

Analisis Perbandingan Biaya Truck Lossing (TL) Dengan Biaya Penumpukan Di PT. Daisy Mutiara Samudra

Winoto Hadi¹, Andini Kartikasari²

¹ Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

² Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

Abstrak. Dalam proses bongkar muat terdapat 3 (tiga) tahapan yaitu, *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving & delivery*. Dalam proses bongkar muat melibatkan beberapa instansi seperti: Pelayaran, PBM, EMKL dan Bea Cukai. Dalam proses bongkar muat ada 2 jenis yaitu bongkar muat langsung atau yang sering disebut *truck lossing*(TL)/*ship side delivery* dan bongkar muat tidak langsung (dari lapangan maupun gudang) atau penumpukan. Kedua jenis bongkar muat tersebut membutuhkan kerja sama yang baik antar pihak, namun untuk bongkar muat langsung (TL) membutuhkan kerja sama yang lebih agar tercapainya kelancaran proses TL tersebut. Dalam proses TL terdapat beberapa permasalahan yaitu antrian *truck* yang tidak beraturan di dalam lapangan sehingga menghambat kelancaran keluarnya barang, *truck* tidak tepat waktu dan juga jumlah *truck* yang tidak memadai. Hasil analisis serta pembahasan menunjukkan bahwa ada beberapa cara yang dapat digunakan untuk meminimalisir permasalahan TL dan juga hasil analisis menunjukkan biaya TL lebih rendah jika dibandingkan dengan biaya lapangan.

Kata Kunci : Perbandingan, biaya TL, biaya penumpukan

A. PENDAHULUAN

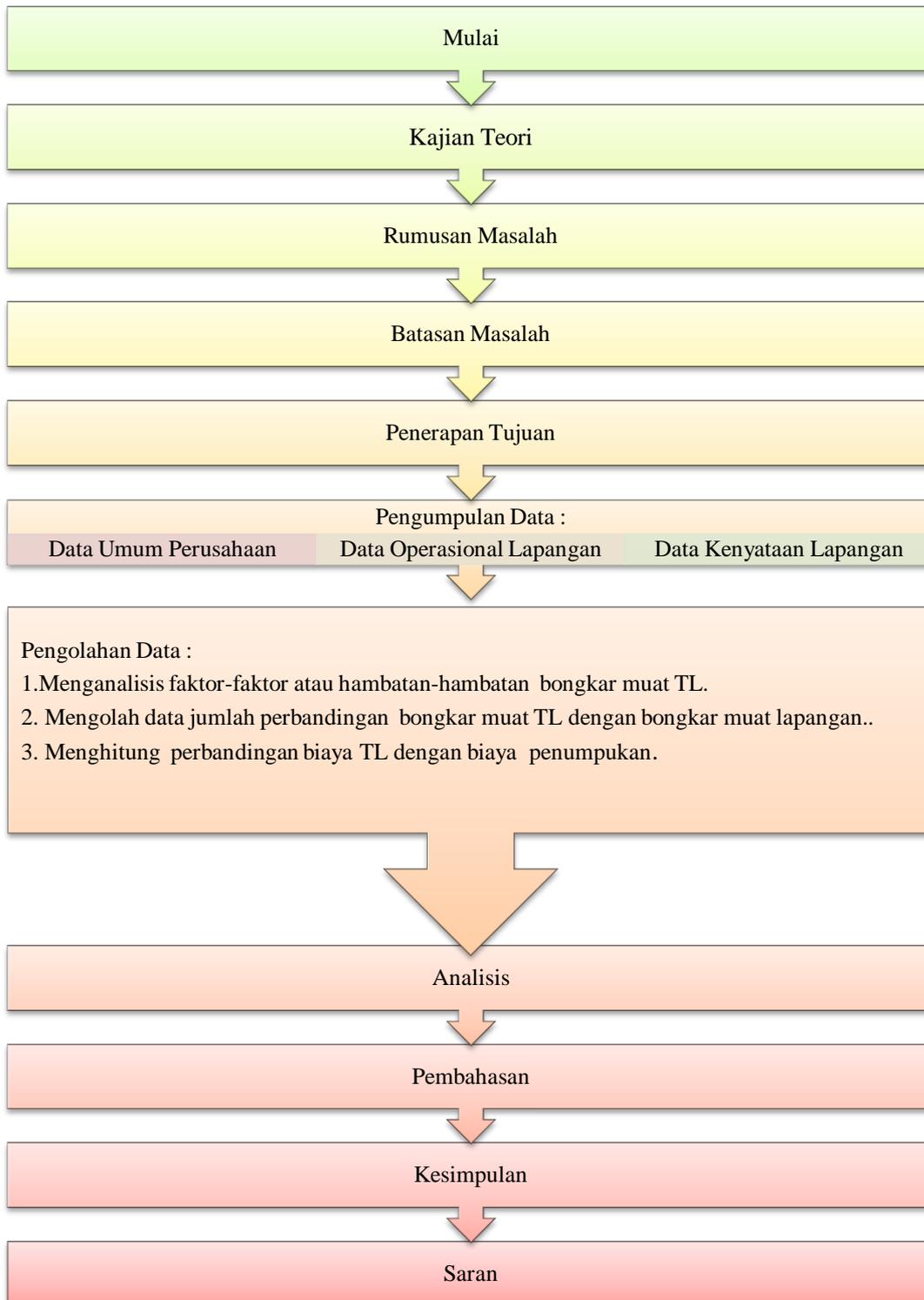
Perkembangan jaman dan teknologi di dunia membuat kebutuhan manusia ikut meningkat dan kebutuhan yang meningkat memicu dunia perindustrian untuk melakukan kegiatan pemenuhan kebutuhan dengan cara ekspor dan impor. Kegiatan ekspor impor merupakan salah satu penopang ekonomi yang memiliki peranan sangat penting bagi Negara Indonesia. Letak Indonesia yang strategis sangat memungkinkan untuk melakukan perdagangan internasional. Kegiatan ekspor dan impor dapat dilakukan melalui darat, laut dan udara. Di Indonesia kegiatan ekspor dan impor cenderung menggunakan moda transportasi laut. Hal ini dikarenakan Indonesia merupakan negara kepulauan serta biaya transportasi laut yang lebih murah. Selain itu transportasi laut lebih efektif dan efisien karena moda laut (kapal) dapat mengangkut muatan/*cargo* lebih banyak dibandingkan dengan moda transportasi lain seperti darat dan udara. Terlebih lagi saat ini ukuran kapal laut semakin besar.

