
Biaya Delivery Order	**Rp 9.298.196.250**	**Rp 31.859.689.615**

Berdasarkan hasil perhitungan biaya Delivery Order, didapat masing-masing Biaya Total dan biaya per TEUs-nya seperti pada tabel diatas. Maka dapat diperoleh Biaya Total DO dalam satu tahun yaitu sebesar Rp 41.157.885.865 untuk memenuhi seluruh permintaan impor kapas sebanyak 137.560 ton/tahun. Dengan mengetahui Biaya Total impor dan permintaan impor per tahun yang ditangani PLB PT Dunex, maka diperoleh biaya per Unit sebesar Rp 299.200/ton atau Rp 299/kg.

5.3 Analisis Biaya Total Impor Kapas

Setalah dilakukan perhitungan diatas, diketahui biaya per unit pada masing-masing komponen biaya logistik baik biaya angkutan, biaya penumpukan, dan biaya administrasi setelah diberlakukannya PLB di Indonesia. Maka dapat dilakukan

perbandingan Biaya Total antara sebelum adanya PLB dan setalah adanya PLB. Perbandingan Biaya Total Non-PLB dan PLB dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 5-25 Perbandingan Biaya Total Sebelum dan Setelah Adanya PLB

	Sebelum *PLB*	Setelah *PLB*	Satuan
In Scope			
Biaya Pelayaran	Rp 122.284.307.493	Rp 116.456.545.263	Rp/tahun
Biaya Warehouse Malaysia	Rp 190.615.980.554	**x**	Rp/tahun
Biaya Pelabuhan	Rp 16.264.367.696	Rp 10.801.169.297	Rp/tahun
Biaya *Demmurage*	Rp 6.996.547.794	**x**	Rp/tahun
Biaya Warehouse PLB	**X**	Rp 34.266.240.185	Rp/tahun
Trucking	Rp 55.844.069.231	Rp 81.319.123.077	Rp/tahun
Biaya *Delivery Order*	Rp 41.641.659.115	Rp 41.157.885.865	Rp/tahun
Biaya *Custom Clearance*	Rp 854.486.559	Rp 21.324.300.000	Rp/tahun
Out Scope			
Unit Price	**X**	**x**	Rp/tahun
Tax	**X**	**x**	Rp/tahun
Insurance	**X**	**x**	Rp/tahun
Import Duty	**X**	**x**	Rp/tahun
Total Cost	**Rp 434.501.418.442**	**Rp 305.325.263.687**	**Rp/tahun**

Dari hasil perhitungan Biaya Total impor kapas dapat dilihat bahwa,

Sebelum PLB	<	**Setelah PLB**

Analisis komponen pembentuk Biaya Total pada Tabel 5-25 adalah sebagai berikut:

1. Harga kapas pada perhitungan sebelum adanya PLB dan setelah adanya PLB diasumsikan sama yaitu harga kapas impor di Indonesia pada Tahun 2016 sebesar 767,4 US$/ton atau setara dengan Rp 10.476.545 /ton (dengan kurs dollar pada 18 Desember 2017 sebesar Rp 13.652).
2. Biaya Total logistik adalah Biaya Total yang dibayarkan untuk pengiriman kapas dari lima negara importir ke industri tekstil di Karawang tidak termasuk harga pokok kapas, pajak, bea masuk, asuransi, dan lain-lain.
3. Biaya Total pelayaran pengiriman kapas adalah biaya yang dibayarkan untuk mengirim kapas dari negara importir menuju Pelabuhan Tanjung Priok Indonesia. Pada kondisi sebelum adanya PLB biaya pengiriman yang dikeluarkan diketahui Rp 888.953 /ton, sedangkan biaya yang dikeluarkan setelah adanya PLB didapatkan Rp 846.587 /ton. Didapatkan bahwa biaya pengiriman sebelum adanya PLB lebih tinggi sebesar Rp 42.365 /ton daripada setelah adanya PLB dikarenakan sebelum adanya PLB kapas dikirimkan

dahulu ke gudang konsolidasi di Malaysia lalu akan dikirimkan ke Indonesia. Hal tersebut yang menyebabkan biaya pelayaran sebelum adanya PLB lebih tinggi.

4. Biaya Total pelabuhan adalah biaya yang dikeluarkan saat kontainer berada di pelabuhan yang selain biaya bongkar muat kontainer dari kapal menuju dermaga ataupun sebaliknya. Yang termasuk biaya pelabuhan adalah biaya penumpukan di *container yard*, biaya *Lift on-Lift off*, dan biaya lain-lain. Pada kondisi sebelum adanya PLB biaya pelabuhan yang dikeluarkan diketahui Rp 118.233/ton, sedangkan biaya yang dikeluarkan setelah adanya PLB didapatkan Rp 78.250/ton. Didapatkan bahwa biaya pelabuhan sebelum adanya PLB lebih tinggi sebesar Rp 39.713 /ton daripada setelah adanya PLB dikarenakan sebelum adanya PLB karena sebelum adanya PLB penumpukan di pelabuhan lebih lama untuk menyelesaikan proses impor dan pengeluaran barang sedangkan setelah adanya PLB muatan bisa langsung dibawa menuju Gudang PLB yang berada di Sunter dan penyelesaian proses impor bisa dilakukan disana saat akan digunakan.
5. Pada kondisi sebelum adanya PLB biaya *Delivery Order* yang dikeluarkan diketahui Rp 302.712 /ton, sedangkan biaya yang dikeluarkan setelah adanya PLB didapatkan Rp 299.200 /ton. Didapatkan bahwa biaya pengiriman sebelum adanya PLB lebih tinggi sebesar Rp 3.512 /ton daripada setelah adanya PLB dengan mengalami kenaikan 1,17%.
6. Pada kondisi sebelum adanya PLB biaya *Custom Clearance* yang dikeluarkan diketahui Rp 302.712 /ton, sedangkan biaya yang dikeluarkan setelah adanya PLB didapatkan Rp 299.200 /ton. Didapatkan bahwa biaya pengiriman sebelum adanya PLB lebih tinggi sebesar Rp 3.512 /ton daripada setelah adanya PLB dengan mengalami kenaikan 1,17%.

5.4 Analisis Waktu Pengiriman

Waktu merupakan komponen penting dalam transportasi, semakin cepat pengiriman berarti semakin cepat pula transaksi. Sehingga waktu pengiriman memiliki nilai tersendiri tergantung pada nilai barang yang dikirim. Semakin tinggi nilai barang maka semakin tinggi pula nilai waktu pengiriman.

Setelah didapatkan hasil dalam model, pengiriman kapas ini memiliki waktu pengiriman dengan adanya PLB yang lebih lama daripada kondisi Non – PLB. Sehingga timbul selisih waktu jika dibandingkan dengan kondisi saat ini. Pengiriman kapas dengan keaadan sebelum adanya PLB lebih cepat 2 hari dibandingkan dengan adanya PLB.

Semakin lama muatan terkirim maka akan menunda proses transaksi dalam hal ini ada biaya eksternal yang ditimbulkan oleh lama pengiriman. Semakin lama semakin tinggi biayanya.

Biaya ini disebut *Inventory Carrying Cost* dimana salah satu komponennya adalah *Investment Cost*. *Invesment* tersebut tediri dari pajak, biaya bunga, dan asuransi. *Carrying costs* merupakan *cost* yang timbul dari penyimpanan *inventory* sampai *inventory* tersebut dijual. Termasuk dalam *carrying cost* ini adalah *Opportunity cost* atas nilai investasi dalam *inventory*, biaya simpan, seperti sewa gudang, asuransi, dan biaya dari nilai kadaluwarsa barang. Biaya *opportunity* ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu nilai barang/harga barang, konsumsi barang/permintaan per hari, lama penundaan/keterlambatan serta nilai suku bunga bank. Berikut adalah permintaan kapas di Indonesia.

Tabel 5-26 Permintaan Muatan per Tahun

Tahun	Volume (Ton)
2014	123.680
2015	123.680
2016	137.560

Dari tabel diatas didapatkan permintaan pada tahun 2016 yakni 137.560 ton/tahun. Dimana jumlah total muatan satu petikemas 20 feet adalah 10 ton dan 40 feet adalah 13 ton, maka jumlah permintaan satu tahun adalah 3.439 TEUs dan 7.936 FEUs. Jika dihitung dalam hari maka jumlah permintaan di Indonesia menjadi 377 Ton/Hari. Serta nilai suku bunga bank adalah 12% /Tahun atau 0,0328% /hari. Untuk menghitung *Inventory Carrying Cost* digunakan rumus:

***Inventory Carrying Cost* [Rp.]** = Jumlah barang x Harga Barang x Suku bunga pinjaman (per hari) x Lama penundaan barang (hari)

Dari rumus *Opportunity Cost* diatas dijelaskan bahwa Jumlah barang yang dimaksud adalah Permintaan muatan kapas per hari ketika muatan tersebut terlambat, harga

barang adalah harga per Ton kapas, suku bunga pinjaman adalah suku bunga yang diberikan bank untuk kredit dengan satuan per hari, dan lama penundaan barang adalah selisih waktu dari waktu Non – PLB dengan waktu PLB.

Tabel 5-27 Perbandingan Waktu Pengiriman

Waktu Pengiriman (Hari)	
Non - PLB	**PLB**
4	6

Dari hasil diatas didapatkan waktu selisih pengiriman dari kondisi saat ini dan kondisi adanya PLB. Sedangkan untuk harga barang di Indonesia adalah sebagai berikut.

Tabel 5-28 Harga Kapas di Indonesia

Tahun	Harga Kapas (Rp/Ton)
2012	Rp 17.750.000
2013	Rp 24.770.000
2014	Rp 23.780.000
2015	Rp 21.870.000
2016	Rp 23.480.000

Sehingga *Inventory carrying cost* ini sangat diperlukan untuk mendapatkan perbandingan yang ideal dari konversi waktu menjadi biaya. Dari hasil perhitungan *Inventory carrying cost* didapat hasil sebagai berikut.

Tabel 5-29 *Inventory Carrying Cost*

***Inventory Carrying Cost* (Rp/Ton)**	
Non - PLB	**PLB**
-	Rp 494.045

5.5 Analisis Perbandingan *Unit Cost*

Pada bagian ini akan dilakukan analisis perbandingan untuk masing-masing kondisi sebelum dan setelah adanya PLB. Didapatkan unit biaya tiap-tiap kondisi. Berikut merupakan perbandingan besaran unit biaya untuk masing-masing kondisi.

