



Efektifitas dan Efisiensi Biaya Logistik Angkutan Udara di Bandar Udara Soekarno-Hatta

Effectiveness and Efficiency of Air Transport Logistic in Soekarno-Hatta International Airport

Endang Dwi Agustini¹⁾, Lita Yarlina²⁾ dan Ali Murtadho³⁾

Pusat Litbang Perhubungan Udara, Jl. Medan Merdeka Timur no. 5, Jakarta

email: litbang_udara@yahoo.co.id

INFO ARTIKEL

Histori Artikel:

Diterima: 27 Februari 2015

Direvisi: 23 April 2015

Disetujui: 10 Juni 2015

Keywords:

effectivity, efficiency, cost, logistic

Kata kunci:

efektifitas, efisiensi biaya, logistik udara

ABSTRACT / ABSTRAK

The cost of airmail and cargo shipment in Indonesia is the most expensive among the other countries in ASEAN. High cost and longer processing time are affected by below average logistic handling/delivery effectivity and efficiency. Therefore, study for air logistic effectivity and efficiency in Soekarno-Hatta International Airport need to be done. In order to determine the efficiency of air logistic, analysis of logistic cost calculation and logistic handling flow/process is applied. The results of this study conclude that logistic delivery can be stated as efficient when the cargo documents are complete and the cargo picked immediately so that the extra expense for warehouse can be neglected.

Biaya pengiriman kargo dan pos udara di Indonesia paling mahal diantara negara-negara ASEAN lainnya. Hal ini dipengaruhi oleh rendahnya efektifitas dan efisiensi dalam pengiriman logistik/kargo yang berdampak membengkaknya biaya dengan proses yang lebih lama dibandingkan di luar negeri. Dari hal tersebut diatas maka perlu dilakukan penelitian efektifitas dan efisiensi logistik angkutan udara di Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta. Untuk melihat efisiensi penanganan kargo udara maka dalam penelitian ini dilakukan analisa perhitungan tarif biaya logistic kedatangan logistik/kargo dan alur atau proses penanganan logistik/kargo sampai dengan dinyatakan lengkap dan keluar dari terminal kargo. Dari hasil penelitian disimpulkan bahwa kedatangan logistik/kargo dinyatakan efisien apabila barang tersebut mempunyai dokumen yang lengkap dan segera diambil sehingga tidak perlu mengeluarkan tambahan biaya sewa gudang.

PENDAHULUAN

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan terus berupaya melakukan berbagai perbaikan di sektor transportasi dalam rangka membangun jaringan perhubungan domestik yang lancar baik untuk orang maupun barang. Pengembangan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi pada tataran transportasi nasional menjadi semakin penting dalam rangka meningkatkan kegiatan logistik nasional.

Permasalahan yang ditemui di kota-kota besar dunia, termasuk kota besar di Indonesia adalah soal transportasi. Semakin hidup suatu kota, pergerakan masyarakatnya semakin tinggi. Hal itu perlu diimbangi dengan laju sarana transportasi (moda) dan infrastrukturnya.

Pertumbuhan angkutan barang dalam beberapa dekade belakangan ini luar biasa sehingga perlu dilakukan langkah-langkah untuk mengoptimalkan angkutan barang tersebut. Proses logistik pada dasarnya diarahkan untuk mengoptimalkan faktor produksi, yaitu untuk melakukan optimasi terhadap biaya, waktu dan kualitas. Penyerahan tepat waktu dan aman dari barang dan orang sangat penting bagi perekonomian dan tekanan untuk memberikan lebih cepat, lebih jauh dan selalu ada ketika dibutuhkan.

Ada 5 (lima) komponen yang bergabung untuk membentuk system logistic yaitu struktur lokasi fasilitas, transportasi, persediaan (*inventory*), komunikasi, penanganan (*handling*) dan penyimpanan (*storage*).

Di bandingkan dengan negara lain di kawasan ASEAN, biaya pengiriman kargo dan pos udara di Indonesia paling mahal. Hal ini mempengaruhi efektifitas dan efisien dalam pengiriman kargo yang berdampak membengkaknya biaya dan proses yang lebih lama dibandingkan dengan luar negeri. Untuk investor hal ini tentu sangat memberatkan terutama untuk barang-barang yang akan diimpor

maupun diekspor keluar negeri. Tambahan biaya yang tinggi menyebabkan investor merasa terbebani dan mengurangi daya tarik untuk berinvestasi di Indonesia. Dari uraian tersebut diatas maka perlu dibuat penelitian mengenai perlunya efektifitas dan efisiensi biaya logistik angkutan udara di Bandar udara Soekarno-Hatta.

Tujuan penelitian adalah untuk melihat efektifitas dan efisiensi biaya angkutan udara logistic/kargo di Bandar udara Soekarno Hatta. Manfaat penelitian adalah untuk memberikan rekomendasi kepada instansi yang terkait dengan penyelenggara pelayanan logistic/kargo di Bandar udara Soekarno Hatta.

TINJAUAN PUSTAKA

Manajemen logistik adalah proses pengelolaan yang strategis terhadap pemindahan dan penyimpanan barang, suku cadang dan barang jadi dari para supplier, diantara fasilitas-fasilitas perusahaan dan kepada para langganan (Bowersox dan Ali (2002:13)). Tujuan logistik adalah menyampaikan barang jadi dan bermacam-macam material dalam jumlah yang tepat pada waktu dibutuhkan, dalam keadaan yang dapat dipakai, ke lokasi dimana ia dibutuhkan, dan dengan total biaya yang terendah.

Logistik merupakan bagian dari proses supply chain management yang secara utuh didefinisikan sebagai suatu proses dalam merencanakan, mengimplementasikan, dan memantau efisien dan efektivitas aliran dan penyimpanan barang, layanan dan informasi yang terkait dari titik asal menuju titik tujuan barang dalam tujuannya untuk memenuhi kebutuhan pengguna (*The Council of Logistics Management, 2001*).