Agar kegiatan ekspor dan impor dapat berjalan dengan baik maka semua lini harus diperhatikan. Baik masalah pelayanan dokumen, area bongkar muat dan lapangan penumpukan, pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan sampai pengiriman *cargo* ke tangan *consignee*. Prosedur dan sistem yang baik menjadi salah satu kunci suksesnya lalu lintas *cargo*. Setiap perusahaan menginginkan yang terbaik bagi perusahaannya, sehingga semua yang berhubungan dengan kelancaran kegiatan operasional bongkar muat sangat diperhatikan. Terlebih lagi untuk perusahaan bongkar muat yang melayani bongkar muat secara *Truck lossing* (TL). Kemampuan untuk mengatur dan memperkirakan *schedule* dengan tepat adalah senjata ampuh yang harus dimiliki perusahaan tersebut. Kedatangan sarana pengangkut (*trucking*) harus sesuai dengan *schedule* kapal karena kecepatan proses bongkar muat secara TL tergantung dari ketepatan waktu kedatangan *trucking* dan sistem antrian *trucking* di lapangan harus beraturan atau tersistem agar tidak menimbulkan kemacetan di lapangan.

B. METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian atau wilayah studi dan pengambilan data hanya pada lingkup PT. Daisy Mutiara Samudra dengan waktu penelitian Januari–Februari 2014. Proses pengambilan data menggunakan cara observasi dan wawancara.

C. KERANGKA BERFIKIR



D. PEMBAHASAN

Bulan	Jenis kegiatan		Total
	TL	Penumpukan	
Januari	45.270 ton	47.851 ton	93.121 ton
Februari	41.800 ton	21.874 ton	63.674 ton
Maret	10.264 ton	24.555 ton	34.819 ton
April	12.770 ton	45.175 ton	57.945 ton
Mei	19.533 ton	43.060 ton	62.593 ton
Juni	33.815 ton	25.705 ton	59.520 ton
Juli	15.616 ton	39.185 ton	54.801 ton
Agustus	15.286 ton	53.057 ton	68.343 ton
September	30.902 ton	35.018 ton	65.920 ton
Oktober	12.774 ton	30.115 ton	42.889 ton
November	13.882 ton	22.064 ton	35.946 ton
Desember	18.554 ton	26.169 ton	44.723 ton
Total	270.466 ton	413.828 ton	684.294 ton
Persentase	39,5%	60,5%	

Tabel perbandingan jumlah jenis kegiatan tahun 2011

Dari tabel di atas dapat kita ketahui bahwa pada tahun 2011 jumlah *cargo* TL lebih sedikit dari *cargo* yang di bongkar dan diletakan di lapangan penumpukan, yaitu *cargo* TL 39,5% dan *cargo* lapangan 60,5%. Jumlah *cargo* TL tertinggi ada pada bulan Januari dan menurun tajam pada bulan Maret. Untuk *cargo* yang di lapangan penumpukan pada bulan Februari adalah jumlah paling sedikit dalam tahun 2011 dan meningkat pada bulan Agustus (tertinggi/terbanyak pada tahun 2011). Jumlah total impor terbanyak dalam tahun 2011 berada pada bulan Januari dan jumlah total impor paling sedikit ada pada bulan Maret.