Tabel 5-30 Perbandingan Unit Biaya

Unit Cost (Rp/Ton)	
Non - PLB	**PLB**
Rp 3.158.604	Rp 2.219.579

Pada tabel diatas merupakan hasil perbandingan unit biaya tanpa ada penambahan *Inventory carrying cost* untuk masing-masing kondisi. Dengan perbandingan unit biaya pada kondisi saat ini dan kondisi model maka didapatkan selisih persentase keduanya. Untuk unit biaya pada kondisi saat ini Rp 3.158.604 dan pada kondisi model Rp 2.219.579, selisih 30% lebih murah dengan adanya PLB.

Berikut juga perbandingan besaran unit biaya ditambah dengan *Inventory carrying cost* untuk masing-masing kondisi:

Tabel 5-31 Perbandingan Unit Biaya + *Inventory carrying cost*

Unit Cost Ideal (Rp/Ton)	
Non - PLB	**PLB**
Rp 3.158.604	Rp 2.713.624

Pada tabel diatas merupakan hasil perbandingan unit biaya dengan penambahan *Inventory carrying cost*. Dengan perbandingan unit biaya pada kondisi saat ini dan kondisi model maka didapatkan selisih persentase keduanya yang berbeda dengan unit biaya tanpa dengan penambahan *Inventory carrying cost*. Untuk unit biaya pada kondisi saat ini Rp 3.158.604 dan pada kondisi setelah adanya PLB ditambahkan dengan ICC adalah Rp 2.7.13.624 selisih 14 % masih tetap lebih murah dengan adanya PLB.

5.6 Analisis Biaya Penjaluran

Setalah dilakukan perhitungan diatas, diketahui adanya perbedaan biaya pada barang dengan dengan jalur yang berbeda-beda. Barang impor yang telah diajukan PIB dilakukan pemeriksaan pabean secara selektif. Dalam rangka pemeriksaan pabean secara selektif inilah ditetapkan jalur pengeluaran barang. Perbandingan biaya per Unit Non-PLB dan PLB dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 5-32 Biaya Unit tiap Jalur

	Sebelum PLB	**Setelah PLB**
Jalur Hijau	Rp 3.158.632	Rp 2.219.579
Jalur Kuning	Rp 3.373.060	Rp 2.219.586
Jalur Merah	Rp 3.919.662	Rp 2.219.586

Pada tabel diatas merupakan hasil unit biaya dengan kondisi masing-masing jalur. Dengan hasil perhitungan lebih murah dengan adanya PLB dengan untuk semua jalur.

Tabel 5-33 Perbandingan Waktu tiap Jalur

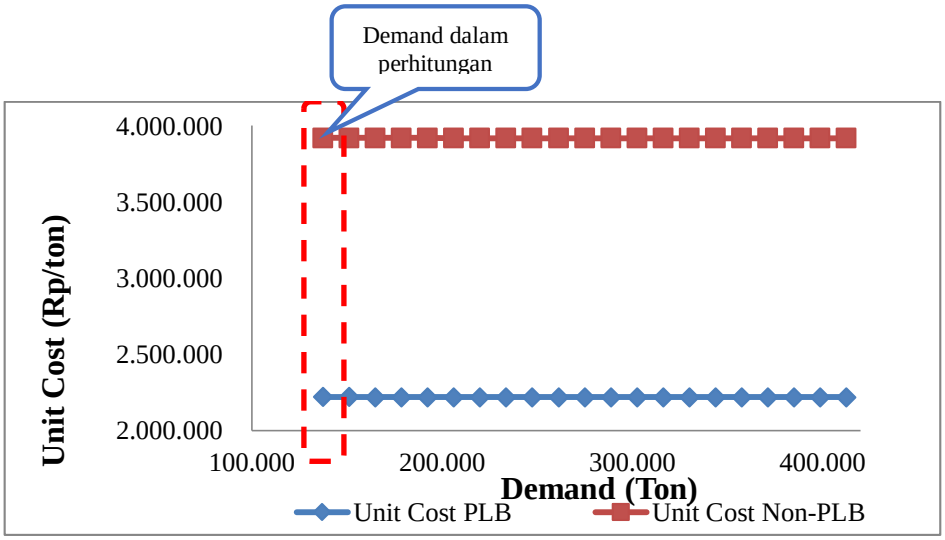
	Sebelum PLB	Setelah PLB
Jalur Hijau	4	6
Jalur Kuning	8	6
Jalur Merah	15	9

Pada tabel diatas merupakan hasil perbandingan waktu dengan kondisi masing-masing jalur. Dengan hasil perhitungan lebih lama dengan adanya PLB untuk jalur hijau dan lebih cepat dengan adanya PLB dengan untuk jalur kuning dan merah.

5.7 Analisis Sensitivitas

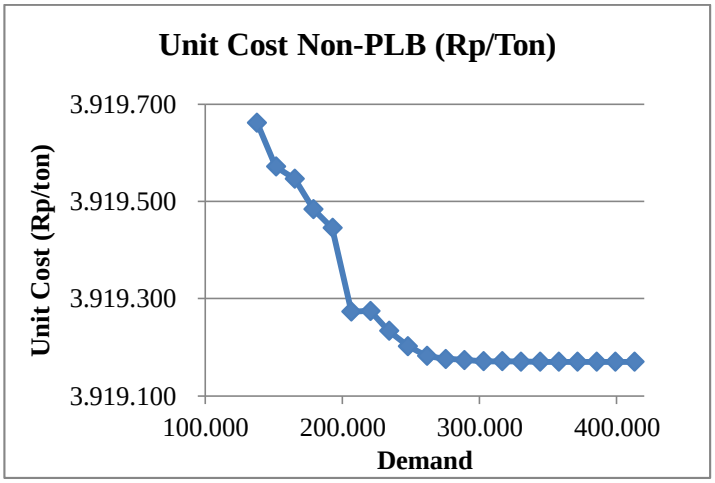
Analisis sensitivitas pada penelitian ini digunakan untuk melihat variabel yang paling signifikan yang mempengaruhi perubahan pada biaya logistik pengiriman kapas, adapun perubahan utama yang diperhatikan adalah dari sisi total *Unit Cost* per TEUs. Sedangkan variabel yang ditinjau adalah asumsi perubahan *demand* setiap pelayaran.

Demand pada penggunaan PLB memiliki peranan yang penting dalam penentuan kapasitas gudang yang digunakan berdasarkan fungsi waktu dan jarak tempuh, sehingga hal ini memungkinkan berubahnya biaya logistik secara total.

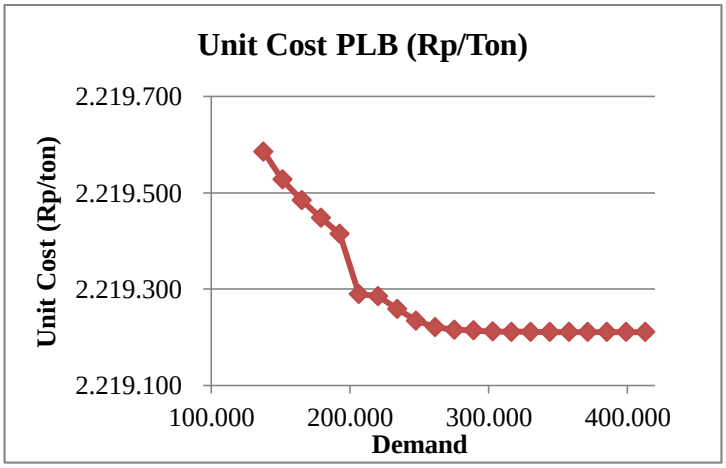


Gambar 5-11 Sensitivitas perubahan Demand terhadap *Unit Cost*

Pada Gambar 5-11 menunjukan grafik perubahan Unit Cost terhadap perubahan demand yang diperjelas pada Gambar 5-12 dan Gambar 5-13. Terlihat penurunan *unit cost* pada kedua keadaan, sebelum adanya PLB dan setelah adanya PLB walaupun tidak signifikan yaitu dibawah 1%.



Gambar 5-12 Sensitivitas Perubahan *Demand* Terhadap *Unit Cost* Sebelum PLB



Gambar 5-13 Sensitivitas Perubahan *Demand* Terhadap *Unit Cost* Setelah PLB

5.8 Analisis Hambatan Pelaksanaan PLB

PLB diharapkan akan mampu meningkatkan efisiensi industri dalam negeri dari segi biaya dan waktu. Namun untuk dapat mewujudkan harapan tersebut masih ada beberapa kendala yang mengakibatkan pemanfaatan PLB menjadi kurang efektif dalam mencapai tujuannya. PLB juga harus berusaha untuk dapat mengetahui kebutuhan konsumennya atau industri dilingkungan sekitarnya terhadap produk yang dibutuhkan, dari mana pasokannya dan siapa pemasoknya. Yang menjadi hambatan pelaksanaan PLB dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Lokasi / keberadaan PLB yang belum merata di seluruh wilayah Indonesia.

  Faktor lain yang dapat mengurangi efisiensi industri dalam negeri adalah belum meratanya penyelenggara PLB di seluruh wilayah Indonesia. Pengiriman dari PLB ke industri dapat memakan biaya yang cukup tinggi apabila lokasi PLB jauh dari industri yang menggunakan fasilitas PLB tersebut. Industri dalam negeri yang membutuhkan bahan baku yang berasal dari impor akan cenderung untuk menggunakan fasilitas PLB yang dekat dengan lokasi pabrik, akan tetapi apabila di dekat pabrik tidak ditemukan PLB maka perusahaan akan menggunakan PLB yang berlokasi agak jauh dari pabrik. Hal tersebut akan meningkatkan biaya perusahaan untuk mengimpor bahan baku melalui PLB. Disamping itu apabila pendirian PLB disuatu lokasi yang ternyata peruntukan penimbunan tidak sesuai dengan kebutuhan perusahaan sekitar, atau justru diperlukan diwilayah lain, ini juga dapat menghambat pelaksanaan PLB dan PLB tersebut bisa tidak berkembang sesuai dengan rencana. Dengan demikian PLB tidak bisa dimanfaatkan secara optimal oleh perusahaan atau industri yang ada disekitar lokasi PLB.

- Infrastruktur di sekitar pelabuhan dan PLB belum optimal.