Faktor yang mendukung integrasi internal adalah analisis biaya logistik total (Panduan & Direktori Logistik Indonesia (2011:11)). Biaya logistik total

didefinisikan dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Biaya Logistik Total} = A + B + C + D + E + F$$

Keterangan;

- A = Biaya Transportasi
- B = Biaya Gudang
- C = Biaya Penyimpanan Stok
- D = Biaya Pengemasan
- E = Biaya Pemrosesan Informasi
- F = Biaya *Overhead*

Logistik, atau manajemen penawaran berantai, marajuk pada penggabungan di tingkat korporat atau fungsi pembeli, transportasi, pergudangan, distribusi, dan pelayanan konsumen, daripada dilakukan sendiri-sendiri secara terpisah di antara mereka di tingkat divisi. (Dominick Salvatore (2005:322))

Efisiensi adalah perbandingan yang terbaik antara *input* (masukan) dan *output* (hasil antara keuntungan dengan sumber-sumber yang dipergunakan), seperti halnya juga hasil optimal yang dicapai dengan penggunaan sumber yang terbatas. (SP. Hasibuan (1984;233-4)) Efektifitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas dan waktu) telah tercapai, dimana makin besar presentase target yang dicapai, makin tinggi efektifitasnya". (Hidayat (1986))

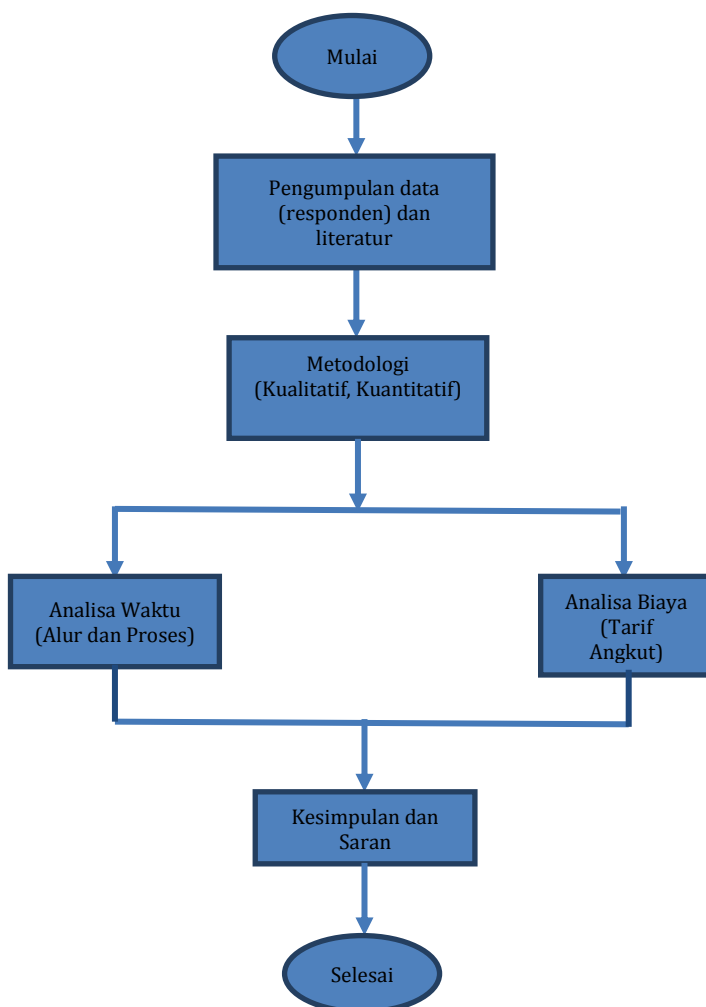
Biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang, yang telah atau mungkin terjadi untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam arti sempit biaya merupakan bagian dari harga pokok yang dikorbankan dalam usaha untuk memperoleh penghasilan. (Mulyadi (2012;3)) Biaya dalam arti *cost* (harga pokok) adalah jumlah yang dapat diukur dalam satuan uang dalam rangka pemilikan barang dan jasa yang diperlukan perusahaan, baik pada masa lalu (harga perolehan yang telah terjadi) maupun pada masa yang akan datang (harga perolehan yang akan terjadi) maupun pada masa yang akan datang (harga perolehan yang akan terjadi). (Supriyono (2011:14))

Bila dibandingkan dengan negara-negara tetangga dalam kawasan regional ASEAN, seperti Singapura, Malaysia, Vietnam dan Thailand, ternyata per ton kiriman kargo dan pos Indonesia (Bandar udara Soekarno Hatta) paling mahal diantara negara-negara kawasan regional ASEAN. Rata-rata per ton beban biaya *service charge* kiriman kargo dan pos udara mencapai sebesar US \$150, sementara di Singapura hanya US \$15 per ton, Malaysia US \$90, Vietnam US \$70, dan Thailand US \$15. Tingginya beban *service charge* kargo dan pos udara di bandar udara Indonesia ini disebabkan pengenaan sewa gudang, *cargo service charge*, dan jasa Kawasan Depan atau KADE (*handling charges*) sementara di negara tetangga tidak ada. (bisnis com, diunduh tanggal 20-8-2015). Selanjutnya menurut Prof.DR. Bambang Riyanto, (1996) yang termasuk biaya perusahaan adalah salah satunya biaya *inventory* yaitu biaya campuran yang variabelnya bersifat biaya yang dapat berubah-ubah karena adanya perubahan jumlah *inventory* yang ada di dalam gudang, termasuk biaya pemeliharaan gudang, pajak, buruh penjaga gudang, dan biaya ini dinyatakan dalam persentase dari nilai dalam rupiah. Mutiara Sibarani Panggabean, (2002) mengatakan bahwa pemberian insentif yang mengaitkan gaji dengan produktifitas kerja dihitung dengan biaya standar prestasi tertentu, biaya program insentif termasuk dalam biaya program kesejahteraan yang dapat dihitung, dan provisinya ditentukan secara jelas untuk dasar pemberiannya. Sedangkan Freddy Rangkuti (2012) mengatakan bahwa biaya yang digunakan adalah seluruh biaya untuk membuat suatu produk barang dan jasa yang harus dipertimbangkan biaya-biaya yang meliputi biaya produksi, biaya distribusi serta biaya pemasaran. Strategi penerapan biaya harus mempertimbangkan bauran pemasaran dan seluruh biaya yang berkaitan dengan

pembuatan produk dan jasa yang bersangkutan.