Bulan	Jenis Kegiatan		Total
	TL	Penumpukan	
Januari	36.464 ton	22.992 ton	59.456 ton
Februari	28.494 ton	15.118 ton	43.612 ton
Maret	27.844 ton	43.710 ton	71.554 ton
April	42.624 ton	46.641 ton	89.265 ton
Mei	46.619 ton	51.342 ton	97.961 ton
Juni	32.498 ton	27.414 ton	59.912 ton
Juli	63.577 ton	58.199 ton	121.776 ton
Agustus	4.618 ton	21.051 ton	25.669 ton
September	48.888 ton	51.051 ton	99.939 ton
Oktober	37.644 ton	40.093 ton	77.737 ton
November	34.085 ton	46.563 ton	80.648 ton
Desember	34.643 ton	37.930 ton	72.573 ton
Total	437.998 ton	462.104 ton	900.102 ton
Persentase	48,6%	51,4%	

Tabel perbandingan jumlah jenis kegiatan tahun 2012

Sumber : Daisy's yearly report, 2012



Dari grafik tersebut dapat kita ketahui bahwa jumlah *cargo* TL dari tahun 2011 ke tahun 2012 meningkat 9,10% persen, yaitu dari 39,50% menjadi 48,60%. Dan jumlah *cargo* lapangan menurun dari 60,50% menjadi 51,40%. Hal ini dikarenakan lebih banyak perusahaan yang dipercaya oleh Bea Cukai untuk melakukan TL dan meningkatnya *cargo* impor. Jumlah impor di tahun 2012 meningkat namun kapasitas lapangan tidak bertambah maka untuk menghindari *stuck* banyak *cargo* yang dibongkar dengan cara TL maupun di pindahkan ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Perbandingan biaya TL, biaya penumpukan masa 1, masa 2 dan masa 3 adalah sebagai berikut :

Perhitungan Biaya TL

<i>Mother vessel</i>	:	MV. SANTA FRANCISCA		
Status	:	<i>Fios term</i>		
<i>Consignee</i>	:	PT. FCC Indonesia		
<i>Quantity cargo</i>	:	23 coils @ 8,5 MT = 195,5 MT		
- OPT	:	195,5MT x Rp 57.720	=	Rp 11.284.260
- Surchage	:	25% x OPT	=	Rp 2.821.065
- Mekanik	:	195,5MT x Rp 22.879	=	Rp 4.461.406
- Jasa dermaga	:	195,5MT x Rp 2.805	=	Rp 548.378
- Kebersihan	:	195,5MT x Rp 425	=	Rp 83.088 +
				Rp 19.198.197
- PPN 10%	:	10% x Rp 65.148.420	=	Rp 1.919.820
- Trucking	:	Rp 4.000.000 x 195,5MT		
				60MT
		= Rp 4.000.000 x 4*	=	Rp 16.000.000
- ADM	:		=	Rp 30.000 +
				Rp 37.148.017

- Kapasitas *truck* maksimal 60MT, maka untuk mengetahui berapa *truck* yang akan digunakan untuk mengangkut muatan 195,5MT adalah dengan cara $\frac{195,5MT}{60MT} = 3,3$. Karena ini untuk menentukan jumlah *truck* yang digunakan maka tidak mungkin menggunakan *truck* 3,3 ataupun menggunakan 3 *truck* karena akan melebihi dari kapasitas *truck* tersebut, maka untuk mengangkut muatan 195,5MT membutuhkan 4 *truck*.

TL adalah kegiatan bongkar muat dari sisi lambung kapal ke atas alat angkut darat (*trucking*) tanpa ditimbulk dahulu ke TPS dan langsung ke *warehouse consignee* atau sebaliknya. TL juga sering disebut *ship side delivery*. Sehingga untuk membongkar *cargo* 195,5MT hingga sampai ke tangan *consignee* dengan cara TL/*Ship side delivery* membutuhkan biaya Rp 37.148.017

Perhitungan Biaya Penumpukan

Masa 1(satu)