  Penyelenggaraan PLB yang efisien diharapkan dapat meningkatkan daya saing industri dalam negeri. Harapan tersebut dapat terhambat apabila infrastruktur yang mendukung penyelenggaraan PLB tidak optimal. Salah satu infrastruktur yang menjadi faktor penting adalah ketersediaan jalan yang berada di sekitar PLB dan pelabuhan. Jalan yang rusak dapat mengakibatkan cacat pada produk yang akan disimpan di Pusat Logistik Berikat serta meningkatkan biaya perawatan fasilitas transportasi (kendaraan). Selain rusak, jalan yang macet akan meningkatkan waktu yang dibutuhkan oleh penyelenggara PLB dalam mengirimkan produk dari pelabuhan ke PLB atau dari PLB ke industri. Kerusakan jalan dan kemacetan merupakan faktor yang harus ditangani untuk dapat meningkatkan efektifitas PLB.

- Barang Importir banyak diperdagangkan ke wilayah ASEAN lainnya

  Kapas juga tidak hanya diimpor hanya ke Indonesia, melainkan juga ke vietnam. Hal ini yang membuat negara ekdportir lebih memilih mengirim menggunakan kapal besar menuju gudang Malaysia. Dan PLB di Indonesia juga masih banyak yang menggunakan kapal feeder karena infrastruktur yang menyebabkan biaya pelayaran juga masih tinggi.

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB 6
KESIMPULAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada penelitian Tugas Akhir ini, didapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Untuk kondisi alur distribusi kapas sebelum adanya PLB yaitu:

Negara Asal	→	Gudang Konsolidasi Malaysia	→	Pelabuhan Tanjung Priok	→	Industri

2. Hasil perhitungan pada studi kasus dalam penelitian pengiriman kapas ke Indonesia adalah sebagai berikut:
   A. Biaya Total yang dihasilkan untuk kendisi sebelum adanya PLB menghasilkan Biaya Total yang lebih tinggi 42% karena lebih tingginya biaya penyimpanan di gudang konsolidasi di Malaysia dan biaya penumpukan di Pelabuhan.
   B. *Unit cost* yang dihasilkan adalah Rp 3.158.604 /ton saat sebelum adanya PLB dan Rp 2.219.579 /ton setelah menggunakan PLB.
   C. Dengan perubahan waktu pengiriman untuk bisa sampai di Industri adanya perubahan waktu dari 4 hari menjadi 6 hari setelah adanya PLB.
3. Pengaruh perubahan *demand* terhadap *Unit Cost* memberikan dampak yang untuk kedua kondisi. Yaitu penurunan *Unit Cost* yang terlihat terlihat signifikan yaitu sebesar dibawah 1%
4. Dari hasil penelitian penerapan PLB di Indonesia terdapat usulan untuk pengembangan kedepan yaitu:
   - Lokasi PLB diratakan sesuai kebutuhan industri bukan hanya karena tempat asal penyelenggara PLB. Perlu dibuat peta PLB untuk melakukan penataan terhadap keberadaan PLB agar produk yang disimpan di PLB dapat dimanfaatkan secara optimal oleh industri/perusahaan untuk mengoptimalkan biaya dan waktu logistik.
   - Perlu dilakukan evaluasi PLB secara rutin antara penyelenggara PLB, pengusaha, Bea Cukai dan kementerian terkait untuk melakukan perbaikan terhadap proses yang terjadi di PLB.

- Perlu dilakukan tinjau ulang mengenai fasilitas PLB yang belum memberikan dampak terhadap pengurangan biaya verifikasi atau penelusuran teknis impor yang saat ini dilaksanakan oleh surveyor yang biayanya masih tinggi.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, terdapat saran yang dapat diberikan oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan analisis lebih mendalam dikarenakan penulis menggunakan pendekatan untuk menghitung biaya yang dicari.
2. Perlu dilakukan analisis lebih lanjut mengenai pemilihan lokasi PLB.
3. Perlu dilakukan analisis perbandingan biaya logistik untuk komoditi lain, karena tidak semua terpangkas biaya logistiknya.

DAFTAR PUSTAKA

Cikarang, D. J. (2016, September 28). Dipetik February 2, 2017, dari http://beacukaicikarang.net/sekilas-tentang-pusat-logistik-berikat-plb/

Dunn, W. N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik* (Kedua ed.). Yogyakarta: Gadjah Mada Iniversity Press.

Dunn, W. N. (2008). *Public Policy Analysis: An Introduction (4th Edition ed.).* Englewood Cliffs: Prentice hall.

hellenicshippingnews.com. (t.thn.).

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015 Tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementrian Perhubungan.* Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

kompas.com. (2015, May 20). Dipetik February 2, 2017, dari http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/05/20/180223826/Perlu.Kerja.Sama.Pindahkan.Gudang.Kapas.ke.Indonesia

Nur, H. I. (2014). *Kajian Usulan Kebijakan Pendulum Nusantara: Tinjauan Sektor Pelayaran dan Kepelabuhanan.* Surabaya: Jurusan Transportasi Laut ITS.

Supomo. (2016). Peran Bea Cukai Sebagai Regulator Utama PLB. *Warta Bea Cukai*, 13-16.

Suyono, R. (2007). *Shipping - Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut - Edisi Keempat.* Jakarta: PPM.

Wergeland, N. W. (1997). *Shipping.* Netherlands: Delf University Press.

Wijnolst, N., & Wergeland, T. (1997). *Shipping.* Netherlands: Delft University Press.

World Bank. (2007). *Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicator.* Washington DC: The World Bank.

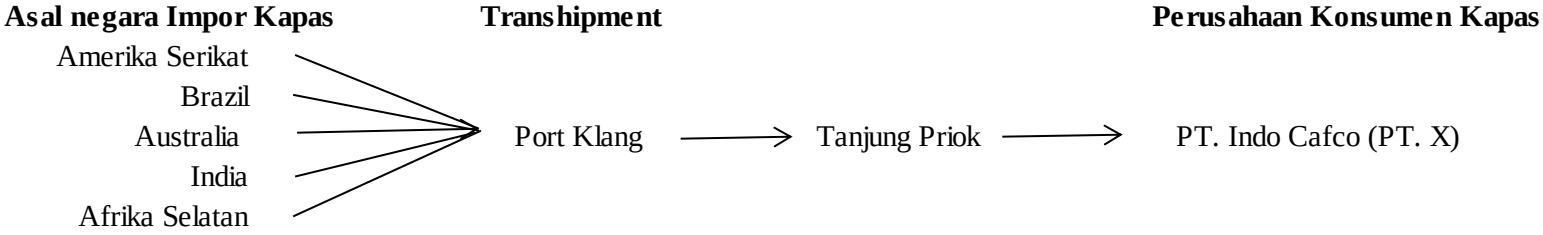
www.beacukai.go.id (Sutradara). (2016). *Pusat Logistik Berikat* .

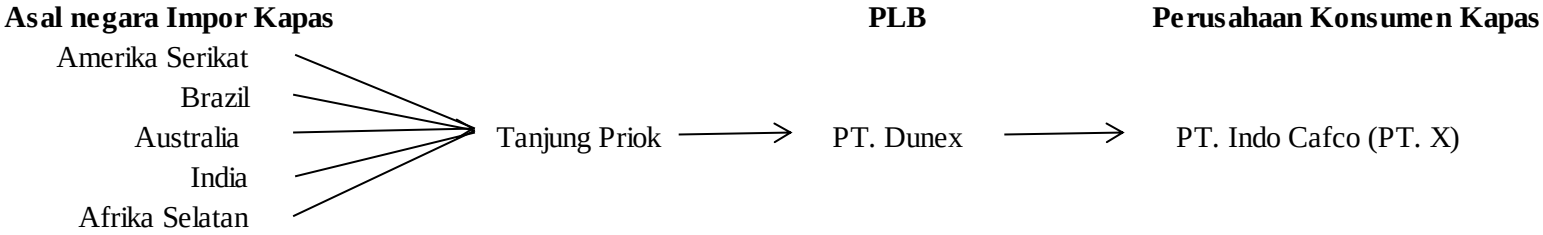
LAMPIRAN

1. Lampiran Studi Kasus
2. Lampiran *Time Charter Hire*
3. Lampiran *Fixed Cost*
4. Lampiran *Operation Cost*
5. Lampiran salah satu biaya Pelayaran
6. Lampiran Biaya Pelabuhan
7. Lampiran Biaya *Storage*
8. Lampiran Biaya *Custom Clearance*
9. Lampiran Biaya *Delivery Order*
10. Lampiran Biaya Total
11. Lampiran Biaya Unit Cost
12. Lampiran Analisis Sensitivitas
13. Lampiran Dokumen B.C 1.6
14. Lampiran Dokumen B.C 2.8

LAMPIRAN 1. STUDI KASUS

Perbandingan Biaya Logistik tanpa atau adanya Pusat Logistik Berikat (PLB)





No	Negara Impor	Pelabuhan	Jarak POL ke Port Klang (nm)	Volume Impor 2016 (Ton)	Jarak POD ke PLB (km)	Jarak PLB ke Konsumen (km)
1	Amerika Serikat	Los Angeles	16.384	35.760	9	75
2	Brazil	Santos	10.673	31.640	9	75
3	Australia	Melbourne	3.903	26.140	9	75
4	India	Jawaharlal Nehru	2.407	23.380	9	75
5	Afrika Selatan	Cape Town	6.668	20.640	9	75
6	Malaysia	Port Klang	811	137.560	9	75

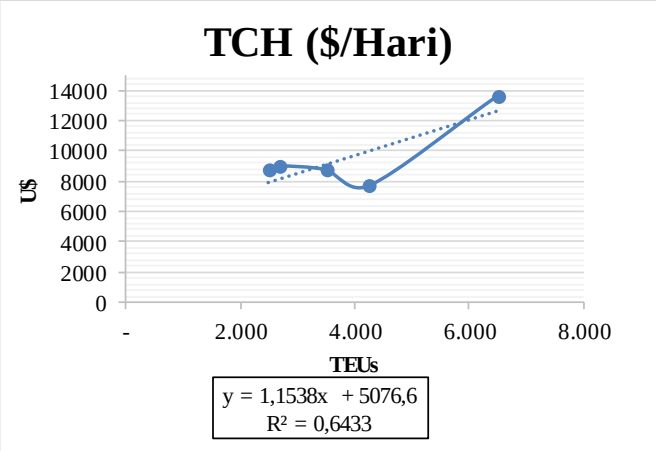
LAMPIRAN 2. *TIME CHARTER HIRE*

TIME CHARTER RATE CONTAINER

Data

HARPEX		Vessel Size in TEU - Rates in US$								
	Index	700	1100	1700	2500	2700	3500	4250	6500	8500
09.12.17	477	5,000	6,450	8,300	8,800	9,000	8,750	7,750	13,500	12,500
02.12.17	477	5,000	6,450	8,300	8,800	9,000	8,750	7,750	13,500	12,500
25.11.17	478	5,000	6,450	8,300	8,700	9,000	8,750	7,650	13,750	12,500
18.11.17	478	5,000	6,450	8,300	8,700	9,000	8,750	7,650	13,750	12,500

Sumber : http://www.harperpetersen.com/harpex/harpexRH.csv;jsessionid=AAC3788022BF640701039A168FCFD18B



Hasil Regresi TCH

Y = 1,1538 . X + 5076,617

TCH KAPAL SEBELUM PLB

Payload (TEUs)	TCH (U$/hari)	TCH (Rp/hari)	Total Hari	TCH (Rp/RT)
4.750	$ 10.557,29	Rp 144.128.126,77	426	Rp 61.393.254.032,08
4.282	$ 10.017,30	Rp 136.756.176,20	708	Rp 96.826.411.308,26
2.924	$ 8.450,40	Rp 115.364.917,93	591	Rp 68.228.039.619,19
2.762	$ 8.263,48	Rp 112.813.088,89	383	Rp 43.181.419.056,29
2.526	$ 7.991,18	Rp 109.095.609,55	933	Rp 101.758.854.522,99
2.664	$ 8.150,41	Rp 111.269.389,84	212	Rp 23.589.110.646,42

TCH KAPAL SETELAH PLB

Payload (TEUs)	TCH (U$/hari)	TCH (Rp/hari)	Total Hari	TCH (Rp/RT)
4.608	$ 10.393,45	Rp 141.891.338,35	407,879275	Rp 57.874.536.166,74
4.275	$ 10.009,22	Rp 136.645.911,98	595,359567	Rp 81.353.451.054,17
2.924	$ 8.450,40	Rp 115.364.917,93	482,2643	Rp 55.636.381.411,85
2.762	$ 8.263,48	Rp 112.813.088,89	476,286889	Rp 53.731.395.152,31
2.824	$ 8.335,02	Rp 113.789.714,82	950,758341	Rp 108.186.520.477,96

LAMPIRAN 3. FIXED COST

KODE KAPAL	KAPAL	TAHUN	UMUR SEKARANG	SISA UMUR	TEUs	CAPITAL COST	CAPITAL COST (Rp/Thn sisa umur ekonomis)
K7	BERMUDA	2011	6	19	4.608	Rp 311.489.656.660	Rp 16.394.192.456
K8	KMTC MANILA	2011	6	19	4.275	Rp 289.605.525.118	Rp 15.242.396.059
K9	CHILOE ISLAND	2007	10	15	2.924	Rp 200.820.354.808	Rp 13.388.023.654
K10	PORT KLANG VOYAGE	2008	9	16	2.762	Rp 190.174.020.545	Rp 11.885.876.284
K11	IRENES RELIANCE	2007	10	15	2.824	Rp 194.248.543.534	Rp 12.949.902.902

CAPITAL COST (Rp/Thn sisa umur ekonomis)	CAPITAL COST+INFLASI	OPERATING COST (Rp)	TOTAL CC+OC (Rp)	FIXED COST (Rp/Tahun)	FIXED COST (Rp/Hari)
Rp 16.394.192.456	Rp 16.722.076.305	Rp 29.827.667.221	Rp 341.317.323.881	Rp 46.221.859.677	Rp 126.635.232
Rp 15.242.396.059	Rp 15.547.243.980	Rp 28.076.936.697	Rp 317.682.461.816	Rp 43.319.332.756	Rp 118.683.103
Rp 13.388.023.654	Rp 13.655.784.127	Rp 20.583.566.657	Rp 221.403.921.465	Rp 33.971.590.311	Rp 93.072.850
Rp 11.885.876.284	Rp 12.123.593.810	Rp 20.122.416.332	Rp 210.296.436.876	Rp 32.008.292.616	Rp 87.693.952
Rp 12.949.902.902	Rp 13.208.900.960	Rp 20.057.821.755	Rp 214.306.365.289	Rp 33.007.724.657	Rp 90.432.122

FIXED COST (Rp/Total RT)	TCH/HARI (MARKET)	MARGIN	MARGIN PROFIT
Rp 51.651.886.572	Rp 141.891.338	89%	11%
Rp 70.659.121.131	Rp 136.645.912	87%	13%
Rp 44.885.712.950	Rp 115.364.918	81%	19%
Rp 41.767.479.763	Rp 112.813.089	78%	22%
Rp 85.979.094.610	Rp 113.789.715	79%	21%

LAMPIRAN 4. *OPERATION COST*

www.itfseafarers.org/what_wages.cfm

JUMLAH 25 GAJI CREW KAPAL KONTAINER

No	Crew	Jumlah	Gaji (US $)	Gaji (Rp)
1	Master	1	2.113	28.846.676
2	Chief Officer	1	1.246	17.010.392
3	2nd Officer	1	1.379	18.826.108
4	3rd Officer	1	1.311	17.897.772
5	Chief Enginee	1	1.202	16.409.704
6	2nd Engineer	1	1.379	18.826.108
7	3rd Engineer	1	1.311	17.897.772
8	Bosun	1	1.050	14.334.600
9	Pump man	1	1.005	13.720.260
10	Sea man	5	878	59.932.280
11	Oiler	3	878	35.959.368
12	Boatswain	2	802	21.897.808
13	Electrician	2	1.379	37.652.216
14	Cooks	2	1.379	37.652.216
15	Stewards	2	719	19.631.576
TOTAL		**25**		**4.517.938.272**

JUMLAH 27 GAJI CREW KAPAL KONTAINER

No	Crew	Jumlah	Gaji (US $)	Gaji (Rp)
1	Master	1	2.113	28.846.676
2	Chief Officer	1	1.246	17.010.392
3	2nd Officer	1	1.379	18.826.108
4	3rd Officer	1	1.311	17.897.772
5	Chief Engineer	1	1.202	16.409.704
6	2nd Engineer	1	1.379	18.826.108
7	3rd Engineer	1	1.311	17.897.772
8	Bosun	1	1.050	14.334.600
9	Pump man	2	1.005	27.440.520
10	Sea man	5	878	59.932.280
11	Oiler	3	878	35.959.368
12	Boatswain	2	802	21.897.808
13	Electrician	3	1.379	56.478.324
14	Cooks	2	1.379	37.652.216
15	Stewards	2	719	19.631.576
TOTAL		**27**		**4.908.494.688**

BIAYA OPERASIONAL

KAPAL	Crew	Gaji Crew	Perawatan & Perbaikan	Asuransi	Perbekalan & Persediaan, Lub Oil	TOTAL (Rp)
			5%	1,00%	2%	
K1	27	4.908.494.688	Rp 16.041.081.433	Rp 3.208.216.287	Rp 6.416.432.573	30.574.224.982
K2	27	4.908.494.688	Rp 14.503.277.595	Rp 2.900.655.519	Rp 5.801.311.038	28.113.738.841
K3	25	4.517.938.272	Rp 10.041.017.740	Rp 2.008.203.548	Rp 4.016.407.096	20.583.566.657
K4	27	4.908.494.688	Rp 9.508.701.027	Rp 1.901.740.205	Rp 3.803.480.411	20.122.416.332
K5	25	4.517.938.272	Rp 8.733.227.297	Rp 1.746.645.459	Rp 3.493.290.919	18.491.101.947
K6	25	4.517.938.272	Rp 9.186.682.275	Rp 1.837.336.455	Rp 3.674.672.910	19.216.629.912
K7	27	4.908.494.688	Rp 15.574.482.833	Rp 3.114.896.567	Rp 6.229.793.133	29.827.667.221
K8	27	4.908.494.688	Rp 14.480.276.256	Rp 2.896.055.251	Rp 5.792.110.502	28.076.936.697
K9	25	4.517.938.272	Rp 10.041.017.740	Rp 2.008.203.548	Rp 4.016.407.096	20.583.566.657
K10	27	4.908.494.688	Rp 9.508.701.027	Rp 1.901.740.205	Rp 3.803.480.411	20.122.416.332
K11	25	4.517.938.272	Rp 9.712.427.177	Rp 1.942.485.435	Rp 3.884.970.871	20.057.821.755

LAMPIRAN 5. BIAYA PELAYARAN

PERHITUNGAN BIAYA TRANSPORTASI

POL Port of Los Angeles

POD Port of Tanjung Priok

RUTE Amerika Serikat - Jakarta

Spesifikasi Muatan

Negara Eksportir	Amerika Serikat			
Load Factor	90%			
Total Demand per Tahun	35.766	Ton		
Total Demand per Tahun	3.577	TEUs	20" (25%) + 40" (75%)	
in TEUs	895	Box	25%	
in FEUs	2.064	Box	75%	
1 TEUs	10,00	Ton		

Keterangan Tambahan:

1	**Port Time (AT+WT+IT)**		
	AT+WT+IT Pelabuhan Asal	2,50	jam
	AT+WT+IT Pelabuhan Tujuan	7,67	jam
2	**Cargo Terangkut**	4.148	TEUs
	Cargo Terangkut in TEUs	1.037	Box
	Cargo Terangkut in FEUs	1.556	Box
3	**Presentase Komoditi Kapas**	20%	
	Cargo Terangkut Komoditi Kapa	716	TEUs
	Cargo Terangkut in TEUs	179	Box
	Cargo Terangkut in FEUs	269	Box

DATA TAMBAHAN

Comm. Days	330	
Kurs Dollar	Rp	13.652

Ukuran Utama

KODE KAPAL	K7			
Kapasitas (TEUs)	4.608			
LPP (m)	259			
B (m)	32			
T (m)	9,7			
Vs isi (knot)	12,8			
Vs isi (m/s)	6,55	*;1 Knot =*	*0,5114*	*m/s*
GT	40.741			
LWL	261,59	*; LWL =*	101%	x LPP

SPESIFIKASI MESIN

MAIN ENGINE	Spec.	Satuan		
ME	32.160	[kW]	*; 1 [kW] =*	*1,34102*
	43.127	HP		*HP*
SFOC =	183,500	g/kWh		
SLOC =	0,576	g/kWh		
Berat Mesin=	98,973	tons		
Speed =	730,404	rpm		
AUX. ENGINE	**Spec.**	**Satuan**		
AE	2.120	[kW]		
Jumlah AE	4	Unit		
Total AE	8.480	[kW]		
	11.372	HP		
SFOC =	298,000	g/kWh		
SLOC =	1,784	g/kWh		
Berat Mesin=	9,370	tons		
Speed =	3989,488	rpm		

sumber: Journal of KONES Powertrain and Transport, Vol, 19, No 4 2012, p 99 ME 75%MCR, AE 50%MCR

KEC. B/M	TEUs/Jam	
Muat di POL	25	
Bongkar di POD	26	*https://otoritaspelabuhantgpriok*

VOYAGE TIME

Pelabuhan Asal	Port of Los Angeles		
Pelabuhan Tujuan	Port of Tanjung Priok		
Jarak Pelayaran	16.934	nm	
Sea time POL ke POD	53,89	hari	1293,48 Jam
Waktu B/M	325,5	jam	
Port time	10,17	jam	
Total Port Time	13,98	hari	
Total Time per trip	67,9	hari	

KOMPONEN

Frek. Max per tahun	4,00	/tahun
Frek. By Cargo	5	shipment
Cargo Terangkut Real	716	TEUs/Trip
Total Cargo Terangkut	3.585	TEUs/tahun
Broken Stowage	8	TEUs

HARGA BAHAN BAKAR

IFO 180 (Intermediate Fuel Oil)	$	367	/ton
MDO (Marine Diesel Oil)	$	482	/ton
IFO 180 (Intermediate Fuel Oil)	Rp	5.010.284,00	/ton
MDO (Marine Diesel Oil)	Rp	6.580.264,00	/ton

Sumber: https://shipandbunker.com/prices/apac/sea/sg-sin-singapore#IFO180 20 Feb - 19 Mei 2017

Sumber: https://shipandbunker.com/prices/apac/sea/sg-sin-singapore#MDO 23 Sept- 19 Okt 2016

MAIN ENGINE

SFOC		0,000184	ton	
WFO		8588,05	ton/kW h	*Rumus* SFR·MCR·S/V_S·(1+Margin)
Biaya Fuel Oil	Rp	43.028.551.212	/Trip	*;dengan margin 10%*

AUXILIARY ENGINE

SFOC		0,000298	ton	
WDO		157,67	ton/kW h	*Rumus* SFR·MCR·Port Time·(1+Margin) ·Cl
Biaya Diesel Oil	Rp	1.037.502.837	/Trip	*;dengan margin 10%*

TOTAL FUEL COST	**Rp**	**44.066.054.049**	**/Trip**

PORT COST

Port of Los Angeles

1. Biaya Labuh =	***GT KAPAL***		***x***	***Tarif Labuh***	***(Per Kunjungan)***
Jasa Labuh =	Rp	134.043.268			

2. Biaya Tambat =	***GT KAPAL***		***x***	***Tarif Tambat***	***(Per Etmal)***
1 Etmal =	***24***		***Jam***		
Jasa Tambat =	Rp	13.348.707			

3. Biaya Pandu =	***(GT KAPAL x***		***Tarif Variabel)***	***+***	***(Tarif Tetap x 2)***
2 =	***Gerakan In - Out***				
Jasa Pandu =	Rp	20.442.983			*2 ;Gerakan*

4. Biaya Tunda =	***(GT KAPAL x***		***Tarif Variabel)***	***+***	***Tarif Tetap***
Jasa Tunda	Rp	5.833.076			

Total Port Cost POL	Rp	173.668.034	/Trip

Port of Tanjung Priok

1. Biaya Labuh =	***GT KAPAL***		***x***	***Tarif Labuh***	
(Per Kunjungan)					
Jasa Labuh =	Rp	51.170.044			

2. Biaya Tambat =	***GT KAPAL x***		***Tarif Tambat***	***(GT/Etmal)***	
1 Etmal =	***24***		***Jam***		
Jasa Tambat =	Rp	67.855.928			

3. Biaya Pandu =	***(GT KAPAL x***		***Tarif Pandu)***	***+ Tarif Tetap***
2 =	***Gerakan In - Out***			
Jasa Pandu =	Rp	13.260.215		

4. Biaya Tunda =	***(GT KAPAL x***		***Tarif Variabel)***	***+***	***Tarif Tetap***
Jasa Tunda=	Rp	21.518.351			

5. Biaya Kepil =	***Tarif Kepil***			
(LOA > 201 m)				
Jasa Kepil =	Rp	1.351.548		

Total Port Cost POD	Rp	155.156.086	/Trip

TOTAL PORT COST	**Rp**	**328.824.120**	**/Trip**

TOTAL VOYAGE COST	**Rp**	**44.394.878.169**	**/Trip**

CARGO HANDLING COST

Muat di POL	Rp	1.613.666	x	1.037	TEUs
	Rp	2.391.284	x	1.556	FEUs
	Rp	**5.393.014.817**			
Bongkar di POD	Rp	1.133.116	x	1.037	TEUs
	Rp	1.699.674	x	1.556	FEUs
	Rp	**3.818.884.199**			

Total Cargo Handling Cost	**Rp**	**9.211.899.016**	**/RT**

TOTAL COST	**COST**		**SATUAN**
FIXED COST	Rp	51.651.886.572	/Total Trip
VOYAGE COST	Rp	44.394.878.169	/Trip
CARGO HANDLING COST	Rp	9.211.899.016	/Trip
TOTAL COST	**Rp**	**63.937.154.499**	**/Trip**
UNIT COST	**Rp**	**15.413.972**	**/TEUs**
UNIT COST	**Rp**	**1.541.397**	**/ton**

OTAL WAKTU KESELURUHA	**LAMA WAKTU**	**SATUAN**	
Total Waktu yang dibutuhkan	340	hari	
Frek. By Cargo	5	Trip	
Cargo Terangkut Real	716	TEUs/Trip	
Frek. Max per tahun	4	RT	*;dengan asumsi commission days 330 hari*
Sisa Shipment (setelah 330 hari)	1	RT	
Sisa Shipment (setelah 330 hari)	1	RT	
Waktu yang dibutuhkan (sisa)	68	hari	*; Sisa shipment x Total time per RT*
Total Waktu Keseluruhan	408	hari	

LAMPIRAN 6. BIAYA PELABUHAN

Hijau		20'		40'
Hari 1	Rp	-	Rp	-
Hari 2	Rp	81.600	Rp	163.200
Hari 3	Rp	163.200	Rp	326.400
Hari 4	Rp	244.800	Rp	489.600
Hari >4	Rp	-	Rp	-
LoLo	Rp	216.000	Rp	324.000
Recovery Cost	Rp	70.000	Rp	70.000
Administrasi	Rp	10.000	Rp	10.000
Tax 10%	Rp	78.560	Rp	138.320
Stamp	Rp	6.000	Rp	6.000
Variable 110%				
Total	Rp	870.160	Rp	1.527.520

Kuning		20'		40'
Hari 1	Rp	-	Rp	-
Hari 2	Rp	81.600	Rp	163.200
Hari 3	Rp	163.200	Rp	326.400
Hari 4	Rp	244.800	Rp	489.600
Hari >4	Rp	979.200	Rp	1.958.400
LoLo	Rp	216.000	Rp	324.000
Recovery Cost	Rp	70.000	Rp	70.000
Administrasi	Rp	10.000	Rp	10.000
Tax 10%	Rp	176.480	Rp	334.160
Stamp	Rp	6.000	Rp	6.000
Variable 110%				
Total	Rp	1.947.280	Rp	3.681.760

Merah		20'		40'
Hari 1	Rp	-	Rp	-
Hari 2	Rp	81.600	Rp	163.200
Hari 3	Rp	163.200	Rp	326.400
Hari 4	Rp	244.800	Rp	489.600
Hari >4	Rp	2.692.800	Rp	5.385.600
LoLo	Rp	216.000	Rp	324.000
Recovery Cost	Rp	70.000	Rp	70.000
Administrasi	Rp	10.000	Rp	10.000
Tax 10%	Rp	347.840	Rp	676.880
Stamp	Rp	6.000	Rp	6.000
Variable 110%				
Total	Rp	3.832.240	Rp	7.451.680

Perhitungan Total Biaya Pelabuhan Sebelum Adanya PLB

Lead Time Port PLB 1.6				*3*
		20'		**40'**
Biaya Penumpukan	Rp	244.800	Rp	489.600
LoLo	Rp	216.000	Rp	324.000
Recovery Cost	Rp	70.000	Rp	70.000
Administrasi	Rp	10.000	Rp	10.000
	Rp	**540.800**	**Rp**	**893.600**
Tax 10%	Rp	54.080	Rp	89.360
Stamp	Rp	6.000	Rp	6.000
Variable 110%	Rp	53.539	Rp	88.466
Biaya Lain-Lain	Rp	193.619	Rp	263.826

	20'	40'
Jumlah Muatan	**3.439**	**7.936**
Biaya Penumpukan	Rp 841.867.200	Rp 3.885.540.923
LoLo	Rp 742.824.000	Rp 2.571.313.846
Biaya Lain-Lain	Rp 665.856.429	Rp 2.093.766.899
TOTAL BIAYA	**Rp 2.250.547.629**	**Rp 8.550.621.668**

LAMPIRAN 7. BIAYA *STORAGE*

Perhitungan Total Biaya Storage Setelah Adanya PLB

Lead Time Storage PLB	**4**	**4**

	20'	**40'**
Handling 1st cont	Rp 475.000	Rp 500.000
next container	Rp 450.000	Rp 450.000
Quaranteen Inspection	Rp 150.000	Rp 150.000
Pelepasan Karantina	Rp 300.000	Rp 300.000
(quaranteen release)		
Total Cost Storage (est 2 days)	Rp 489.600	Rp 979.200

	20'	**40'**
Jumlah Muatan	**3.439**	**7.936**
Handling In/Out Cost	Rp 3.095.150.000	Rp 7.142.638.462
Quaranteen	Rp 1.547.550.000	Rp 3.571.269.231
Covered Warehouse	Rp 3.367.468.800	Rp 15.542.163.692
Biaya Storage PLB	**Rp 8.010.168.800**	**Rp 26.256.071.385**

LAMPIRAN 8. BIAYA *DELIVERY ORDER*

Perhitungan Total Biaya Delivery Order Setelah Adanya PLB

Lead Time DO PLB		

	20'	**40'**
Channel Fee	Rp 120.750	Rp 2.346.000
THC	Rp 1.863.000	Rp 448.000
Clean	Rp 220.000	Rp 220.500
Jaminan	Rp 500.000	Rp 1.000.000
Total	**Rp 2.703.750**	**Rp 4.014.500**

Total DO Cost Non - PLB

	20'	**40'**
Jumlah Muatan	**3.439**	**7.936**
Biaya Delivery Order	**Rp 9.298.196.250**	**Rp 31.859.689.615**

LAMPIRAN 9. BIAYA *CUSTOM CLEARANCE*

COST CUSTOM CLEARANCE 2.0 dan 1.6

No	CUSTOM CLEARANCE	Price		Remarks
1	Non-Masterlist Service Green Lane	Rp	555.000	Per docs for Shipment FCL 20'/ 40' (1st and 2nd Container)
		Rp	75.000	additional per container 20'/40'
2	Non-Masterlist Service Yellow Lane	Rp	700.000	Per docs for Shipment FCL 20'/ 40' (1st and 2nd Container)
		Rp	75.000	additional per container 20'/40'
3	Non-Masterlist Service Red Lane	Rp	1.000.000	Per docs for Shipment FCL 20'/ 40'
		Rp	225.000	additional per container 20'/40'
4	Masterlist Green Channel	Rp	600.000	Per Doc for Shipment FCL 20'/ 40' (1st and 2nd Container)
		Rp	75.000	additional per container 20'/40'
5	Masterlist Yellow Channel	Rp	800.000	Per Doc for Shipment FCL 20'/ 40' (1st and 2nd Container)
		Rp	75.000	additional per container 20'/40'
6	Masterlist Red Channel	Rp	1.250.000	Per docs for Shipment FCL 20'/ 40'
		Rp	250.000	additional per container 20'/40'

COST CUSTOM CLEARANCE 1.2

1	Angkut Lanjut	1.405.000	Per Doc for Shipment FCL 20'/ 40' (1st Container)
		100.000	additional per container 20'/40'

Sumber: Exim Department CKB, 2017

Non - PLB				
		20'		**40'**
Cust. Clearance Green channel	**Rp**	**600.000**	**Rp**	**600.000**
	Rp	**75.000**	**Rp**	**75.000**

PLB						
		20'		**40'**		**The rate includes:**
Clearance In (CIS)	Rp	1.700.000	Rp	1.950.000	/Container/Shipment	PIB BC 1.6 processing fee
Clearance Out (COS)	Rp	1.250.000	Rp	1.250.000	/Doc/Shipment	Green PIB BC 2.8 processing fee
	Rp	1.750.000	Rp	1.750.000		Red
Total	**Rp**	**2.950.000**	**Rp**	**3.200.000**		

	20'	40'
Jumlah Muatan	**3.439**	**7.936**
Biaya Custom Clearance	Rp 5.847.550.000	Rp 15.476.750.000

LAMPIRAN 10. BIAYA TOTAL

Non-PLB

Jalur Non - PLB BC 2.0

Jenis Petikemas	**Satuan**	**20'**	**40'**
Jumlah Muatan		**3.439**	**7.936**
Shipping Cost	Rp/thn	**Rp 30.576.867.352**	**Rp 91.707.440.140**
Covered Storage		Rp 29.619.202.295	Rp 119.270.324.306
Handling		Rp 6.282.296.475	Rp 24.067.696.394
Custom Clearance		Rp 2.260.361.985	Rp 9.113.143.706
Warehouse Malaysia	Rp/thn	**Rp 38.161.860.755**	**Rp152.451.164.406**
Port Storage		Rp 1.683.734.400	Rp 7.770.931.200
Lolo Cost		Rp 742.608.000	Rp 2.571.264.000
Others		Rp 771.402.473	Rp 2.724.174.320
Port Cost	Rp/thn	**Rp 3.197.744.873**	**Rp 13.066.369.520**
Demurrage		Rp 1.331.586.514	Rp 4.610.589.257
Repair		Rp 258.566.576	Rp 795.805.447
Detention		Rp -	Rp -
Demurrage Cost	Rp/thn	**Rp 1.590.153.090**	**Rp 5.406.394.704**
Trucking	Rp/thn	**Rp 16.163.300.000**	**Rp 39.680.769.231**
Delivery Order	Rp/thn	**Rp 9.781.969.500**	**Rp 31.859.072.000**
Custom Clearance	Rp/thn	**Rp 258.225.000**	**Rp 596.250.000**
TOTAL COST	Rp/thn	**Rp 99.730.120.570**	**Rp334.767.460.001**

PLB

Jalur Pusat Logistik Berikat (PLB) BC 1.6 dan 2.8

Jenis Petikemas	**Satuan**	**20'**	**40'**
Jumlah Muatan		**3.439**	**7.936**
Shipping Cost	Rp/thn	Rp 29.119.587.768	Rp 87.336.957.495
Port Storage		Rp 841.867.200	Rp 3.885.540.923
Lolo Cost		Rp 742.824.000	Rp 2.571.313.846
Others		Rp 665.856.429	Rp 2.093.766.899
Port Cost	Rp/thn	Rp 2.250.547.629	Rp 8.550.621.668
Handling In/Out		Rp 3.095.150.000	Rp 7.142.638.462
Quaranteen		Rp 1.547.550.000	Rp 3.571.269.231
Covered Warehouse		Rp 3.367.468.800	Rp 15.542.163.692
Storage PLB	Rp/thn	Rp 8.010.168.800	Rp 26.256.071.385
Trucking	Rp/thn	Rp 23.385.200.000	Rp 57.933.923.077
Delivery Order	Rp/thn	Rp 9.298.196.250	Rp 31.859.689.615
Custom Clearance	Rp/thn	Rp 5.847.550.000	Rp 15.476.750.000
TOTAL COST	Rp/thn	Rp 77.911.250.447	Rp 227.414.013.240

LAMPIRAN 11. BIAYA *UNIT COST*

Perbandingan Unit Cost PLB dan Non-PLB

Non-PLB

Jalur Non - PLB BC 2.0

Jenis Petikemas	**Satuan**	**20'**		**40'**	
Jumlah Muatan			**3.439**		**7.936**
Shipping Cost	Rp/thn	**Rp**	**8.891.209**	**Rp**	**11.555.653**
Covered Storage		Rp	8.612.737	Rp	15.028.731
Handling		Rp	1.826.780	Rp	3.032.665
Custom Clearance		Rp	657.273	Rp	1.148.307
Warehouse Malaysia	Rp/thn	**Rp**	**11.096.790**	**Rp**	**19.209.704**
Port Storage		Rp	489.600	Rp	979.181
Lolo Cost		Rp	215.937	Rp	323.994
Others		Rp	224.310	Rp	343.261
Port Cost	Rp/thn	**Rp**	**929.847**	**Rp**	**1.646.436**
Demurrage		Rp	387.202	Rp	580.960
Repair		Rp	75.187	Rp	100.276
Detention		Rp	-	Rp	-
Demurrage Cost	Rp/thn	**Rp**	**462.388**	**Rp**	**681.236**
Trucking	Rp/thn	Rp	4.700.000	Rp	5.000.000
Delivery Order	Rp/thn	Rp	2.844.423	Rp	4.014.422
Custom Clearance	Rp/thn	Rp	75.087	Rp	75.131
TOTAL COST	Rp/thn	**Rp**	**28.999.744**	**Rp**	**42.182.582**

PLB

Jalur Pusat Logistik Berikat (PLB) BC 1.6 dan 2.8

Jenis Petikemas	**Satuan**	**20'**		**40'**	
Jumlah Muatan			**3.439**		**7.936**
Shipping Cost	Rp/thn	**Rp**	**8.467.458**	**Rp**	**11.004.948**
Port Storage		Rp	244.800	Rp	489.600
Lolo Cost		Rp	216.000	Rp	324.000
Others		Rp	193.619	Rp	263.826
Port Cost	Rp/thn	**Rp**	**654.419**	**Rp**	**1.077.426**
Handling In/Out		Rp	900.015	Rp	900.013
Quaranteen		Rp	450.000	Rp	450.000
Covered Warehouse		Rp	979.200	Rp	1.958.400
Storage PLB	Rp/thn	**Rp**	**2.329.215**	**Rp**	**3.308.413**
Trucking	Rp/thn	Rp	6.800.000	Rp	7.300.000
Delivery Order	Rp/thn	Rp	2.703.750	Rp	4.014.500
Custom Clearance	Rp/thn	Rp	1.700.363	Rp	1.950.158
TOTAL COST	Rp/thn	Rp	22.655.205	Rp	28.655.444

LAMPIRAN 12. ANALISIS SENSITIVITAS

ANALISIS SENSITIVITAS DEMAND TERHADAP UNIT COST Per Ton

Demand (Ton)	Unit Cost Non-PLB (Rp/Ton)	Unit Cost PLB (Rp/Ton)
137.560	3.158.632	2.219.579
151.316	3.153.945	2.219.521
165.072	3.146.219	2.219.480
178.828	3.137.283	2.219.444
192.584	3.128.785	2.219.412
206.340	3.121.603	2.219.288
220.096	3.116.311	2.219.285
233.852	3.112.649	2.219.258
247.608	3.110.320	2.219.235
261.364	3.108.940	2.219.221
275.120	3.108.177	2.219.216
288.876	3.107.778	2.219.214
302.632	3.107.579	2.219.212
316.388	3.107.486	2.219.212
330.144	3.107.444	2.219.211
343.900	3.107.426	2.219.211
357.656	3.107.419	2.219.211
371.412	3.107.416	2.219.211
385.168	3.107.415	2.219.211
398.924	3.107.414	2.219.211
412.680	3.107.414	2.219.211

LAMPIRAN 13. DOKUMEN BC 1.6

PEMBERITAHUAN PABEAN PENGELUARAN BARANG
DARI KAWASAN PABEAN UNTUK DITIMBUN DI PUSAT LOGISTIK BERIKAT

BC 1.6

Halaman 1 dari 3

Kantor Pabean Pengawas	: KPPBC TANJUNG PERAK	070100	
Kantor Pabean Bongkar	: KPPBC TANJUNG PERAK	070100	
Nomor Pengajuan	: 160216-013063-20171002-000016	Tanggal Pengajuan	:

A. DATA PEMBERITAHUAN :

PENGIRIM — AU
1. Nama : CYTEC AUSTRALIA HOLDING PTY LTD
2. Alamat : SUITE 1, LEVEL 1, NORWEST QUAY 21 SOLENT CIRCUIT, NORWEST BUSINESS PARK, BAULKHAM HILLS NSW , AUSTRALIA, 2153

PENJUAL — AU
3. Nama : CYTEC AUSTRALIA HOLDING PTY LTD
4. Alamat : SUITE 1, LEVEL 1, NORWEST QUAY 21 SOLENT CIRCUIT, NORWEST BUSINESS PARK, BAULKHAM HILLS NSW , AUSTRALIA, 2153

PENGUSAHA PLB/PDPLB
5. NPWP : 01.797.289.4-062.000
6. Nama : PT CIPTA KRIDA BAHARI
7. Alamat : GD. TMT.1 7TH FLOOR SUITE 701 JL. CILANDAK KKO NO.1 PS. MINGGU 12560

PEMILIK BARANG — ID
8. Identitas : 03.311.292.1-063.000
9. Nama : PT CYTEC INDONESIA
10. Alamat : SAMPOERNA STRATEGIC SQUARE SOUTH TOWER LEVEL 30 JL. JEND . SUDIRMAN KAV 45-46 JAKARTA 12930

PPJK
11. NPWP :
12. Nama :
13. Alamat :
14. NP-PPJK :

C. Nomor & Tanggal Pendaftaran :
No.
Tgl.

15. Cara Pengangkutan : LAUT — 1

16. Nama Sarana Pengangkut & No. Voy/Flight dan Bendera : — AU
CHRISTA SCHULTE, 730N, AUSTRALIA

17. Perkiraan Tgl. Tiba : 07-10-2017

18. Pelabuhan Muat : Brisbane — AUBNE

19. Pelabuhan Transit :

20. Pelabuhan Tujuan : Tanjung Perak — IDTPE

21. Invoice	: No. 3038725	Tgl. 19-09-2017	
22. LC	: No.	Tgl.	
23. BL/AWB	: No. MOLU17102582736	Tgl. 12-09-2017	
H-BL/AWB	: No.	Tgl.	
24. BC 1.1/1.2	: No. 000138	Tgl. 06-10-2017	
	Pos. 0007	Sub Pos. 0000	

25. Dokumen Lainnya :
No. Tgl.

26. Tempat Penimbunan : — CTPS
TPS CONTAINER

27. Valuta : — USD
US DOLLAR

28. Nilai : CFR 145.561,20

29. Nomor, Ukuran, dan Tipe Peti Kemas :	30. Jumlah, Jenis, dan Merk Kemasan	31. Berat Kotor (Kg)	32. Berat Bersih (Kg)
SEGU8073722 20 FCL SEGU8055170 20 FCL CXTU1058838 20 FCL	3 Package, N/M	59.170,0000	59.170,0000

33. No.	34. - Pos Tarif/HS - Uraian Jenis Barang (termasuk Merek, Tipe, spesifikasi wajib) - Negara Asal Barang	35. Keterangan - Kategori Barang - Fasilitas & No. Urut	36. Tarif BM	37. - Jumlah & Jenis satuan Barang - Berat Bersih (Kg) - Jumlah & Jenis Kemasan	38. - Nilai - Jenis Nilai

---------- 4 Jenis barang. Lihat lembar lanjutan ----------

B. Dengan ini saya menyatakan bertanggung jawab atas kebenaran hal-hal yang diberitahukan dalam dokumen ini dan keabsahan dokumen pelengkap pabean yang menjadi dasar pembuatan dokumen ini.

PENGUSAHA PLB/PDPLB/PPJK
Tempat, Tanggal : SURABAYA, 02 OKTOBER 2017
Nama Lengkap : DWI RISTANTO BUDIARNO
Jabatan : AHLI KEPABEANAN
Tanda Tangan dan Stempel Perusahaan :
PT. CIPTA KRIDA BAHARI

D. UNTUK PEJABAT BEA DAN CUKAI

Rangkap ke-1, 2, 3, 4 untuk Pengusaha PLB/PDPLB/PPJK dan Kantor Pabean

LEMBAR LANJUTAN
PEMBERITAHUAN PABEAN PENGELUARAN BARANG
DARI KAWASAN PABEAN UNTUK DITIMBUN DI PUSAT LOGISTIK BERIKAT

BC 1.6

Kantor Pabean : KPPBC TANJUNG PERAK 070100
Nomor Pengajuan : 160216-013063-20171002-000016 Tanggal Pengajuan :
Nomor Pendaftaran : Tanggal Pendaftaran :

33. No.	34. - Pos Tarif/HS - Uraian Jenis Barang (termasuk Merek, Tipe, spesifikasi wajib) - Negara Asal Barang	35. Keterangan - Kategori Barang - Fasilitas & No. Urut	36. Tarif BM	37. - Jumlah & Jenis satuan Barang - Berat Bersih (Kg) - Jumlah & Jenis Kemasan	38. - Nilai - Jenis Nilai
1	- Pos Tarif/HS : 38249999 Kode Brg : AERO-7249 - AERO 7249 PROMOTER XA 7082404, Merk: SOLVAY, Tipe: , Ukuran: , Spesifikasi lain: KONDISI BARU - MEXICO	- BARANG UNTUK DITIMBUN	BM : 5.00 % TG : 100.00 %	- 19,750.0000 KILOGRAM (KGM) - 19,750.0000 Kg - 1.0000 Package (PK)	- CFR: 48,585.00 - TIP
2	- Pos Tarif/HS : 38249999 Kode Brg : AERO-7249 - AERO 7249 PROMOTER XA7082803, Merk: SOLVAY, Tipe: , Ukuran: , Spesifikasi lain: KONDISI BARU - MEXICO	- BARANG UNTUK DITIMBUN	BM : 5.00 % TG : 100.00 %	- 19,750.0000 KILOGRAM (KGM) - 19,750.0000 Kg - 1.0000 Package (PK)	- CFR: 48,585.00 - TIP
3	- Pos Tarif/HS : 38249999 Kode Brg : AERO-7249 - AERO 7249 PROMOTER XA7083101, Merk: SOLVAY, Tipe: , Ukuran: , Spesifikasi lain: KONDISI BARU - MEXICO	- BARANG UNTUK DITIMBUN	BM : 5.00 % TG : 100.00 %	- 19,670.0000 KILOGRAM (KGM) - 19,670.0000 Kg - 1.0000 Package (PK)	- CFR: 48,388.20 - TIP
4	- Pos Tarif/HS : 38249999 Kode Brg : AERO-7249 - ONE PLASTIC BOTTLE AS A SAMPLE PRODUCT WITH NO COMMERCIAL VALUE XA7083, Merk: , Tipe: , Ukuran: , Spesifikasi lain: - MEXICO	- BARANG UNTUK DITIMBUN	BM : 5.00 % TG : 100.00 %	- 3.0000 PIECE (PCE) - 0.0000 Kg - 3.0000 Package (PK)	- CFR: 3.00 - TIP

PENGUSAHA PLB/PDPLB/PPJK
Tempat, Tanggal : SURABAYA, 02 OKTOBER 2017
Nama Lengkap : DWI RISTANTO BUDIARNO
Jabatan : AHLI KEPABEANAN
Tanda Tangan dan Stempel Perusahaan :
PT. CIPTA KRIDA BAHARI

LEMBAR LANJUTAN DOKUMEN DAN PEMENUHAN PERSYARATAN/FASILITAS
PEMBERITAHUAN PABEAN PENGELUARAN BARANG
DARI KAWASAN PABEAN UNTUK DITIMBUN DI PUSAT LOGISTIK BERIKAT

BC 1.6

Kantor Pabean : KPPBC TANJUNG PERAK 070100
Nomor Pengajuan : 160216-013063-20171002-000016 Tanggal Pengajuan :
Nomor Pendaftaran : Tanggal Pendaftaran :

No.	Kode Dokumen	Nama Dokumen	Nomor dan Tanggal Dokumen	Dilampirkan
1.	380	INVOICE	No. 3038725 Tgl. 19-09-2017	
2.	380	INVOICE	No. 3038725 Tgl. 19-09-2017	
3.	705	B/L	No. MOLU17102582736 Tgl. 12-09-2017	
4.	705	B/L	No. MOLU17102582736 Tgl. 12-09-2017	
5.	217	PACKING LIST	No. 845076 Tgl. 19-09-2017	

PENGUSAHA PLB/PDPLB/PPJK
Tempat, Tanggal : SURABAYA, 02 OKTOBER 2017
Nama Lengkap : DWI RISTANTO BUDIARNO
Jabatan : AHLI KEPABEANAN
Tanda Tangan dan Stempel Perusahaan :
PT. CIPTA KRIDA BAHARI

LAMPIRAN 14. DOKUMEN BC 2.8

PEMBERITAHUAN IMPOR BARANG
DARI PUSAT LOGISTIK BERIKAT

BC 2.8 — Halaman 1 dari3

Kantor Pabean : KPPBC TANJUNG PERAK | 070100
Nomor Pengajuan : 000028-012566-20171018-280015 Tanggal Pengajuan : 13-10-2017
A. JENIS [1] 1. Biasa; 2. Berkala; 3. Pelayanan Segera;
B. JENIS IMPOR [1] 1. Untuk Dipakai; 2. Sementara; 9. Gabungan.
C. CARA PEMBAYARAN [1] 1. Biasa/Tunai; 2. Berkala; 3. Dengan Jaminan; 9. Gabungan.

D. DATA PEMBERITAHUAN :

PENYELENGGARA PLB/PENGUSAHA PLB/PDPLB
1. NPWP : 01.797.289.4-062.000
2. Nama : PT CIPTA KRIDA BAHARI
3. Alamat : GD.TMT.17TH FLOOR SUITE 701 JL.CILANDAK KKO NO.1 PS MINGGU 12560 JAKARTA

G. No. & Tgl. Pendaftaran :
Nomor Pendaftaran :
Tanggal :

19. Invoice : No. 3038725 Tgl. 19-09-2017
20. Packing List : No. 845076 Tgl. 19-09-2017
21. Dok. Pengeluaran : No. Tgl.

PENJUAL [AU]
4. Identitas : 00.000.000.0-000.000
5. Nama : CYTEC AUSTRALIA HOLDING PTY LTD
6. Alamat : SUITE 1, LEVEL 1, NORWEST QUAY 21 SOLENT CIRCUIT, NORWEST BUSINESS PARK, BAULKHAM HILLS NSW , AUSTRALIA, 2153

22. Dokumen Lainnya :
No. Tgl.

23. Tempat Penimbunan : [CK04]
GUDANG CIPTA KRIDA BAHARI

IMPORTIR
7. Identitas : 03.311.292.1-063.000
8. Nama : CYTEC AUSTRALIA HOLDING PTY LTD
9. Alamat : SUITE 1, LEVEL 1, NORWEST QUAY 21 SOLENT CIRCUIT, NORWEST BUSINESS PARK, BAULKHAM HILLS NSW , AUSTRALIA, 2153
10. Status : Lainnya 11. APIU/APIP :

24. Jenis Sarana Pengangkut : [1]
LAUT

25. Valuta : [USD] US DOLLAR
26. NDPBM : 13.505,0000

27. Jenis Nilai : TITIPAN [TIP]
28. Nilai : CFR 145,561.20
29. Nilai Pabean : 145.561,20 30. Rp 1.965.804.006,00

PEMILIK BARANG
12. Identitas : 03.311.292.1-063.000
13. Nama : PT CYTEC INDONESIA
14. Alamat : SAMPOERNA STRATEGIC SQUARE, SOUTH TOWER, LEVEL 30 JL.JEND SUDIRMAN KAV 45-46 JAKARTA 12930

31. Nomor, Ukuran, dan Tipe Peti Kemas
SEGU8073722 20 FCL SEGU8055170 20 FCL
CXTU1058838 20 FCL

PPJK
15. NPWP : 01.797.289.4-062.000
16. Nama : CIPTA KRIDA BAHARI
17. Alamat : GEDUNG TMT 1 7TH FLOOR SUITE 701 JL. CILANDAK KKO NO.1 RT.001 RW.005,
18. NP-PPJK : 000133

32. Jumlah, Jenis, dan Merk Kemasan
3 Package,

33. Berat Kotor (Kg) : 59.171,0000
34. Berat Bersih (Kg) : 59.171,0000

35. No.	36. - Pos Tarif/HS - Uraian Jenis Barang (termasuk spesifikasi wajib) - Persentase Barang Impor - Negara Asal Barang	37. Keterangan - Kode Barang - Fasilitas & No. Urut - Persyaratan & No. Urut	38. Tarif dan Fasilitas	39. - Jumlah & Jenis satuan Barang - Berat Bersih (Kg) - Jumlah & Jenis Kemasan	40. - Nilai Pabean - Jenis Nilai - Nilai yang ditambahkan - Jatuh Tempo

---------- 4 Jenis barang. Lihat lembar lanjutan ----------

Jenis Pungutan	Dibayar	Ditanggung Pemerintah	Ditunda	Tidak Dipungut	Dibebaskan	Telah Dilunasi
41. BM	98.291.000	0	0	0	0	0
42. BM KITE	0	0	0	0	0	0
43. BMT	0	0	0	0	0	0
44. Cukai	0	0	0	0	0	0
45. PPN	206.410.000	0	0	0	0	0
46. PPnBM	0	0	0	0	0	0
47. PPh	51.603.000	0	0	0	0	0
48. TOTAL	356.304.000	0	0	0	0	0

F. Dengan ini saya menyatakan bertanggung jawab atas kebenaran hal-hal yang diberitahukan dalam dokumen ini dan keabsahan dokumen pelengkap pabean yang menjadi dasar pembuatan dokumen ini.

SURABAYA, 12 OKTOBER 2007
Importir / PPJK

DWI RISTANTO

E. UNTUK PEMBAYARAN DAN JAMINAN :
a. Pembayaran [ ] 1. Bank 2. Pos 3. Kantor Pabean
b. Jaminan [ ] 1. Tunai 2. Bank Garansi 3. Customs Bond 4. Lainnya

	Nomor	Tanggal
a.		
b.		

Rangkap ke -1 / 2 / 3 / 4 / 5 : Importir / KPPBC Pengawas / PPPLB atau PDPLB / BI / BPS

LEMBAR LANJUTAN

PEMBERITAHUAN IMPOR BARANG DARI PUSAT LOGISTIK BERIKAT

BC 2.8

Halaman ke-2 dari 3

Kantor Pabean : KPPBC TANJUNG PERAK | 070100

Nomor Pengajuan : 000028012566201710182800l5 Tanggal Pengajuan : 13-10-2017

Nomor Pendaftaran : Tanggal Pendaftaran :

32. No.	33. - Pos Tarif/HS - Uraian Jenis Barang (termasuk spesifikasi wajib) - Persentase Barang Impor - Negara Asal Barang	34. Keterangan - Kode Barang - Fasilitas & No. Urut - Persyaratan & No. Urut	35. Tarif dan Fasilitas	36. - Jumlah & Jenis satuan Barang - Berat Bersih (Kg) - Jumlah & Jenis Kemasan	37. - Nilai Pabean - Jenis Nilai - Nilai yang ditambahkan - Jatuh Tempo
1	- Pos Tarif/HS : 38249999 Kode Brg : AERO-7249 - AERO 7249 PROMOTER XA 7082404, Merk: SOLVAY, Tipe: , Ukuran: , Spesifikasi lain: KONDISI BARU - 100.00% - MEXICO	- Kode Brg :AERO-7249 - Fasilitas : - - Skema Tarif : - - 8 - 9	BM 5.00%, 100.00% BY PPH 2.50%, 100.00% BY PPN 10.00%, 100.00% BY	- 19,750.0000 KILOGRAM (KGM) - 19,750.0000 Kg - 1.0000 Package (PK)	- 48,585.00 - TIP - 0.00 - null
2	- Pos Tarif/HS : 38249999 Kode Brg : AERO-7249 - AERO 7249 PROMOTER XA7082803, Merk: SOLVAY, Tipe: , Ukuran: , Spesifikasi lain: KONDISI BARU - 100.00% - MEXICO	- Kode Brg :AERO-7249 - Fasilitas : - - Skema Tarif : - - 8	BM 5.00%, 100.00% BY PPH 2.50%, 100.00% BY PPN 10.00%, 100.00% BY	- 19,750.0000 KILOGRAM (KGM) - 19,750.0000 Kg - 1.0000 Package (PK)	- 48,585.00 - TIP - 0.00 - null
3	- Pos Tarif/HS : 38249999 Kode Brg : AERO-7249 - AERO 7249 PROMOTER XA7083101, Merk: SOLVAY, Tipe: , Ukuran: , Spesifikasi lain: KONDISI BARU - 100.00% - MEXICO	- Kode Brg :AERO-7249 - Fasilitas : - - Skema Tarif : - - 8	BM 5.00%, 100.00% BY PPH 2.50%, 100.00% BY PPN 10.00%, 100.00% BY	- 19,670.0000 KILOGRAM (KGM) - 19,670.0000 Kg - 1.0000 Package (PK)	- 48,388.20 - TIP - 0.00 - null
4	- Pos Tarif/HS : 38249999 Kode Brg : AERO-7249 - ONE PLASTIC BOTTLE AS A SAMPLE PRODUCT WITH NO COMMERCIAL VALUE XA7083, Merk: SOLVAY, Tipe: , Ukuran: , Spesifikasi lain: KONDISI BARU - 100.00% - MEXICO	- Kode Brg :AERO-7249 - Fasilitas : - - Skema Tarif : - - 8	BM 5.00%, 100.00% BY PPH 2.50%, 100.00% BY PPN 10.00%, 100.00% BY	- 3.0000 KILOGRAM (KGM) - 1.0000 Kg - 3.0000 Package (PK)	- 3.00 - TIP - 0.00 - null

IMPORTIR

Tempat, Tanggal : SURABAYA, 12 OKTOBER 2007

Nama Lengkap : DWI RISTANTO

Jabatan : AHLI KEPABEANAN

Tanda Tangan dan Stempel Perusahaan :

Rangkap ke -1 / 2 / 3 / 4 / 5 : Importir / KPPBC Pengawas / PPLB atau PDPLB / BI / BPS

LEMBAR LANJUTAN DOKUMEN DAN PEMENUHAN PERSYARATAN/FASILITAS
PEMBERITAHUAN IMPOR BARANG DARI PUSAT LOGISTIK BERIKAT

BC 2.8

Halaman ke-3 dari 3

Kantor Pabean : KPPBC TANJUNG PERAK | 070100

Nomor Pengajuan : 000028012566201710182800l5 Tanggal Pengajuan : 13-10-2017

Nomor Pendaftaran : Tanggal Pendaftaran :

No.	Kode Dokumen	Nama Dokumen	Nomor dan Tanggal Dokumen	Dilampirkan
1.	705	B/L	No. MOLU17102582736 Tgl. 12-09-2017	
2.	380	INVOICE	No. 3038725 Tgl. 19-09-2017	
3.	805	REGISTRASI B3 / KLH	No. B-3274/DEP IV-1/LH/PDAL/03/2014 Tgl. 28-03-2014	
4.	842	SNI / ESDM	No. 276/BIM.3/3/2014 Tgl. 14-03-2014	
5.	957	SNI/SPB/DEPDAG	No. 960/DAGLU.4-5/4/2014 Tgl. 07-04-2014	
6.	854	SURAT PERSETUJUAN MUAT BPOM	No. 03.01.321.1.147110N Tgl. 06-01-2016	
7.	217	PACKING LIST	No. 845076 Tgl. 19-09-2017	
8.	16	BC 1.6	No. 000625 Tgl. 13-10-2017	

IMPORTIR

Tempat, Tanggal : SURABAYA, 12 OKTOBER 2007

Nama Lengkap : DWI RISTANTO

Jabatan : AHLI KEPABEANAN

Tanda Tangan dan Stempel Perusahaan :

Rangkap ke -1 / 2 / 3 / 4 / 5 : Importir / KPPBC Pengawas / PPLB atau PDPLB / BI / BPS

BIODATA PENULIS

Dilahirkan di Banyuwangi pada 6 Desember 1994, penulis merupakan anak kedua dari dua bersaudara dari pasangan Yunus dan Lilik Mujiarti. Menempuh pendidikan formal mulai dari TK Dharma Wanita (1999-2001), SD Negeri 1 Genteng (2001-2007), SMP Negeri 1 Genteng (2007-2010), SMA Negeri 1 Genteng (2010-2013) dan pada pertengahan 2013 penulis diterima melalui jalur SNMPTN di Jurusan Transportasi Laut, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember dengan NRP. 4413 100 006.

Selama masa perkuliahan, penulis aktif dalam organisasi dan kegiatan, yaitu menjabat sebagai sekretaris Departemen Pengembangan Sumber Daya Mahasiswa, Himpunan Mahasiswa Transportasi Laut (HIMASEATRANS) tahun 2014-2015 dan Wakil Ketua Himpunan Mahasiswa Transportasi Laut (HIMASEATRANS) tahun 2015-2016. Selain itu penulis juga tergabung dalam tim Futsal Putri Fakultas Teknologi Kelautan (FTK-ITS). Manajemen organisasi penulis dapatkan ketika mengikuti Latihan Keterampilan Manajemen Mahasiswa (LKMM) dari pra-Tingkat Dasar (Pra-TD) hingga Tingkat Dasar (TD). Penulis juga menerima beberapa beasiswa untuk membiayai perkuliahan diantaranya beasiswa BBP ITS (2013-2014), PPA ITS (2014-2015), dan beasiswa Yayasan Karya Salemba Empat (2015-2016). Bagi pembaca yang ingin menghubungi penulis dapat melalui alamat *e-mail*: *desyratnaaa@gmail.com*.