METODOLOGI

Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui literatur, kajian terhadap studi sebelumnya, data dan informasi serta regulasi dari instansi yang terkait. Pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara dengan *Regulated Agent*, *Warehouse* dan Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres, Pos dan Logistik Indonesia (ASPERINDO).



Gambar2. Alur Pikir Penelitian

Dari gambar alur pikir diatas maka dapat jelaskan sebagai berikutsebagai berikut:

1. Penelitian ini dimulai dengan pengumpulan data sekunder berupa jurnal atau makalah penelitian yang terkait dengan tema yang diangkat dalam penelitian ini. Data primer terkait dengan data responden dilapangan yaitu data-data hasil kuisioner terkait dengan proses kargo datang (*incoming*) atau kargo yang akan dikirim (*outgoing*), jumlah/volume barang/kargo masing-masing transporter, tarif pengiriman, biaya sewa atau biaya-biaya lainnya,
2. Metodologi yang dipakai yaitu kualitatif dan kuantitatif. Metode kualitatif untuk melihat proses dan alur kegiatan bongkar muat kargo udara sehingga dari proses tersebut dapat diketahui kelemahan dan kekurangan khususnya dilihat dari waktu pelaksanaan masing-masing kegiatan. Metode kuantitatif dilakukan dengan cara menghitung besaran biaya yang dikeluarkan selama proses pengiriman barang sampai barang ketangan konsumen.
3. Dari penetapan metodologi kemudian dilakukan analisis tahapan proses kargo dan analisis biaya/tarif kargo udara untuk barang sampai ke shipper.
4. Penelitian diakhiri dengan kesimpulan dari hasil analisis kualitatif maupun kuantitatif dan kemudian dilakukan pemberian saran untuk perbaikan pelayanan kargo udara sehingga lebih efektif dan efisien.

PEMBAHASAN

Produksi Logistik/ Kargo Domestik dan Internasional Tahun 2010 - 2014

Produksi logistik/kargo angkutan udara domestik di Bandara Soekarno Hatta pertumbuhan *incoming* dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 yang tertinggi pada tahun 2012 dengan pertumbuhan sebesar 29% sedangkan pertumbuhan yang terkecil pada tahun

2014 dengan pertumbuhan sebesar -14 %. Tahun 2011 Produksi logistik/kargodomestik untuk *outgoing* pertumbuhan yang tertinggi pada tahun 2011 dengan pertumbuhan sebesar 36% sedangkan pada tahun 2013 tidak mengalami pertumbuhan dan terkecil pada tahun 2012 yaitu -4 %,sedangkan pertumbuhan pada tahun 2014 sebesar 11 % yang terkecil pada tahun 2013 dan 2012.

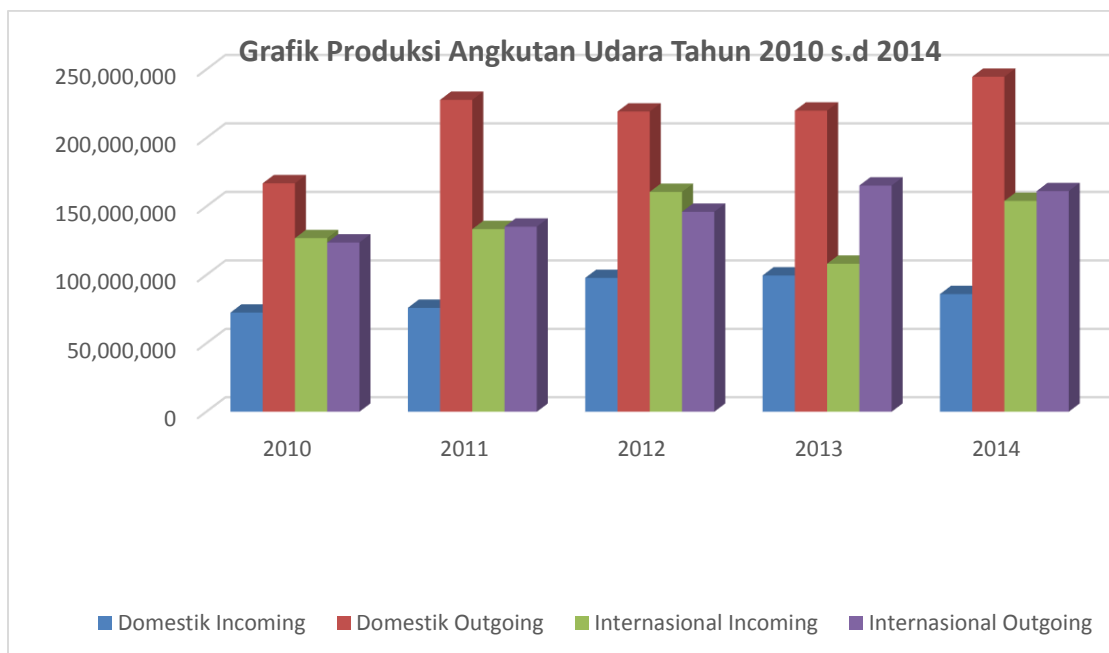
Produksi logistik/kargo angkutan udara Internasional di Bandara Soekarno-Hatta pertumbuhan *incoming* dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 yang

tertinggi pada tahun 2014 dengan pertumbuhan sebesar 42% sedangkan pertumbuhan yang terkecil pada tahun 2011 dengan pertumbuhan sebesar 5%. Tahun 2013 produksi logistik/kargo internasional untuk *outgoing* pertumbuhan yang tertinggi pada tahun 2013 dengan pertumbuhan sebesar 13% sedangkan pertumbuhan yang terkecil pada tahun 2014 yaitu -2%. Detail angka produksi logistik/kargo domestik dan internasional bisa dilihat pada **Tabel 1**.

Tabel 1. Produksi Logistik/ Kargo Domestik dan Internasional Tahun 2010 – 2014

Tahun	Domestik				Internasional			
	Incoming	%	Outgoing	%	Incoming	%	Outgoing	%
2010	72.535.477	-	166.915.819	-	126.905.200	-	123.744.647	-
2011	76.007.315	5	227.839.177	36	133.512.981	5	135.260.742	9
2012	97.862.124	29	219.309.443	-4	160.665.780	20	146.117.279	8
2013	99.683.742	2	219.979.280	0	108.246.102	-33	165.293.900	13
2014	86.095.551	-14	244.686.113	11	154.055.101	42	161.209.179	-2

Sumber: PT. Angkasa Pura II (Persero) Tahun 2015



Gambar 3. Gambar Grafik Produksi Angkutan Udara

Tabel 2. Kargo domestik yang diangkat perusahaan penerbangan tahun 2014

No	Nama Perusahaan Penerbangan	Kargo		
		Datang	Berangkat	Total
1	Air Fast Indonesia	15.449	164.873	180.322
2	Avia Star	20.668	29.840	50.508
3	Batik Air	781.166	4.550.377	5.331.543
4	Citilink Indonesia	12.440.109	26.060.242	38.500.351
5	Expres Air	275.690	269.943	545.633
6	Garuda Indonesia	42.640.818	122.339.130	164.979.948
7	Indonesia Air Star	2.922.116	9.124.264	12.046.380
8	Kalstar	236.552	450.079	686.631
9	Lion Airline	14.755.293	42.888.864	57.644.157
10	Nam Air	28.678	86.594	115.272
11	Private	0	0	0
12	Sriwijaya Air	11.759.654	17.754.622	29.514.276
13	Trigana Air Service	67.589	123.058	190.647

Sumber: PT. Angkasa Pura II (Persero) Tahun 2015

Tabel 3. Besaran tarif cargo Service Charge

No	Jenis Tarif	Tarif
1	Incoming Domestik	Rp. 100,-/kg
2	Outgoing Domestik	Rp. 100,-/kg
3	Ekspor Internasional	Rp. 100,-/kg
4	Impor Internasional	Rp. 100,-/kg

Sumber: PT. Angkasa Pura II (Persero) Tahun 2015

Tabel 4. Tarif baru Jasa Gudang Internasional dan Domestik PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. di Area Bandara Soekarno Hatta, Cengkareng

No	GUDANG	KOMPONEN	KETERANGAN	TARIF
1	Import	Tarif Jasa Gudang	1 s.d hari ke 3 dikenakan hanya satu hari/kg	IDR 1.250
			hari ke 4 s.d hari ke 10, per kg/hari	IDR 1.250
			hari ke 11 dst per kg/hari	IDR 1.350
			Per document	IDR 50.000
			Per document	IDR 20.000
			Per kg	IDR 100
			Per hari/kg	200% surcharge
			Per hari/kg	200% surcharge
			1 s.d hari ke 3 dikenakan hanya satu hari/kg	IDR 1600
			hari ke 4 s.d hari ke 10, per kg/hari	IDR 1600
			hari ke 11 dst per kg/hari	IDR 1750
			Per AWB	IDR 10000
			Per document	IDR 20.000
			Per kg	IDR 100
Per hari/kg	200% surcharge			
Per hari/kg	200% surcharge			

2	Export	Tarif jasa gudang	1 s.d hari ke 3 dikenakan hanya satu hari/kg	IDR 950
			hari ke 4 s.d hari ke 10, per kg/hari	IDR 950
			hari ke 11 dst per kg/hari	IDR 950
		Biaya Administrasi	Per document	IDR 1050
		Cargo Service Charge	Per kg	IDR 20.000
		Cold storage /cool/room/strong room/box	Per hari/kg	200% surcharge
		AC Room	Per hari/kg	100% surcharge
3	Domestik Outgoing	Tarif jasa gudang	1 s.d hari ke 3 dikenakan hanya satu hari/kg	IDR 650
			hari ke 4 dst, per kg/hari	IDR 650
		Biaya Administrasi	Per document	IDR 10.000
		Cargo Service Charge	Per kg	IDR 100
		Minimu charge	Per AWB/10 kg	IDR 650
		Biaya KADE Handling	Per kg	IDR 240
4	Domestik Outgoing	Tarif jasa gudang	1 s.d hari ke 3 dikenakan hanya satu hari/kg	IDR 650
			hari ke 4 dst, per kg/hari	IDR 650
		Biaya Administrasi	Per document	IDR 3.000
		Cargo Service Charge	Per kg	IDR 100
		Minimu charge	Per AWB/10 kg	IDR 6.500
		Biaya KADE Handling	Per kg	IDR 250

Sumber : Tarif Cargo Service PT.Garuda Indonesia Tahun 2015

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo domestik tahun 2014 berdasarkan pesawat di Bandar udara Soekarno Hatta yang terbanyak diangkut oleh Garuda Indonesia sebesar 164.979.948, Lion Air sebesar 57.644.157, Citilink sebesar 38.500.351 dan Sriwijaya Air sebesar 29.514.276. dapat dilihat pada **Tabel 2**.

Pada **Tabel 3** jenis dan besaran tarif *cargo service charge* yang berlaku di PT. Angkasa Pura II (Persero) ditetapkan dalam Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura II (Persero) Nomor: Kep.15.02.01/00/01/2013/051.

Tabel 5. Komoditi Logistik/Kargo di Bandara Soekarno Hatta

No Urut	Nama Komodity
1	General Kargo
2	Plasma Darah
3	Live Animal
4	Goods of Seafood
5	Dangerous Goods
6	Valuable Goods
7	Gold

Sumber: Garuda Indonesia Kargo 2015

Jenis komoditi logistik/kargo angkutan udara yang diangkut di Bandara Soekarno Hatta yang diangkut oleh PT.Garuda Indonesia dengan jenis komoditi yaitu jenis *general* kargo, barang berbahaya (*dangerous good*), plasma darah, *live animal*, *goods of seafood*, *valuable goods* dan *gold*.

Tabel 6. Perusahaan *Regulated Agent* di Bandar Udara Soetta-Cengkareng

No Urut	Nama Perusahaan
1	PT. Cahaya Mas Utama
2	PT.Angkasa Pura Solusi
3	PT.Ghita Avia Trans
4	PT.Duta Angkasa Prima Kargo
5	PT.Fajar Alam Semesta
6	PT.Avatar Express Indonesia

Sumber: Angkasa Pura II Kargo Tahun 2015

Perusahaan *Regulated Agent* yaitu perusahaan yang mempunyai tugas dalam pemeriksaan angkutan udara kargo dari proses kargo keberangkatan untuk menerbitkan dokumen berupa Surat

Muatan Udara (SMU) dan Pemberitahuan Tentang Isi (PTI) yang telah melalui proses pemeriksaan *X-Ray*, ditimbang beratnya apabila telah sesuai akan diberi segel dan dimasukkan ke gudang untuk menunggu barang diangkut dengan pesawat udara yang telah ditentukan jadwal keberangkatannya.

Peralatan dan SDM Pengamanan Kargo Dan Pos

Dalam pengamanan dan penanganan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara perlu disediakan fasilitas sarana, prasarana dan SDM yang memadai dengan memenuhi ketentuan dan peraturan yang sudah ditetapkan. Fasilitas peralatan pemeriksaan dan pengawasan keamanan kargo dan pos meliputi:

Untuk Sumber Daya Manusia atau personel sebagaimana diatur pada pasal 9 dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2015 untuk kesiapan personel dalam melakukan operasional kargo pada personel PT Angkasa Pura II, PT Avatar Express Indonesia dan PT Cahaya Mas Utama sebagai sampel Perusahaan *Reguleted Agent* kecukupan jumlah personelnnya telah sesuai dengan aturan yang berlaku.

Tabel 7. Peralatan Pemeriksaan Keamanan Kargo dan Pos

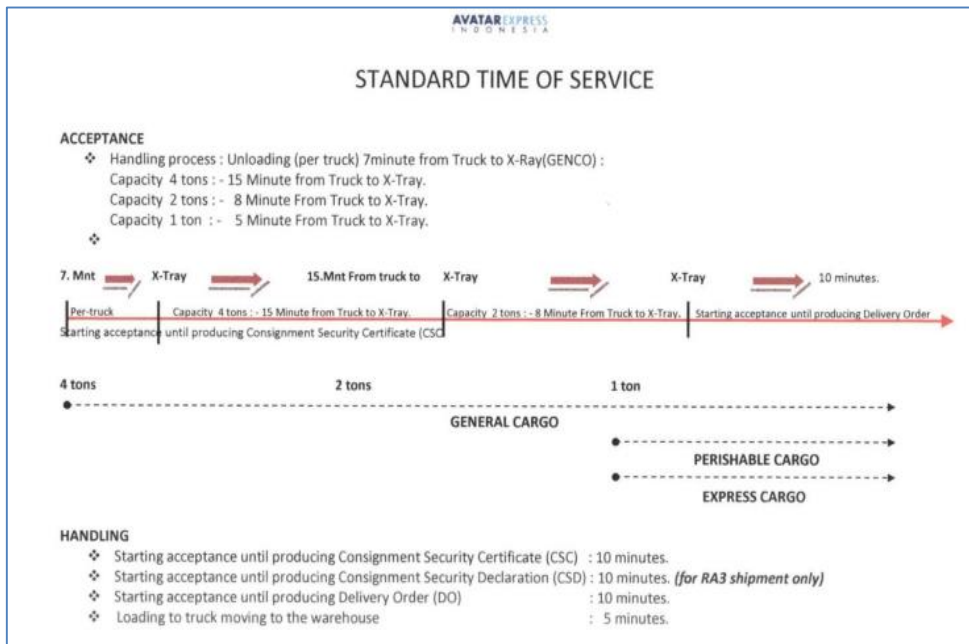
No	Jenis peralatan	PT. Angkasa Pura II	PT. Avatar Express Indonesia	PT. Cahaya Mas Utama
1	Ruang pemeriksaan	4	1	1
2	Mesin <i>X-Ray</i>	2	3	3
3	Pendeteksi bahan peledak pencium senyawa (<i>explosive vapours detector</i>)	2	1	1
4	Detektor logam genggam (<i>hand held metal detector</i>)	6	2	2
5	Gawang detektor logam (<i>walk through metal detector</i>)	2	1	1
6	Kaca detektor (<i>mirror detector</i>),	6	2	2
7	Pagar	2	2	2
8	Kamera pemantau keamanan (CCTV)	75	32	32

Sumber: PT. Angkasa Pura II, PT. Avatar Express Indonesia dan PT. Cahaya Mas Utama

Tabel 8. SDM Peralatan Pemeriksaan Keamanan Kargo dan Pos

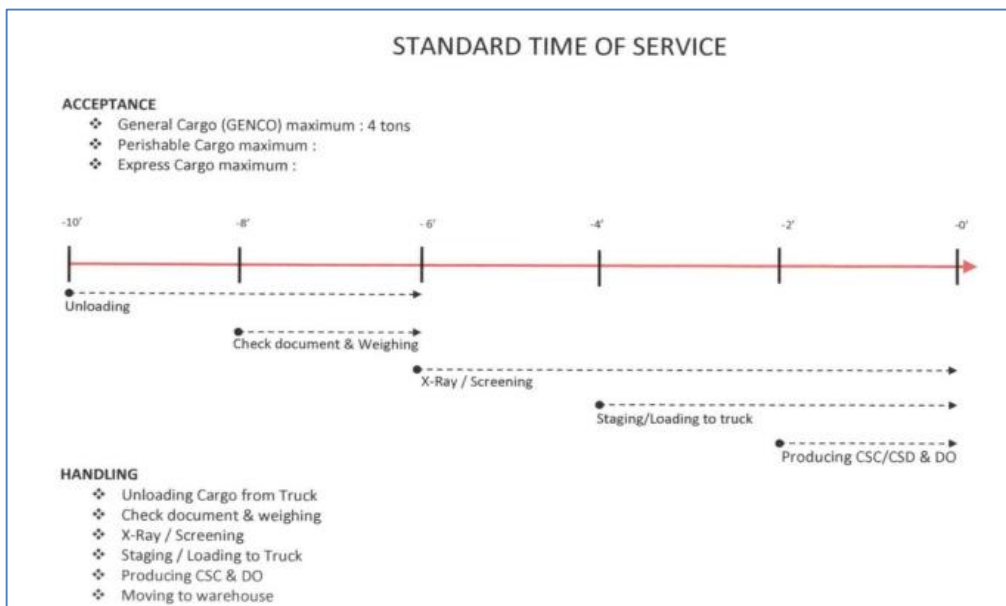
No	Kompetensi /Lisensi	PT. Angkasa Pura II	PT. Avatar Express Indonesia	PT. Cahaya Mas Utama	PM Perhubungan No.32 th 2015
1	<i>Senior Avsec</i> ;	8	3	5	1
2	<i>Junior Avsec</i> ;	6	6	12	2
3	<i>Basic Avsec</i> ;	-	22	30	2
4	<i>Dangerous goods tipe A</i> ;	6	3	6	1

Sumber: PT. Angkasa Pura II, PT. Avatar Express Indonesia dan PT. Cahaya Mas Utama



Sumber:Avatar Express Tahun 2015

Gambar 4.Time of service Avatar Express



Sumber: PT. Cahaya Mas Utama Tahun 2015

Gambar 5.Time of service PT. Cahaya Mas Utama

Dari Gambar 4 dan Gambar 5 diatas terlihat bahwa *Regulated Agent* Avatar Express dan PT. Cahaya Mas Utama telah menerapkan standar yang ketat untuk meningkatkan pelayanan kepada customer kargo. Penerapan *time of service* yang tepat diharapkan mengurangi waktu

tunggu dalam proses pengiriman kargo sehingga kualitas barang akan tetap terjaga.

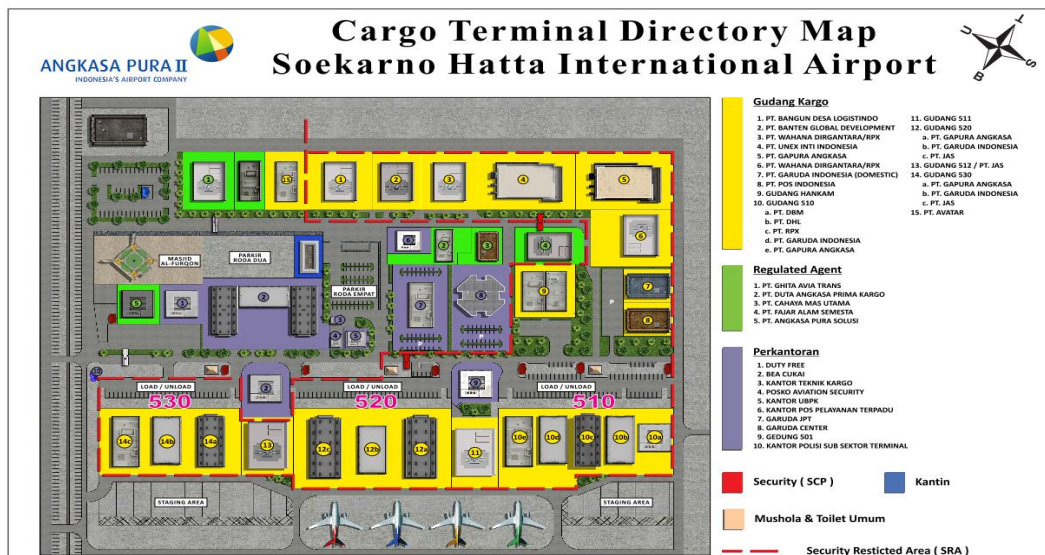
PEMBAHASAN

Analisis Efektivitas Pelayanan Logistik/Kargo

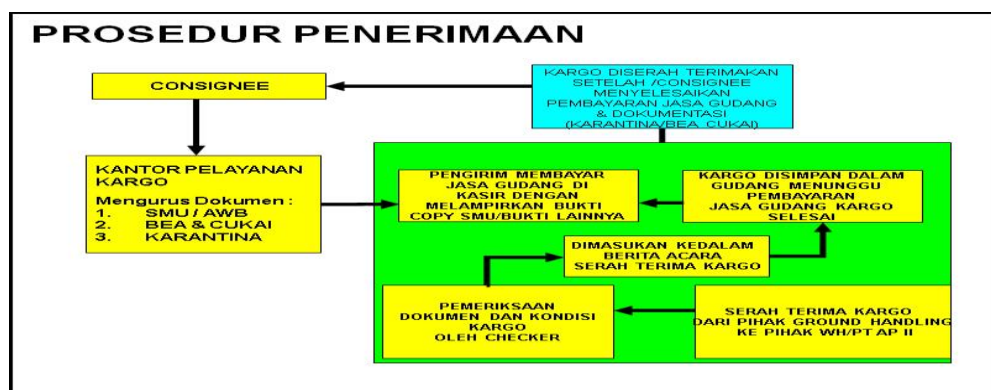
Efektifitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas dan waktu) telah tercapai. Dimana makin besar presentase target yang dicapai, makin tinggi efektifitasnya.

Bisnis pengiriman atau pengangkutan barang memiliki prospek usaha yang sangat strategis termasuk bisnis pengiriman barang melalui angkutan udara (kargo). Peluang bisnis yang strategis ini, dimanfaatkan oleh Angkasa Pura II dengan mengoperasikan terminal kargo yang dimulai sejak tahun 2007. Angkasa Pura II membentuk unit bisnis strategis yang mengelola pelayanan kargo di setiap bandara yang dikelola.

Dalam rangka memastikan terpenuhinya aspek kelancaran, keamanan dan keselamatan operasional pengiriman barang dari mulai proses penggudangan sampai dengan penerbangan, PT. Angkasa Pura II melakukan pengawasan kepatuhan terhadap prosedur dan standar yang berlaku. Angkasa Pura II melakukan upaya untuk meningkatkan kualitas pelayanan kargo di bandara-bandara yang dikelola seperti peningkatan kapasitas pergudangan kargo yang dapat menampung peningkatan volume transaksi. Cargo dapat berjalan dengan baik apabila sistem dan prosedur serta sarana dan prasarana mencukupi sehingga cargo dapat berjalan sesuai dengan *Standar Operating Procedure*.



Gambar 6. Peta Area Kargo di Bandar Udara Soekarno-Hatta



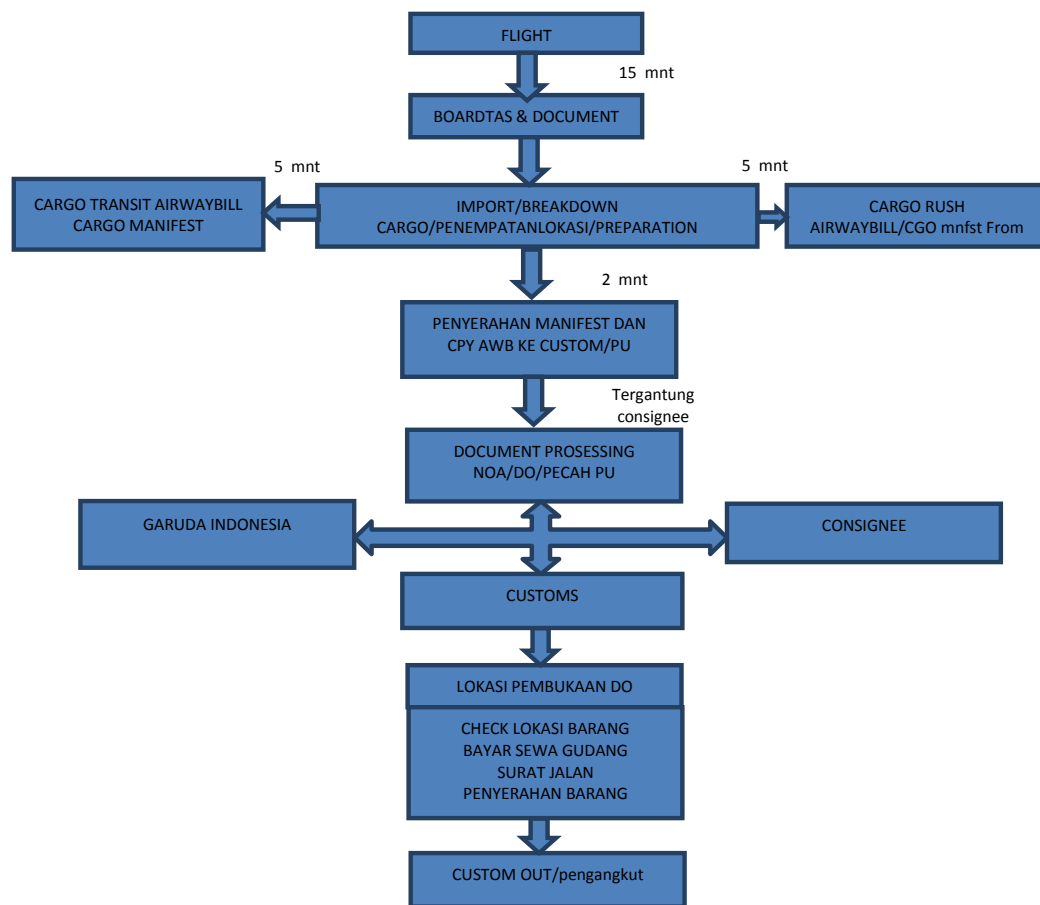
Sumber: PT. Angkasa Pura II (Persero)

Gambar 7. Prosedur Penerimaan Kargo PT. Angkasa Pura II

Peta daerah keamanan terbatas merupakan daerah-daerah tertentu di dalam area *Reguleted Agent* yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko untuk digunakan kepentingan pengendalian keamanan kargo, dimana daerah tersebut diberlakukan sistem pengamanan 24 jam yang dibagi menjadi 3 (tiga) shift. Setiap orang atau barang yang masuk ke area tersebut dilakukan pengawasan dan pemeriksaan keamanan sehingga daerah tersebut bebas.

Pada Gambar 7. menguraikan prosedur penerimaan kargo mulai dari *groundhandling*, pengelola gudang sampai penerima barang. Dari proses tersebut diatas maka cepat dan lamanya pembayaran jasa gudang dan pengurusan dokumen (bea cukai/karantina) menjadi kunci dalam kecepatan pengambilan kargo.

Customs terdiri dari beberapa Lembaga atau Kementerian yaitu Direktorat Jenderal Pajak, Balai Karantina Kesehatan Hewan dan Tanaman serta pihak Kepolisian tergantung dari jenis barang yang diangkut. Jika barang di gudang tidak diambil oleh pemilik dalam 30 hari maka menjadi hak milik Direktorat Jenderal Bea Cukai. Perusahaan pengangkut kargo merupakan anggota Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPPJK) yang ditunjuk oleh Direktorat Bea Cukai yang telah mempunyai sertifikat jasa kepabeanan. Biaya pengiriman tergantung 3 (tiga) hal yaitu: jarak, *invoice* (harga barang) dan asuransi.



Gambar 8. Flow Chart Kargo Import PT. Garuda Indonesia

Pada **Gambar 8.** diatas, terlihat bahwa pemeriksaan *document* pengurusan kargo PT. Garuda Indonesia mulai dari kargo turun dari pesawat udara sampai dengan selesai sekitar 15 menit. Dari pengurusan *boardtas & document* ke *Airwaybill/CGO* dan *Cargo TransitAirwaybill* Cargo *Manifest* dibutuhkan waktu masing-masing ± 5 menit, kemudian dilakukan penyerahan *manifest* dan CPY AWB ke custom/PU dengan waktu ± 2 menit. Untuk kegiatan pengurusan administrasi sampai dengan barang dikirim oleh pengangkut tergantung pemilik barang/pengangkut.

Dari uraian diatas, kegiatan proses kargo *incoming* memerlukan waktu yang cukup panjang yaitu mulai dari pengambilan barang dan pengangkutan ke lokasi penyimpanan, penelitian dokumen, pembayaran sampai proses penyerahan ke pengangkut memerlukan waktu yang cukup panjang. Dari proses-proses kegiatan kargo *incoming* diatas, kunci kecepatan atau titik kritis dari proses pengambilan kargo *incoming* yaitu pada kelengkapan dokumen administrasi, kecepatan pembayaran dan kesiapan angkutan lanjutan. Apabila dokumen administrasi lengkap maka akan memudahkan proses pengambilan barang sehingga barang dapat segera diangkut oleh pengirim untuk dibawa ke tujuan. Efisiensi waktu yang terjadi akan menjaga kualitas barang dan sangat menguntungkan bagi pengangkut dan pemilik barang sehingga kepercayaan kepada konsumen dan harga barang tetap dapat terjaga.

Analisis Efisiensi Biaya

Perhitungan Biaya Tarif Jasa Gudang Domestik PT Garuda Indonesia Di Area Bandara Internasional Soekarno-Hatta

Di masa persaingan global yang semakin kompetitif saat ini setiap perusahaan bersaing untuk menjadikan produknya lebih unggul dari produk yang

dihasilkan oleh pesaing, baik dalam hal mutu, harga maupun bagian pasar yang dikuasai. Manajemen harus melakukan berbagai macam usaha untuk meminimumkan biaya yang dibutuhkan agar dapat menghasilkan dan mencapai manfaat untuk saat ini dan masa yang akan datang. Mengurangi biaya yang diperlukan untuk mencapai tujuan berarti perusahaan akan menjadi efisien.

Contoh perhitungan biaya kargo domestik *incoming* jenis komoditi *general cargo* dengan berat 1 ton adalah sebagai berikut:

Biaya Tarif Pergudangannya;

Berat barang 1000 kg x Rp. 650,-
= Rp. 650.000,-

Biaya administrasi dokumen
= Rp. 3.000,-

Cargo Service Charge 1000x Rp. 100,-
= Rp. 100.000,-

Minimum *charge* per 10 kg : 100x Rp. 6500,-
= Rp. 650.000,-

Biaya KADE *handling* 1000 kg x Rp. 250,-
= Rp. 250.000,-

Total biaya *incoming* domestik :
Rp. 1.653.000,-

(Satu Juta Enam Ratus Lima Puluh Tiga Ribu Rupiah)

Biaya tersebut dihitung berdasarkan biaya tarif 1 sampai dengan 3 hari dikenakan hanya satu hari/kg. (sumber Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres, Pos dan Logistik Indonesia (ASPERINDO)).

Logistik/kargo domestik *incoming* tersebut apabila tidak diambil dalam waktu 3 hari maka akan dikenakan biaya tambahan untuk sewa gudang sebesar Rp.650 per kg/ hari. Total biaya *incoming* domestik untuk hari ke 4 adalah sebesar :
Rp.1.653.000,- + (Rp. 650,- x 1.000

kg)/perhari = Rp 2.303.000,- (dua juta tiga ratus tiga ribu rupiah).

Dan apabila barang menginap di gudang per hari dihitung dari hari ke empat adalah Rp. 2.303.000,- + Rp. 650.000,- = Rp.2.953.000,- dan seterusnya. Efisiensi biaya akan terjadi apabila logistik/kargo langsung diambil (1-3 hari) dianggap *free* dan apabila mengendap di gudang sampai dengan hari ke 4 dan seterusnya akan menambah sebesar Rp. 650.000,-/hari.

KESIMPULAN

Dari uraian analisis dan pembahasan diatas dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

Efektifitas proses *incoming* kargo domestik sangat tergantung pada kecepatan dan kelengkapan dokumen administrasi. Dari proses tersebut diatas maka cepat dan lamanya pembayaran jasa gudang dan pengurusan dokumen (bea cukai/karantina) menjadi kunci dalam kecepatan pengambilan kargo. Dokumen yang tidak lengkap akan mempengaruhi waktu pengambilan/kecepatan pengambilan kargo.

Efisiensi proses *incoming* akan terjadi apabila logistik/kargo yang sudah selesai di proses administrasi dan clear dari dokumen kelengkapan segera diambil dan diangkut melalui distribusi perusahaan angkutan logistik/kargo. In efisiensi terjadi jika barang/kargo tidak segera diambil atau menumpuk di gudang lebih dari 3 (tiga) hari maka per hari akan dikenakan biaya tambahan sewa gudang Rp. 650 kg/hari.

DAFTAR PUSTAKA

- Dominick Salvatore (2005), *Managerial Economics*, Penerbit Salemba Empat.
- Bowersox (2002), *Manajemen logistik*, Penerbit Bumi Aksara.
- The Council of Logistics Management*, (2001)
- Panduan & Direktori Logistik Indonesia (2011), Penerbit PPM dan Asosiasi Logistik

Indonesia. Bambang Riyanto, (1996), *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan*, Penerbit BPFE Universitas Gajah Mada Yogyakarta.

Freddy Rangkuti, (2012) *Study Kelayakan Bisnis & Investasi*, Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Mutiara Sibarani Panggabean, (2002) *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.

SP. Hasibuan (2009) *Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah*, Bumi Aksara

Mulyadi (2012), *Akuntansi Biaya*, Penerbit UPP STIM YKPN

Supriyono (2011:14), *Akuntansi Biaya*, Penerbit Yogyakarta BPFE UGM

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkutan Angkutan Udara

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 tahun 2015 tentang Pengamanan Kargo dan Pos yang Diangkut dengan Pesawat Udara.