<i>Mother vessel</i>	:	MV. SANTA FRANCISCA		
Status	:	<i>Fios term</i>		
<i>Consignee</i>	:	PT. FCC Indonesia		
<i>Quantity cargo</i>	:	23 coils @ 8,5 MT = 195,5 MT		
<u>Masa penumpukan</u>	:	1 hari (masa 1)		
- OPT	:	195,5MT x Rp 81.075	=	Rp 15.850.162
- Surchage	:	25% x OPT	=	Rp 3.962.541
- Mekanik	:	195,5MT x Rp 22.879	=	Rp 4.472.845
- Haulage	:	195,5MT x Rp 9.500	=	Rp 1.857.250
- Penumpukan :				
masa 1	:	1 x 195,5MT x Rp 4.125	=	Rp 806.437
- Jasa dermaga	:	195,5MT x Rp 2.805	=	Rp 548.378
- Kebersihan	:	195,5MT x Rp 425	=	Rp 83.088 +
				Rp 27.580.701
- PPN 10%	:	10% x Rp 73.519.485	=	Rp 7.351.948
- Trucking	:	Rp 4.000.000 x 195,5MT		
				60MT
		= Rp 4.000.000 x 4*	=	Rp 16.000.000
- ADM	:		=	Rp 30.000 +
				Rp 46.368.771

Perhitungan Biaya Penumpukan

Masa 2 (dua)

<i>Mother vessel</i>	:	MV. SANTA FRANCISCA		
Status	:	<i>Fios term</i>		
<i>Consignee</i>	:	PT. FCC Indonesia		
<i>Quantity cargo</i>	:	23 coils @ 8,5 MT = 195,5 MT		
<u>Masa penumpukan</u>	:	4 hari (masa 2)		
- OPT	:	195,5MT	x Rp 81.075	= Rp 15.850.162
- <i>Surcharge</i>	:	25%	x OPT	= Rp 3.962.541
- <u>Mekanik</u>	:	195,5MT	x Rp 22.879	= Rp 4.472.845
- <i>Haulage</i>	:	195,5MT	x Rp 9.500	= Rp 1.857.250
- <u>Penumpukan</u> :				
<u>masa 1</u>	:	1 x 195,5MT	x Rp 4.125	= Rp 806.437
<u>masa 2</u>	:	2 x 195,5MT	x Rp 8.250	= Rp 3.225.750
- <u>Jasa dermaga</u>	:	195,5MT	x Rp 2.805	= Rp 548.378
- <u>Kebersihan</u>	:	195,5MT	x Rp 425	= Rp 83.088 +
				<u>Rp 30.806.451</u>
- PPN 10%	:	10%	x Rp 76.745.235	= Rp 3.080.645
- <i>Trucking</i>	:	Rp 4.000.000	x <u>195,5MT</u>	
				<u>60MT</u>
		= Rp 4.000.000	x 4*	= Rp 16.000.000
- ADM	:			= Rp 30.000 +
				<u>Rp 49.917.096</u>

E. KESIMPULAN

1. Importir selain bahan pokok dan mempunyai *cargo low risk* dapat melakukan TL namun harus mempunyai *track record* yang baik (syarat impor jalur hijau).
2. Untuk melakukan TL harus ada kerja sama yang baik antara pelayaran, *stevedoring*, EMKL, dan *consignee* agar TL dapat berjalan dengan baik (lancar).
3. Biaya TL lebih murah dibandingkan biaya penumpukan masa 1, masa 2 dan masa 3, rinciannya sebagai berikut :
 Biaya TL per ton adalah Rp 190.015
 Biaya penumpukan masa 1 per ton adalah Rp 237.180
 Biaya penumpukan masa 2 per ton adalah Rp 255.330
 Biaya penumpukan masa 3 per ton adalah Rp 337.005

F. SARAN

1. Pihak EMKL/*consignee* selalu *update schedule* kedatangan kapal ke agen pelayaran.
2. Importir yang ingin melakukan TL harus mengusahakan menjadi importir yang memenuhi syarat-syarat impor jalur hijau.
3. Sebaiknya perusahaan memaksimalkan kegiatan TL dengan cara menambah *trucking* sehingga proses *receiving & delivery* dapat berjalan dengan lancar.
4. Penyelesaian dokumen harus dilakukan lebih awal, paling lambat 1 (satu) hari sebelum kedatangan kapal

G. DAFTAR PUSTAKA

Kamus Besar Bahasa Indonesia, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta : 1997
 Manajemen Transportasi, Abbas Salim (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 1993)
 PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II : Direktori Pelabuhan Tanjung Priok Edisi 2006. Jakarta : PT. Pro Fajar, 2006
 Sudjatmiko, FDC. (2004). Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, Edisi 3 Rvs, CV. Satyo Wijaya, Jakarta
 Suyono, R.P, SHIPPING : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut (seri bisnis internasional no.6). Jakarta : PPM, 2005
 Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran