

### 2.2.3 Infrastruktur Bandara dan Volume Perdagangan melalui Bandara

#### (1) Infrastruktur Bandara

##### 1) Kebijakan Transportasi Udara di Republik Indonesia

Menurut “Pembangunan Sarana dan Prasarana di Indonesia”, yang disusun oleh Menteri Koordinator Bidang Ekonomi, kebijakan pemerintah mengenai harga tiket pesawat dan angkutan udara nasional adalah sebagai berikut:

##### i) Kebijakan Pemerintah mengenai Harga Tiket Pesawat

Pemerintah telah menerbitkan plafond dasar harga tiket pesawat untuk penumpang kelas ekonomi, sedangkan harga dasar (floor fare) tiket pesawat tetap diserahkan kepada mekanisme pasar.

##### ii) Kebijakan Pemerintah mengenai Angkutan Udara Nasional

Melalui keputusan Menteri No.11 tahun 2001, Menteri Perhubungan telah menetapkan dua jenis rute, yaitu rute terbuka dan tertutup.

Kebijakan pemerintah mengenai angkutan udara nasional mencakup:

##### a) Rute dan Jaringan Penerbangan

- Pemerintah mendorong perusahaan penerbangan untuk menerbitkan blueprint hub and spoke flight dalam rangka layanan yang tidak dapat lagi dihindarkan kepada semua daerah.
- Pemerintah juga mempertahankan bahwa kompetisi mengikuti melalui mekanisme pasar tanpa mengorbankan standard yang layak yang membahayakan keselamatan penerbangan.

##### b) Pengadaan Armada Udara

- Pemerintah mendorong terbentuknya efisiensi perusahaan untuk menciptakan kesempatan untuk produksi pesawat terbang yang didukung oleh sistem perdagangan yang menguntungkan kedua belah pihak.
- Pemerintah akan berusaha dalam penggunaan produksi pesawat terbang untuk angkutan domestik dan operasi regional ASEAN.

##### 2) Angkutan Udara di Indonesia

Departemen Perhubungan telah menetapkan 187(\*) bandara sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 44 Tahun 2002. Duapuluh empat bandara telah ditetapkan sebagai bandara internasional. Pemerintah juga telah menetapkan 20 hub airports, 17 diantaranya terletak di ibukota propinsi.

Operator bandara adalah perusahaan milik negara, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II,

pemerintah pusat dan daerah. Keputusan Menteri No. 44 Tahun 2002 membedakan 186 bandara (lihat dibawah) dimana mayoritas (lebih dari 70%) dikelola oleh pemerintah daerah.

**Tabel 2.2.21 Airport Operators**

Operator 2002 – 2007	Number of Airports
• Angkasa Pura I and II	23
• Directorate General of Air Communications	25
• Region (Municipality / District)	138
Total	186

Sumber: Decree Minister of Communications 44/2002

Catatan: Gambar dari 187 bandara dengan asterisk (\*) datang dari alasan bahwa Sorong Jeffman dan Sorong Daratan dihitung secara terpisah.

Dalam tahun 2003, terdapat satu pabrik pesawat terbang nasional, 22 perusahaan yang dijadwalkan beroperasi, 34 perusahaan dengan operasi yang tidak dijadwalkan, 193 pesawat terbang yang beroperasi sesuai jadwal, dan 212 pesawat terbang yang beroperasi tanpa dijadwalkan.

**Tabel 2.2.22 Indonesian Airline Industry**

Description	Pre-Crisis		Crisis		Post-Crisis			
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Aircraft Plant	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Operational Companies</b>								
Scheduled	6	6	6	7	10	14	18	22
Non-Scheduled	25	43	45	12	16	24	32	34
<b>Operational Aircraft</b>								
Scheduled	186	176	93	104	122	132	167	193
Non-Scheduled	242	242	242	232	226	200	218	212

Sumber: Processed from Ministry of Communications, 2003

(Sumber: Infrastructure Development in Indonesia, opportunities for private investment compiled by the Coordinating Ministry for Economic Affairs, Republic of Indonesia)

### 3) Jaringan Angkutan Udara di Indonesia

13 bandar udara berikut ini dapat dianggap menjadi hub-airports yang substansial, yaitu Jakarta (CGK) dan Surabaya di Pulau Jawa, Batam di Sumatera, Kupang Nusa Tenggara Timur, Pontianak dan Balikpapan di Kalimantan, Ujung Pandang dan Manado di Sulawesi, Ambon di Maluku, Biak, Jayapura, Merauke di Papua dan Timika.

Jakarta (CGK) menduduki ranking teratas, baik dalam sektor transportasi domestik dan internasional. Dalam sektor domestik bandar udara kedua dan ketiga adalah jauh dibelakang dari yang menduduki ranking teratas, masing-masing Surabaya dan Denpasar, dan Medan, Ujung Pandang, Balikpapan mengikuti dengan sedikit perbedaan. Dalam sektor internasional Denpasar merupakan yang kedua dan Surabaya yang ketiga, dan setiap bandar udara

lainnya adalah sangat kecil dalam penanganan lalu lintas internasional.

(Sumber The Master Plan on the Strategic Policy of the Air Transport Sector, Draft Final Report, June 2004)

#### 4) Arus Lalu-lintas Udara di Indonesia

##### i) Arus Lalu-lintas Udara Dalam Negeri (Domestik) dalam tahun 2001

Volume yang lebih besar dari pergerakan penumpang domestik antar propinsi ditinjau antara rute yang menghubungkan DKI Jakarta (Soekarno-Hatta) dengan Jawa Timur (Surabaya), Bali (Denpasar), Riau (Batam dan Pekanbaru), dan Sumatera Utara (Medan).

Arus barang domestik antar propinsi menunjukkan kesamaan pada umumnya kepada arus penumpang yang terdahulu. Satu perbedaan sebagai pengecualian dari arus penumpang ditinjau dalam rute antara Sulawesi Selatan (Ujung Pandang) dan Papua Tengah (Biak dan Timika) dimana dapat dilihat arus barang yang jumlahnya relatif lebih besar.

##### ii) Arus Lalu-lintas Udara Internasional dalam tahun 2001

Terdapat 21 bandar udara internasional di Indonesia dan 87 bandar udara asing yang menghubungkan dengan bandar udara lainnya. Kebanyakan penumpang internasional dan kargo udara internasional mempunyai asal dan tujuan pada tiga bandar udara yang besar, di Jakarta (CGK), Denpasar dan Surabaya di Indonesia, sedangkan bandar udara asing yang menduduki ranking teratas baik untuk pergerakan penumpang dan barang lewat udara internasional adalah Singapura. Bandar udara asing dengan pergerakan penumpang yang relatif lebih besar dari/ ke bandar udara di Indonesia adalah Kuala Lumpur, Hong Kong, Taipei, Bangkok, Jeddah, Perth dan Sydney, sedangkan bandar udara dengan pergerakan barang yang relatif lebih besar dari/ ke bandar udara Indonesia adalah Taipei, Hong Kong, Seoul, Kuala Lumpur, Amsterdam, Narita, dan Paris.

(Sumber The Master Plan on the Strategic Policy of the Air Transport Sector, Draft Final Report, June 2004)

#### 5) Jaringan Bandar Udara di Indonesia

##### i) Bandar Udara Dalam Negeri

Telah dicatat bahwa ada banyak bandar udara domestik di Indonesia yang tidak dilayani oleh layanan komersial reguler. Alasan untuk layanan tidak reguler dapat dijelaskan terutama karena struktur industri dalam bidang seperti itu sangat mungkin pertanian tidak membangkitkan permintaan yang cukup untuk layanan angkutan udara komersial.

Armada angkutan udara domestik yang besar di Indonesia adalah B737. Ditambah dengan F27 dan CS212 untuk layanan pengumpan permintaan jangka panjang regional. Dengan pertimbangan dari struktur rute armada yang ada, B737 untuk rute utama dan F27 serta CS212 untuk layanan regional tidak akan mengubah secara drastis. Khususnya, atas dasar kondisi pasar yang diregulasi seperti Indonesia, yang mana pendekatan perusahaan penerbangan adalah

untuk meningkatkan frekuensi penerbangan untuk mempertahankan market share bukan untuk memperkenalkan pesawat terbang yang lebih besar untuk biaya operasi yang lebih rendah per-tempat duduk.

ii) Bandar Udara Internasional

Empat buah bandar udara internasional utama di Indonesia termasuk Soekarno-Hatta sebagai pintu gerbang nasional, Bali sebagai pintu gerbang wisatawan luar negeri dan Surabaya serta Medan sebagai entry points untuk pusat komersial sekunder. Keempat bandar udara internasional utama ini mencapai 96% dari jumlah penumpang dari luar negeri dan 57% penumpang dalam negeri dalam tahun 2002.

Air travel pada dasarnya penting di Indonesia, yang merupakan suatu kepulauan berpenduduk tinggi tanpa moda angkuta antar pulau yang efektif.

(Sumber: The Master Plan on the Strategic Policy of the Air Transport Sector, Draft Final Report, June 2004)

6) PT. (Persero) Angkasa Pura II (PT.AP-II)

PT. Angkasa Pura II (PT.AP-II) adalah perusahaan milik negara yang bergerak dalam layanan management lalu lintas udara dan bandar udara. Lingkup bisnisnya meliputi layanan penerbangan (aeronautical) dan layanan dukungan penerbangan (non-aeronautical). Didirikan sejak tanggal 13 Agustus 1984, dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng (PPUJC), saat ini mengelola 10 bandar udara di Indonesia bagian barat.

7) Sarana dan Prasarana Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta

Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta merupakan prime hub untuk Indonesia yang mencerminkan asal/ tujuan terluas di Indonesia. Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta memiliki ranking teratas baik dalam sektor transportasi udara domestik dan internasional.

i) Lokasi dan Luas Lahan

a) Lokasi : Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta terletak di Cengkareng, Tangerang, 20 km sebelah Barat Jakarta, bisa dicapai dalam waktu 30 menit dengan kendaraan dari Jakarta Pusat. Dalam jam-jam sibuk, pukul 7:00 pagi sampai 9:00 pagi dan 4:00 sore sampai 7:00 malam, biasanya memerlukan waktu lebih banyak, tergantung pada kemacetan lalu lintas.

b) Luas Lahan : 1,800 ha

ii) Informasi Terminal

Terdapat 2 buah terminal di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Terminal I melayani penerbangan domestik di Sub Terminal A, B, dan C. Terminal II melayani penerbangan internasional dan domestik di Sub Terminal D, E, dan F. Luas seluruh Terminal I dan II adalah

276.308m<sup>2</sup> dan tiap terminal dapat menampung 9 juta penumpang per tahun.

iii) Runways

Dua buah runways independen yang paralel dipisahkan oleh suatu jarak seluas 2.400 meter, dihubungkan oleh cross taxi-way. Runways digolongkan kedalam free runways yang dapat dioperasikan secara simultan dengan kapasitas 74 pesawat udara per jam.

a) Selatan R/W 07R/25L: 3,660m x 60m

b) Utara R/W 07L/25R: 3,600m x 60m

iv) Apron

a) Luas

- A, B, C dan Remote 266,326m<sup>2</sup>
- D, E, F dan Remote 472,853 m<sup>2</sup>

b) Kapasitas

- Terminal A: 7 B-747
- Terminal B: 7 A-300
- Terminal C: 16 F-28/DC-9
- Terminal D: 8 B-747
- Terminal E: 8 B-747
- Terminal F: 8 B-747

c) Remote Stands

- Terminal I: 8 F-28
- Terminal II: 8 B-747

d) Cargo Apron: 4 B-747

e) Night Stop: 13 DC-9

v) Terminal Barang

a) Luas : 67,290m<sup>2</sup>

b) Terminal : 46,825 m<sup>2</sup>

c) Apron : 4 B-747

d) Bonded Warehouses untuk ekspor/ import

**Tabel 2.2.23 Bonded Warehouses of Export and Import**

	Bonded Area	Building Size
[BLDG No. 510]		
Fedex & DHL	1,129m <sup>2</sup>	16.8m (W) x 67.2m (D)
PT. Garuda Export	14,112m <sup>2</sup>	168m (W) x 84m (D)
Truck Dock Platform	672m <sup>2</sup>	168m (W) x 4m (D)
[BLDG No. 520]		
PT. Garuda Import	8,467m <sup>2</sup>	84m (W) x 108.8m (D)
PT. JAS Import	8,467m <sup>2</sup>	84m (W) x 108.8m (D)
Import sub-total	16,934m <sup>2</sup>	168m (W) x 100.8m (D)

	Bonded Area	Building Size
Truck Dock Platform	672m <sup>2</sup>	168m (W) x 4m (D)
[BLDG No. 530]		
PT Garuda Rush Handling	4,234m <sup>2</sup>	50.4m (W) x 84m (D)
PT. JAS Export	8,467m <sup>2</sup>	100.8m (W) x 84m (D)
Export sub-total	12,701m <sup>2</sup>	151.2m (W) x 84m (D)
Truck Dock Platform	605m <sup>2</sup>	151.2m (W) x 4m (D)
Total	46,825m <sup>2</sup>	

Sumber: PT. Angkasa Pura II

## (2) Volume Perdagangan Melalui Bandar Udara

### 1) Trend Transportasi Udara sebelum Krisis Mata Uang di Indonesia (1988-1997)

Di Indonesia, volume transportasi udara baik untuk penumpang dan barang berlanjut pada umumnya dengan perkembangan yang stabil dari tahun 1988 sampai tahun 1997.

### 2) Trend Transportasi Udara dibawah Pengaruh dari Krisis Mata Uang di Indonesia (1988)

Di Indonesia, baik volume lalu lintas udara domestik dan internasional menurun tajam dalam tahun 1998. Hal ini disebabkan oleh pengaruh krisis mata uang yang mulai dari Asia dalam tahun 1997 menyebabkan depresiasi rupiah terhadap mata uang asing, terutama US dollar dan menyebabkan meningkatnya biaya operasi dari suatu perusahaan penerbangan, dan selanjutnya mengarah pada keadaan yang tidak dapat dihindarkan lagi dengan kenaikan tarif angkutan udara.

### 3) Trend Transportasi Udara setelah Krisis Mata Uang di Indonesia (dalam tahun 1998-2002)

Di Indonesia, tanda pemulihan akibat pukulan krisis mata uang muncul dalam tahun 1999. Sesudah itu, keadaan membaik secara perlahan-lahan mengikuti gelombang naik dan turun. Tetapi serangkaian kejadian seperti tragedi di New York pada tanggal 11 September 2001, diikuti bom Bali pada tahun 2002, wabah SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome) yang berasal dari Asian dan perang Iraq dalam tahun 2003, dsb. merupakan pukulan yang keras kepada global kepada industri penerbangan. Disamping itu, factor-faktor seperti ekonomi yang lesu dan situasi politik yang tidak stabil di Indonesia, dsb. masih menciptakan lingkungan yang berat bagi industri bisnis penerbangan.

### 4) Trend saat ini dari Transportasi Udara di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta (2002-2003)

Situasi terakhir transportasi udara di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta menunjukkan tendensi meningkat pada umumnya dibandingkan dengan tahun 2002 yang lalu, tetapi jumlah volume barang dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta domestik dan internasional dalam tahun 2003 tetap dalam keadaan tidak mencapai level tahun 1997.

Trend barang dan penumpang domestik lewat udara di Indonesia selama periode 1988 sampai 2002 tercantum dalam tabel 2.2.24.

**Table 2.2.24 Trend of Domestic Air Traffic Movement in Indonesia**

Year	Departures	
	Passenger	Cargo (Ton)
1988	8,068,554	96,044
1989	8,942,540	107,942
1990	8,719,253	112,247
1991	9,166,637	114,995
1992	9,527,207	117,084
1993	10,102,101	114,715
1994	11,661,102	148,837
1995	12,948,854	177,881
1996	13,831,105	201,476
1997	13,831,526	216,753
1998	7,863,838	147,719
1999	7,045,786	161,033
2000	8,654,181	161,201
2001	10,394,330	164,135
2002	13,534,906	172,336

Source: Transportation and Communication Statistics, Statistical Bureau

Trend of international air passenger and international air cargo of Indonesia during the period from 1988 to 2002 is shown in Table 2.2.25.

**Table 2.2.25 Trend of International Air Traffic Movement in Indonesia**

Year	Passenger			Cargo (Ton)		
	Arrivals	Departures	Total	Arrivals	Departures	Total
1988	1,737,107	1,891,974	3,629,081	26,129	51,885	78,014
1989	1,785,816	2,021,105	3,896,921	31,215	68,856	100,071
1990	2,101,246	2,308,851	4,410,097	42,439	75,433	117,872
1991	2,337,443	2,325,895	4,663,338	33,630	82,205	115,835
1992	2,692,814	2,743,794	5,436,608	41,817	104,539	146,356
1993	3,158,845	3,449,127	6,607,972	47,282	122,371	169,653
1994	3,823,830	3,941,304	7,765,134	61,956	139,855	201,811
1995	4,146,581	4,082,021	8,228,602	78,850	151,926	230,776
1996	4,512,500	4,513,812	9,026,312	54,706	169,101	223,807
1997	4,513,364	4,474,333	8,987,687	108,484	168,573	277,057
1998	3,778,509	3,833,025	7,611,534	62,218	170,617	232,835
1999	3,877,617	3,924,275	7,801,892	82,216	165,600	247,816
2000	4,243,327	4,728,389	8,971,716	96,128	146,340	242,468
2001	4,520,028	4,675,007	9,195,035	93,742	147,008	240,750
2002	4,765,430	4,790,890	9,556,320	116,468	156,032	272,500

Source: Transportation and Communication Statistics, Statistical Bureau

Volume barang dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta selama periode 1993 sampai 2003 tercantum dalam Tabel 2.2.26.

**Tabel 2.2.26 Cargo volume of Soekarno-Hatta International Airport (1993-2003)**

Year	Domestic		International		Total	
	Cargo Volume (ton)	vs P/Y (%)	Cargo Volume (ton)	vs P/Y (%)	Cargo Volume (ton)	vs P/Y (%)
1993	83,091	-	121,252	-	204,343	-
1994	94,602	13.85	150,705	24.29	245,307	20.05
1995	104,512	10.48	167,740	11.30	272,252	10.98
1996	117,803	12.72	198,610	18.40	316,413	16.22
1997	122,419	3.92	221,031	11.29	343,450	8.54
1998	94,978	-22.42	167,153	-24.38	262,131	-23.68
1999	91,582	-3.58	178,838	6.99	270,420	3.16
2000	97,683	6.66	194,577	8.80	292,260	8.08
2001	107,875	10.43	177,891	-8.58	285,766	-2.22
2002	114,278	5.94	191,973	7.92	306,251	7.17
2003	134,497	17.69	175,627	-8.51	310,124	1.26

Source: PT. Angkasa Pura II

Trend transportasi udara di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta selama periode 1999 sampai 2003 tercantum dalam Tabel 2.2.27.

**Tabel 2.2.27 Trend of Transportation in Soekarno-Hatta Int'l Airport (1999-2003)**

ITEM	YEAR				
	1999	2000	2001	2002	2003
<b>AIRCRAFT MOVEMENT</b>					
Domestic	62,791	75,041	89,172	109,595	152,803
International	28,918	30,770	34,141	34,980	33,677
Local	297	210	227	190	206
<b>Total</b>	<b>92,006</b>	<b>106,021</b>	<b>123,540</b>	<b>144,765</b>	<b>186,686</b>
<b>PASSENGER</b>					
Domestic	4,347,097	5,387,311	6,684,535	9,140,658	13,829,664
International	3,880,888	4,563,136	4,507,178	5,025,383	4,783,148
Transit	309,274	725,753	626,334	664,953	1,091,028
<b>Total</b>	<b>8,537,259</b>	<b>10,676,200</b>	<b>11,818,047</b>	<b>14,830,994</b>	<b>19,703,840</b>
<b>CARGO (ton)</b>					
Domestic	91,582	97,683	107,875	114,278	134,497
International	178,838	194,577	177,891	191,973	175,627
<b>Total</b>	<b>270,420</b>	<b>292,260</b>	<b>285,766</b>	<b>306,251</b>	<b>310,124</b>

Source: Statistik Angkutan Udara Tahun 2003 (Statistics of Air Transportation in 2003)



5) Trend Transportasi Udara di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta pada waktu yang akan datang

i) Prediksi Perusahaan Boeing

Boeing memprediksi pertumbuhan ekonomi dunia dan transportasi udara selama periode 2004 - 2023 sebagai berikut:

- a) Pertumbuhan ekonomi dunia rata-rata akan menjadi 3,0% per tahun
- b) Pertumbuhan lalu lintas penumpang dunia rata-rata akan menjadi 5,2% per tahun
- c) Pertumbuhan lalu lintas barang dunia rata-rata akan menjadi 6,2% per tahun

Sumber. Boeing Current Market Outlook 2004

ii) Prediksi Pertumbuhan Airbus

Perusahaan Airbus memprediksi pertumbuhan transportasi udara dunia selama periode 1999-2018.

- a) Pertumbuhan lalu lintas penumpang (revenue penumpang-kilometers) akan menjadi rata-rata 5% per tahun
- b) Pertumbuhan lalu lintas mobil rata-rata akan menjadi 5,9% per tahun

Source: The Airbus Global Market Forecast 1999

iii) Prediksi Team Studi JICA lainnya

Team Studi JICA lainnya memprediksi pertumbuhan transportasi udara di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta selama periode 2004-2025 sebagai berikut:

Ramalan penumpang domestik dan internasional di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta tercantum dalam Tabel 2.2.28.

**Tabel 2.2.28 Annual Passenger Forecasts of soekarno-Hatta Int'l Airport (Revised)**

Year	Domestic	International	Total
2003 (Actual)	13,829,664	4,783,148	18,612,812
2009 (Forecast)	19,047,031	7,142,467	26,189,498
2015 (Forecast)	25,656,566	10,069,873	35,726,439
2025 (Forecast)	39,793,428	17,823,577	57,617,005

Source: Draft Final Report for Master Plan Study on the Strategic Policy of the Airtransport Sector, June 2004

Ramalan barang domestik dan internasional di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta tercantum dalam Tabel 2.2.29.

**Tabel 2.2.29 Annual Cargo forecasts of Soekarno-Hatta Int'l Airport (Revised)**

Year	Doemstic	Intgernational	Total
2003 (Actual)	134,497	175,627	310,124
2009 (Forecast)	185,237	262,256	447,493
2015 (Forecast)	249,516	369,744	619,260
2025 (Forecast)	387,001	654,444	1,041,445

Source. Draft Final Report for Master Plan Study on the Strategic Policy of the Airtransport Sector, June 2004

## 2.2.4 Infrastruktur Perdagangan Dalam Negeri dan Volume Transport melalui Jaringan Jalan

### 1) Jaringan Jalan dan Ruas Jalan di Wilayah Pelabuhan Tanjung Priok

Jaringan jalan di wilayah Jabotabek tercantum dalam Gambar 2.2.3.

Ruas jalan di wilayah Tanjung Priok adalah sebagai berikut:

- Jl. Laks. R.E. Martadinata/ Jl. Enggano
- Jl. Jampea/ Jl. Cakung
- Jl. Laks. Yos Sudarso/ Jl. Sulawesi
- Jalan-jalan tol didalam tabel berikut (Tabel 2.2.30)

**Tabel 2.2.30 Present Toll Road Network in Jakarta Metropolitan Area**

Type	Route
Circular Route	Intra-urban Toll Road Cengkareng Access Toll Road Outer Ring Road Harbor Toll Road
Radial Routes	Jagorawi Toll Road Cikampek Toll Road Tangerang to Merak Toll Road

**Tabel 2.2.31 Capacity and Volume Capacity Ratio at Several Road in Tanjung Priok in year 2003**

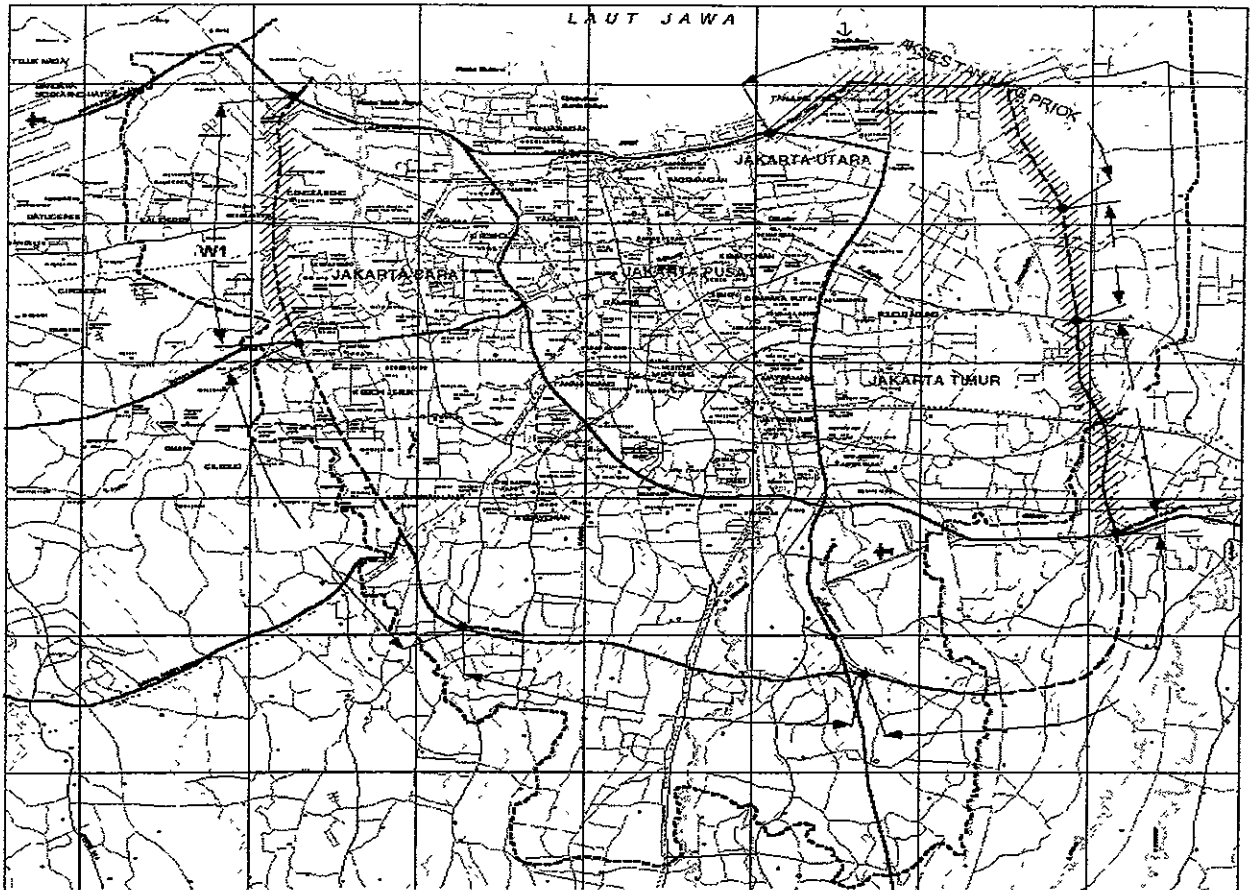
No.	Road Segment	Number of Lane	Capacity per Lane	Total Capacity	V/C Ratio
1	Cacing	4	1,153	4,613	1.49
2	Cilincing	4	1,153	4,613	1.72
3	Jampea	4	1,153	4,613	1.69
4	Sulawesi	8	1,153	9,225	0.85
5	Enggano	4	1,153	4,613	0.93
6	RE. Martadinata	4	1,153	4,613	0.84

### 2) Keadaan Lalu Lintas saat ini di Wilayah Tanjung Priok dan Sekitarnya

Arus lalu lintas utama dari/ ke Pelabuhan Tanjung Priok melalui jaringan jalan yang ada saat ini diharapkan sebagai berikut:

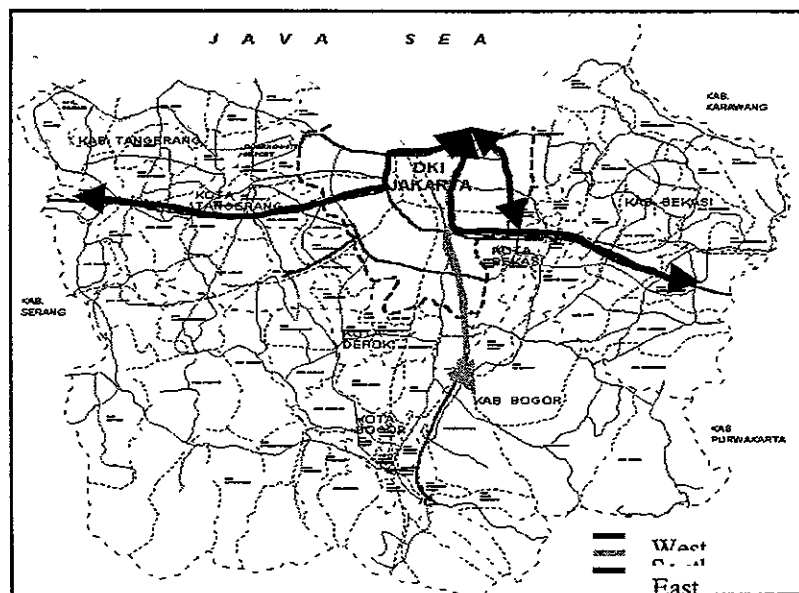
- Lalu lintas yang masuk dari Barat yaitu dari Tangerang akan menggunakan rute Tangerang – Jakarta – Grogol – Pluit – Tanjung Priok melalui jalan tol pelabuhan.
- Lalu lintas yang datang dari Selatan akan menggunakan Jalan Tol Jagorawi – Cawang – Tanjung Priok.

Lalu lintas dari Jawa Tengah (Timur) akan menggunakan rute Cikampek – Cawang – Tanjung Priok (Cirebon – Cikampek – Jakarta) dan dari Jawa Barat akan menggunakan rute Purwakarta – Cikampek atau Bandung – Subang – Cikampek – Jakarta.



Gambar 2.2.3 Main Road Network in Jakarta Metropolitan

Gambar 2.2.4, menunjukkan rute saat ini dari setiap direction base diwilayah industri di Pelabuhan Tanjung Priok dan sekitarnya.



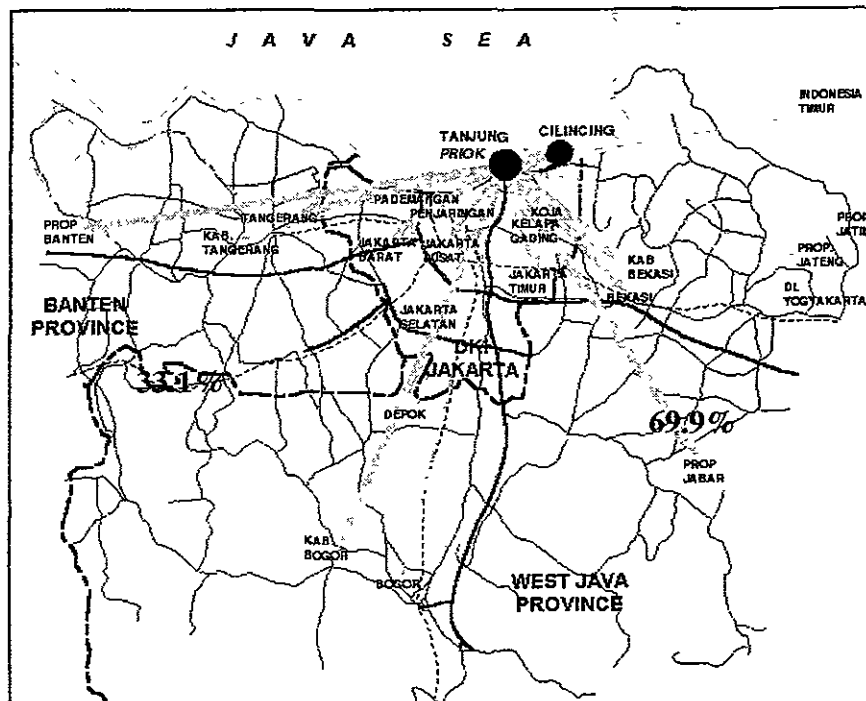
Gambar 2.2.4 Movement Direction Base on Tanjung Priok Port

Studi untuk Pengembangan Pelabuhan-pelabuhan di Jakarta Metropolitan di Republik Indonesia oleh JICA telah dilaksanakan dengan beberapa survey transportasi darat, survey penghitungan lalu lintas dan asalnya

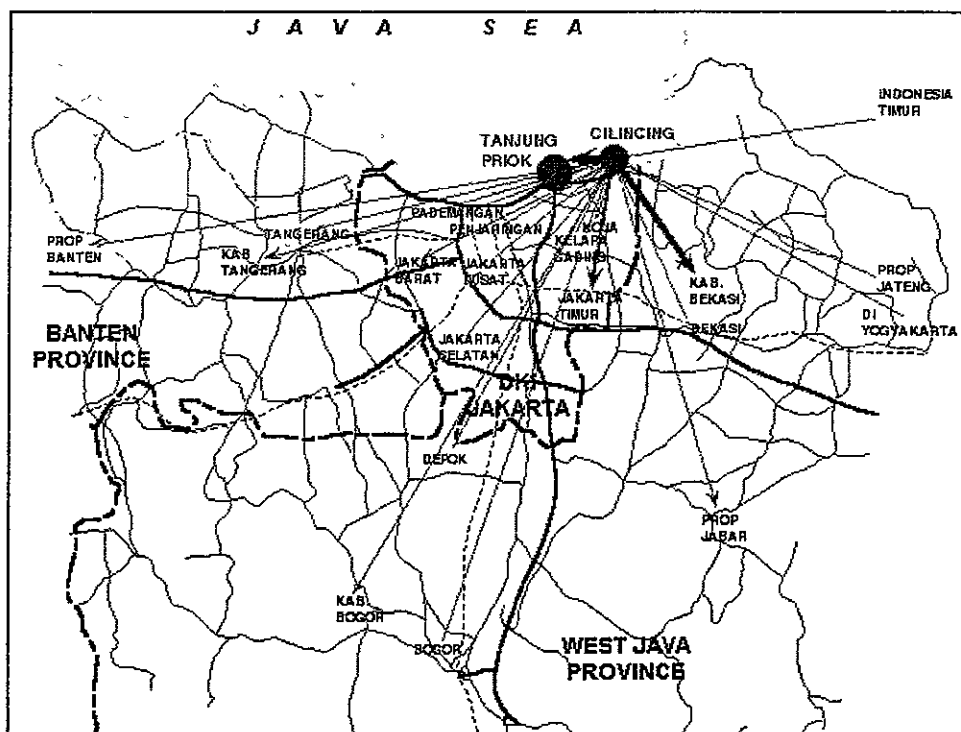
Survey mengenai Asal dan Tujuan dilakukan oleh Pelabuhan Jakarta Metropolitan di Republik Indonesia menyebutkan bahwa pergerakan dari/ ke Pelabuhan Tanjung Priok mempunyai 3 asal/ tujuan dekat Jakarta Metropolitan. Ketiganya akan dipisahkan kedalam 3 arah, Selatan, Barat dan Timur. Ketiga jurusan itu memiliki beberapa kuantitas pergerakan, gambar dari pergerakan setiap arah tercantum dalam Tabel 2.2.32.

Tabel 2.2.32 Traffic Volume Each Direction and Roads (PCU/day)

Direction	Road	2002		2012		2025	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
From East	Jl. Jampea	29,307	36,5%	41,815	34,8%	60,766	33,0%
	JORR Toll ROAD	50,887	63,5%	78,405	65,2%	123,373	67,0%
	<b>Total</b>	<b>80,195</b>	<b>34,7%</b>	<b>120,22</b>	<b>34,7%</b>	<b>184,138</b>	<b>34,7%</b>
From West	<b>Jl. Martadinata</b>	<b>76,556</b>	<b>33,1%</b>	<b>114,766</b>	<b>33,1%</b>	<b>175,784</b>	<b>33,1%</b>
From South	Jl. Yos Sudarso	27,21	36,5%	38,823	34,8%	56,418	33,0%
	JIUT Connector	47,247	63,5%	72,795	65,2%	114,546	67,0%
	<b>Total</b>	<b>74,457</b>	<b>32,2%</b>	<b>111,619</b>	<b>32,2%</b>	<b>170,963</b>	<b>32,2%</b>
<b>Total</b>		<b>231,208</b>	<b>100,0%</b>	<b>346,604</b>	<b>100,0%</b>	<b>530,885</b>	<b>100,0%</b>



Gambar 2.2.5. Trip Pattern of Trailer/Container from/to Tanjung Priok



Gambar 2.2.6. Trip Pattern of Trailer/Container from/to Cilincing Depot

3) Depot dan Fungsinya

Terminal yang menangani barang di Pelabuhan Tanjung Priok dapat di klasifikasi menjadi terminal konvensional dan terminal kontainer. Kebanyakan dari terminal konvensional dikelola dan dioperasikan oleh operator terminal, sedangkan terminal kontainer dikelola dan dioperasikan dengan skema sebagai berikut joint-operation/ management (joint operation scheme); Joint venture dengan investor swasta/ asing bekerjasama dengan koperasi pegawai maritime (Joint venture scheme).

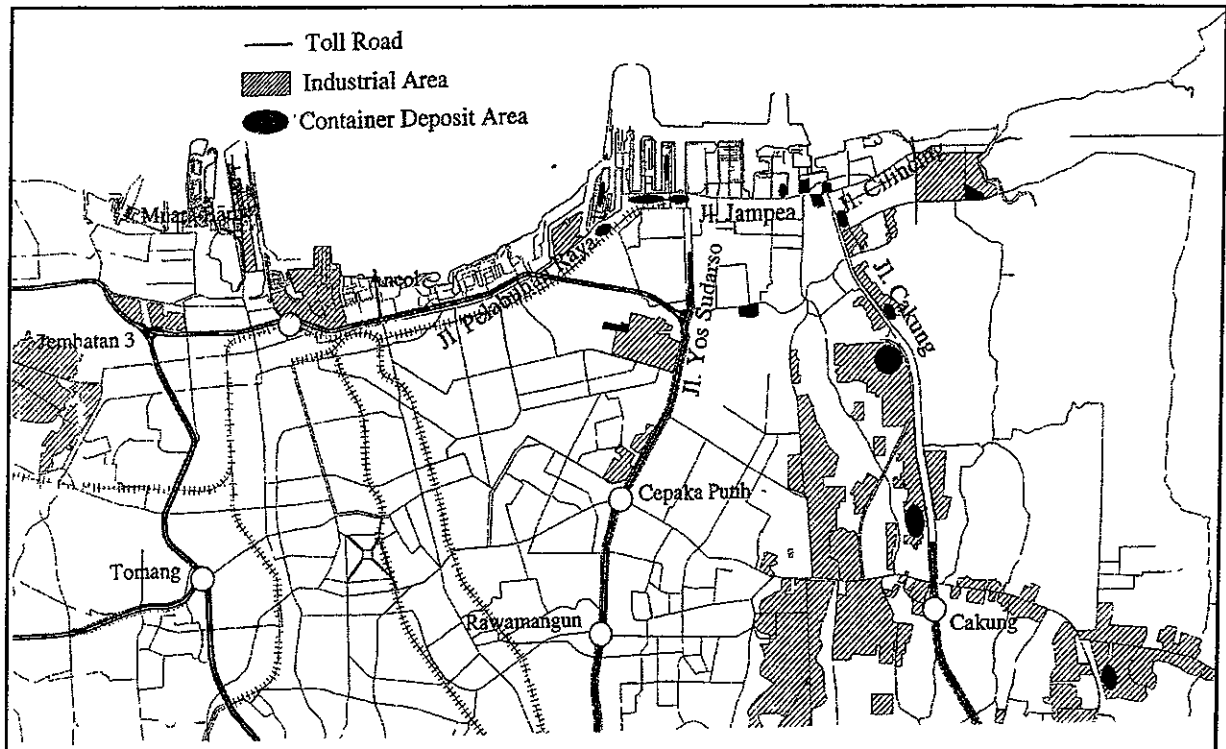
Tabel 2.2.33 Container Cargo Movement by Terminal

Year	JICT I		JICT II		KOJA		Conventional		Total
	TEU's	%	TEU's	%	TEU's	%	TEU's	%	TEU's
1991	522,792	71.0%	98,776	13.4%			114,802	15.6%	736,370
1992	591,796	68.3%	224,063	25.9%			50,858	5.9%	866,717
1993	723,122	68.6%	255,183	24.2%			75,847	7.2%	1,054,152
1994	871,710	68.6%	292,422	23.0%			105,962	8.3%	1,270,094
1995	1,016,027	62.3%	284,099	17.4%			330,194	20.3%	1,630,320
1996	1,101,530	68.6%	322,553	20.1%			182,714	11.4%	1,606,797
1997	1,157,293	60.6%	375,784	19.7%	137,817	7.2%	237,817	12.5%	1,908,711
1998	1,119,284	59.0%	305,663	16.1%	287,789	15.2%	185,333	9.8%	1,898,069
1999	1,210,890	57.2%	255,147	12.0%	394,195	18.6%	258,315	12.2%	2,118,547
2000	1,273,712	55.1%	254,001	11.0%	496,279	21.5%	285,980	12.4%	2,309,972
2001	1,266,840	56.3%	233,379	10.4%	490,120	21.8%	261,124	11.6%	2,251,463

Sumber : The Study on Greater Jakarta Metropolitan Ports in the Republic of Indonesia.

List Container Load (LCL) adalah salah satu dari kontainer dengan beberapa consignee (penerima barang) didalamnya. LCL ini akan dikirim ke depot yang dekat. Didalam depot, kontainer akan dibongkar, barang dikirim berdasar pada si penerima barang (importir). Depot juga mempunyai fungsi sebagai clearance dan warehouse (gudang). Depot-depot dekat pelabuhan Tanjung Priok disusun dalam daftar pada Tabel.2.4.12 dan tercantum dalam Gambar 2.2.7.

Gambar 2.2.7 Location Map of Container Terminal/Depot



#### 4) Access Time Distribution

##### Kecepatan Perjalanan dalam Jarak Sedang

Survey mengenai kecepatan perjalanan untuk tiga arah telah selesai dilakukan dalam survey. Ketiga arah untuk kecepatan perjalanan adalah sebagai berikut:

##### i). Arah Selatan

- Jalan Arteri: Pelabuhan Tanjung Priok – Yos Sudarso (by pass) – Sutoyo – Raya Bogor
- Jalan Tol: Pelabuhan Tanjung Priok – JIUT – Jagorawi

##### ii). Arah Timur

- Jalan Arteri:
  - Pelabuhan Tanjung Priok– Jampea – Cilincing – Cacing
  - Raya Bekasi – By pass Bekasi – Raya Tambun
- Jalan Tol:
  - Pelabuhan Tanjung Priok– Jampea – Cilincing – Cacing

- JORR seksi E2 (Toll Road) – Cikampek Toll Road

iii) Arah Barat

- Jalan Arteri: Pelabuhan Tanjung Priok– RE. Martadinata – Grogol – Daan Mogot – Tangerang - Balaraja
- Jalan Tol: Pelabuhan Tanjung Priok– Sulawesi – Harbor Toll Road – JIUT – Jakarta Merak

**Tabel 2.2.34 Directional Travel Speed**

<b>Tanjung Priok - Cibinong (South Direction)</b>	<b>Average Distance (km)</b>	<b>Average Travel Time</b>	<b>Average Travel Speed</b>
Arterial	49,1	2:49	17,79
Toll Road	49,0	1:18	39,02

<b>Tanjung Priok - Cikarang (East Direction)</b>	<b>Average Distance (km)</b>	<b>Average Travel Time</b>	<b>Average Travel Speed</b>
Arterial	49,1	2:51	17,59
Toll Road	45,5	1:27	33,39

<b>Tanjung Priok - Balaraja (West Direction)</b>	<b>Average Distance (km)</b>	<b>Average Travel Time</b>	<b>Average Travel Speed</b>
Arterial	54,1	2:39	20,84
Toll Road	33,1	1:41	21,50



## 2.2.5 Industri Ekspedisi

### (1) Kondisi Industri Ekspedisi saat ini

#### 1) Overview Industri Ekspedisi di Indonesia

Terdapat sekitar 800 perusahaan yang terkait dengan industri ekspedisi di wilayah Jakarta Metropolitan. Lingkup utama layanan mereka dan konsep arus barang untuk ekspor dan import Indonesia tercantum dalam Gambar 2.2.8 untuk transportasi laut dan Gambar 2.2.9 untuk transportasi udara.

Arus prosedur yang dominant untuk barang ekspor dan import pada pelabuhan dan bandar udara tercantum dalam Gambar 2.2.10 dan Gambar 2.2.11 untuk transportasi laut dan Gambar 2.2.12 dan Gambar 2.2.13 untuk transportasi udara. Waktu yang diperlukan tercantum dalam gambar-gambar ini hanya berdasarkan pada survey interview dan disebutkan disini dengan tujuan hanya informasi singkat mengenai tambahan waktu yang diperlukan. Waktu yang sesungguhnya diperlukan diperoleh dari survey lapangan yang dijelaskan didalam Bagian 2.3.

#### 2) Masalah Kegiatan Ekspedisi

Pada umumnya, terdapat 3 masalah utama dalam kegiatan ekspedisi (forwarding) dari pelabuhan dan bandar udara yang menghambat kegiatan perdagangan seperti “pemberian informasi yang tidak memadai” “jadwal dan person in charge tidak jelas, “sarana dan prasarana yang tidak memadai”, dan “prosedur pabean yang tidak convenient”. Keadaan saat ini mengenai masalah yang umum untuk kegiatan-kegiatan ekspedisi di pelabuhan dan bandar udara diringkas dalam Tabel 2.2.35.

**Tabel 2.2.35 Major Problems for Forwarding Activities in Port and Airport**

Major Problems	Export		Import	
	Port *1	Airport *2	Port *3	Airport *4
Inadequate information disclosure	E-3, E-9	E-3, E-7	I-1	I-1
Unclear schedule and person in charge	N/A	N/A	I-3, I-10	I-2, I-10
Inadequate infrastructure	E-7, E-8, E-10, E-11, E-12, E-13	E-4, E-8, E-9	I-13, I-14, I-16	I-13, I-14, I-15
Inconvenient custom procedures	E-7, E-11, E-12, E-13	E-9	I-4, I-5, I-6, I-8	I-3, I-4, I-5, I-7, I-13, I-14

\*1, \*2, \*3 and \*4 refer to Table 2.2.36-1, Table 2.2.36-2, Table 2.2.36-3, and Table 2.2.36-4 respectively, which indicate the category of forwarding activities.

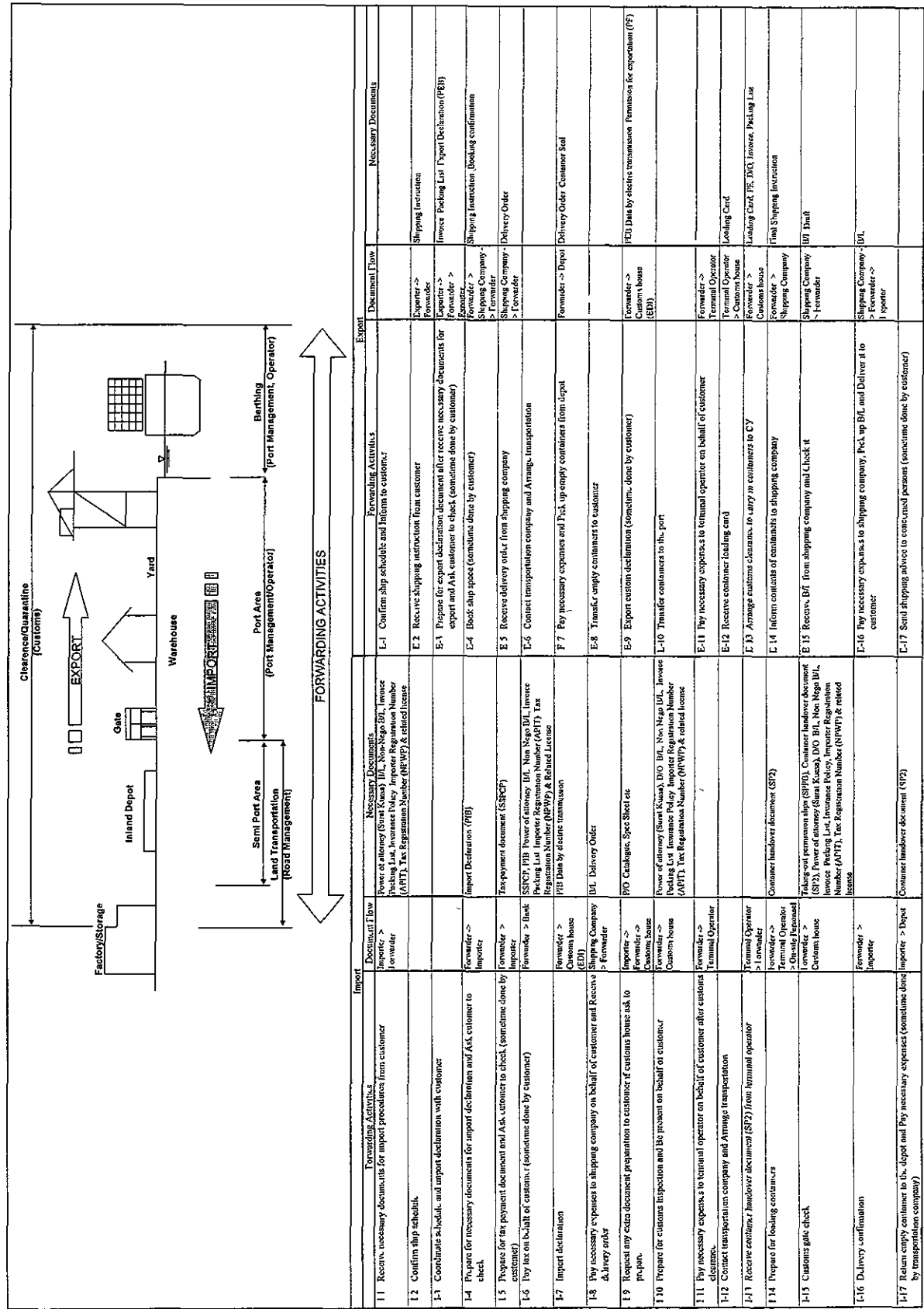


Fig. 2.2.8 Forwarding Activities and Concept of Cargo Flow at Port

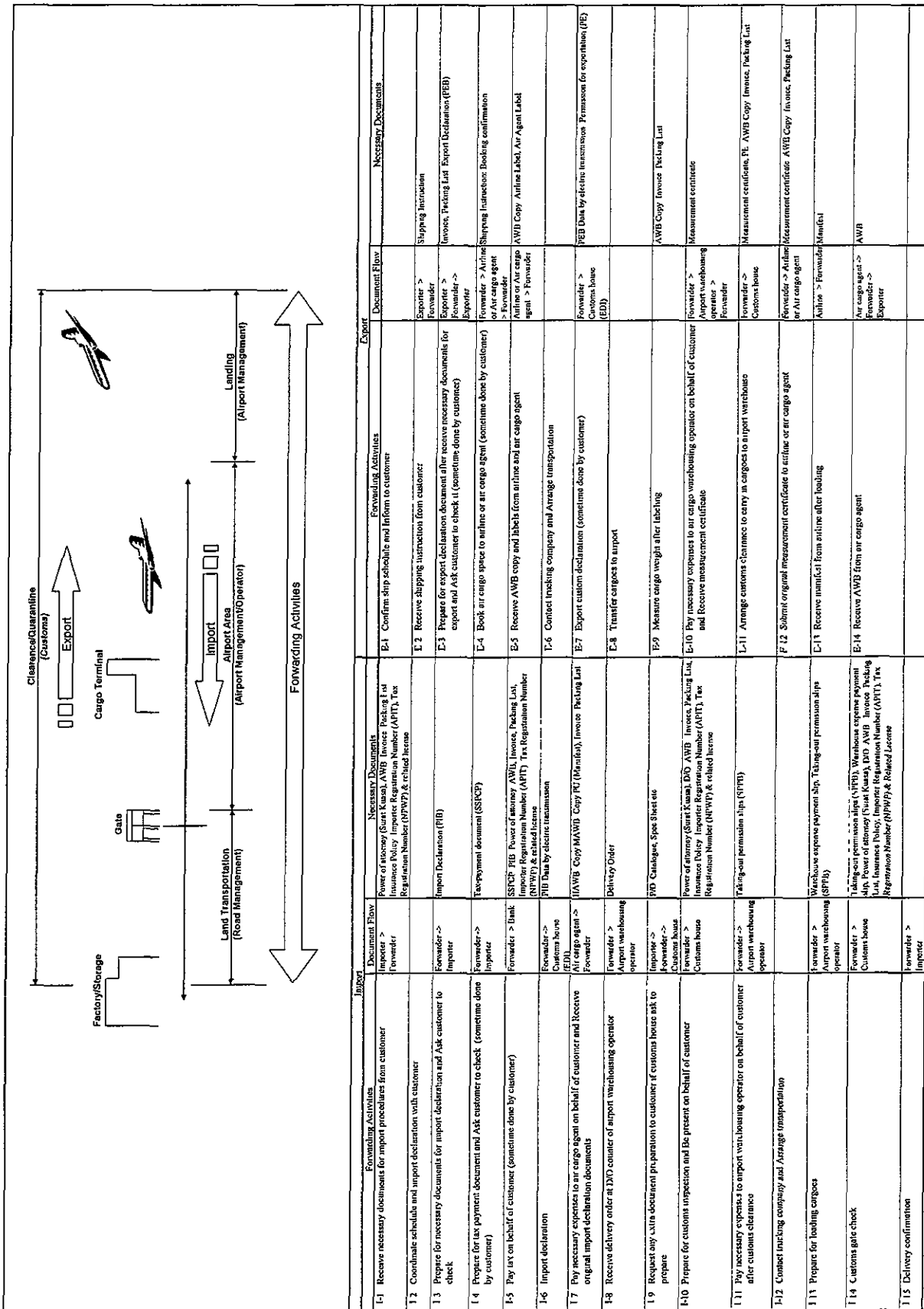


Fig. 2.2.9 Forwarding Activities and Concept of Cargo Flow at Airport

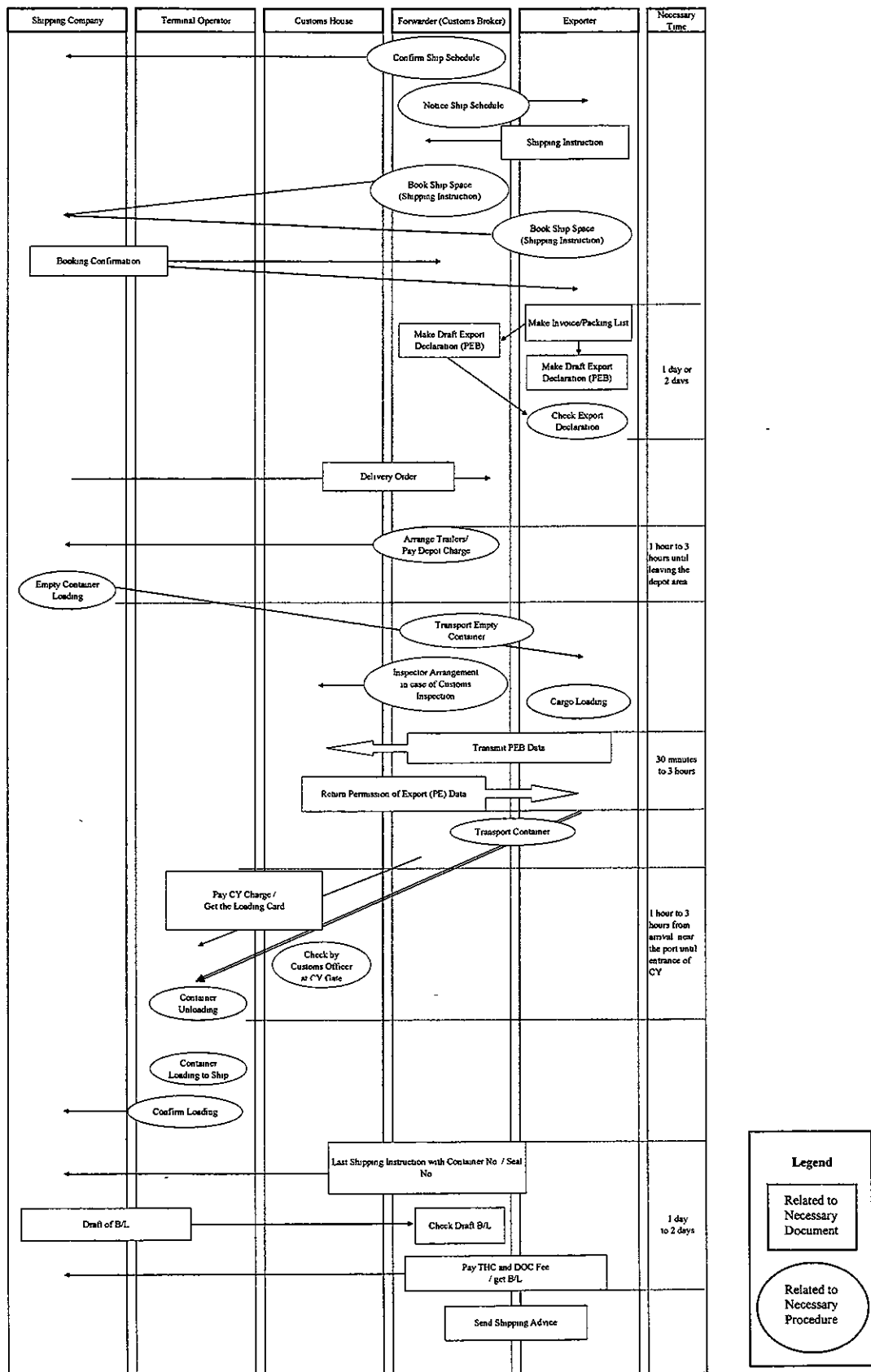


Fig. 2.2.10 Flow of Procedures on Export on Port

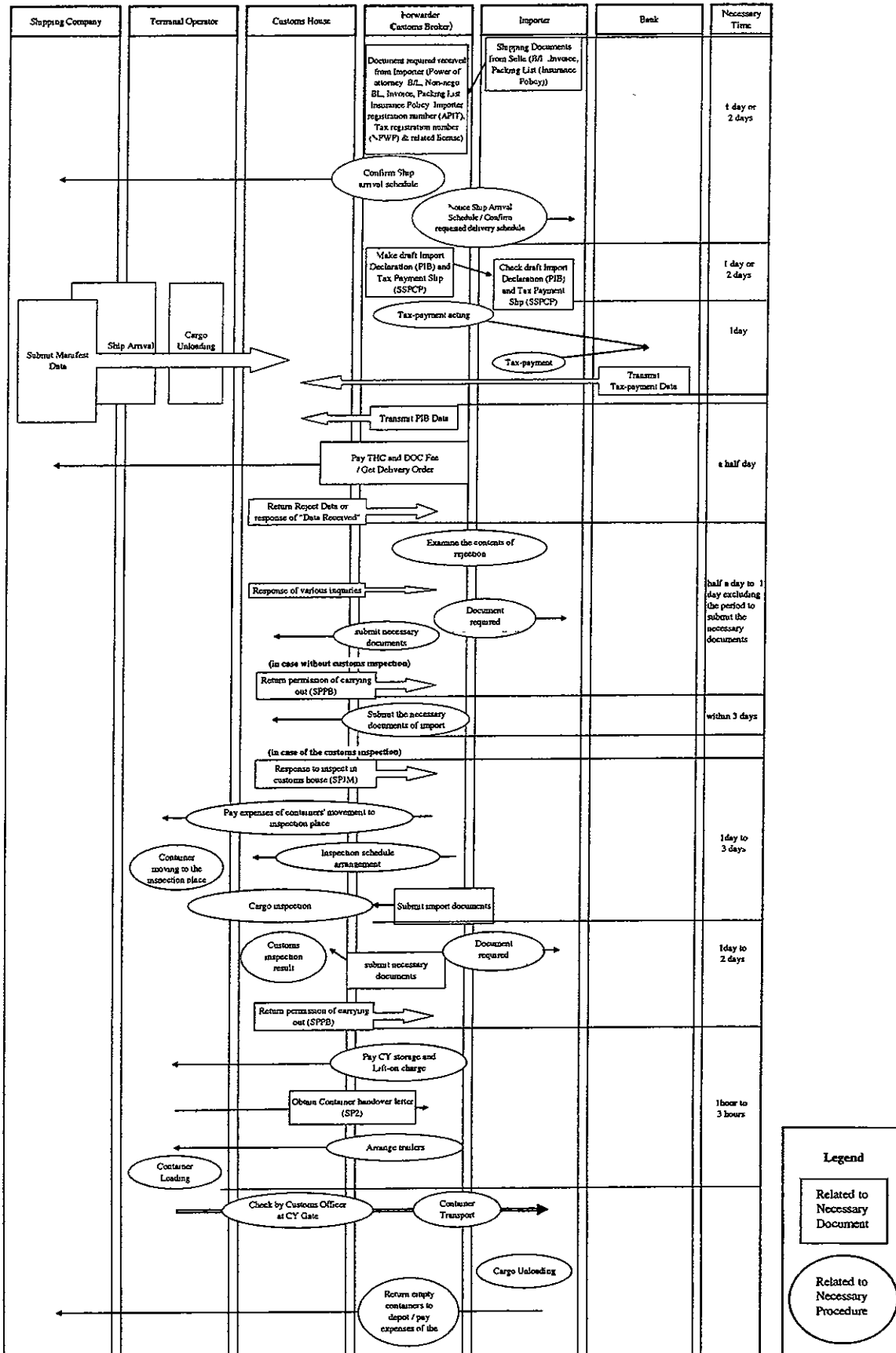


Fig. 2.2.11 Flow of Procedures on Import on Port

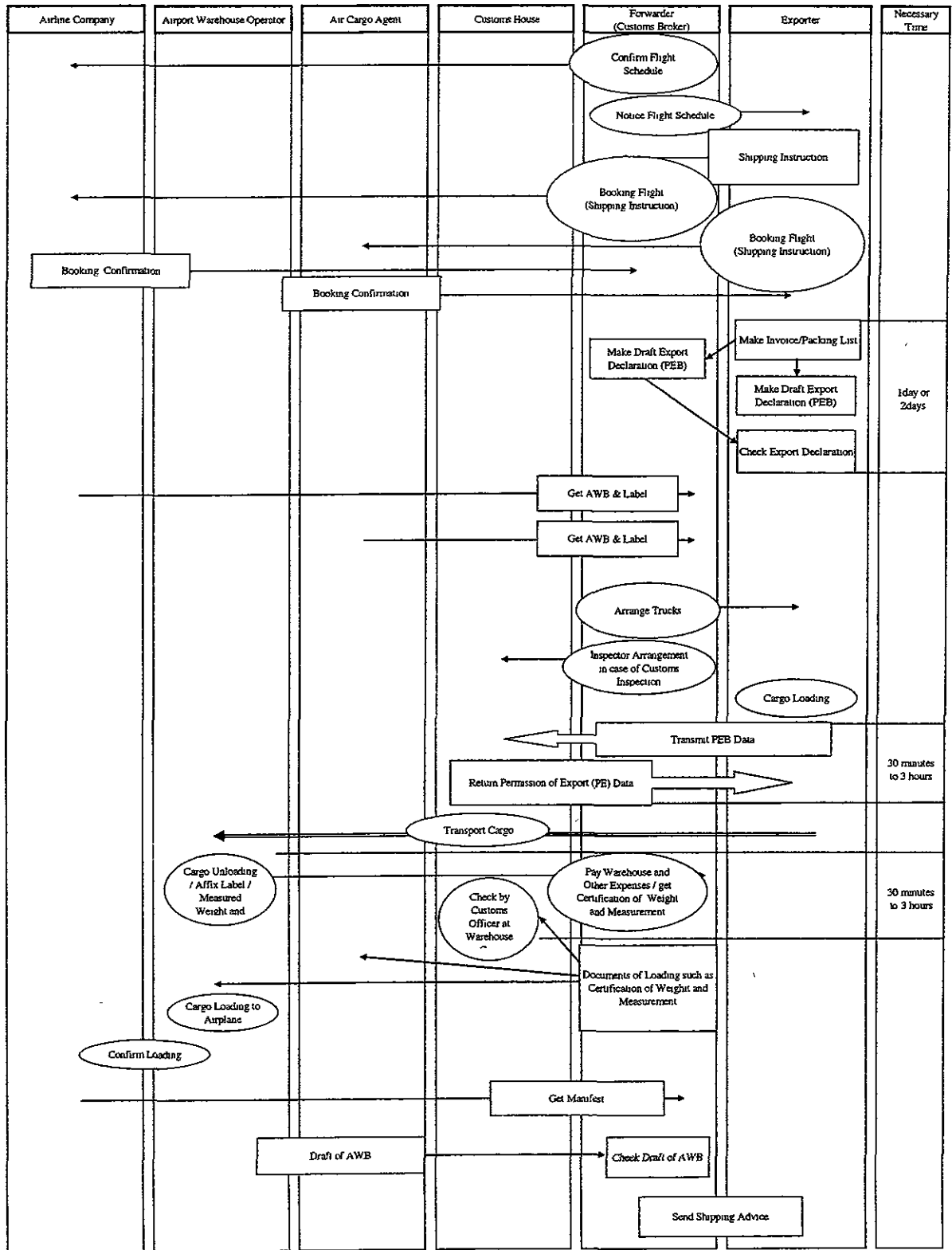
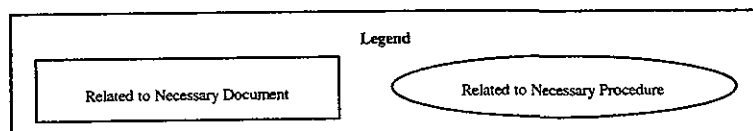


Fig. 2.2.12 Flow of Procedures on Export on Airport



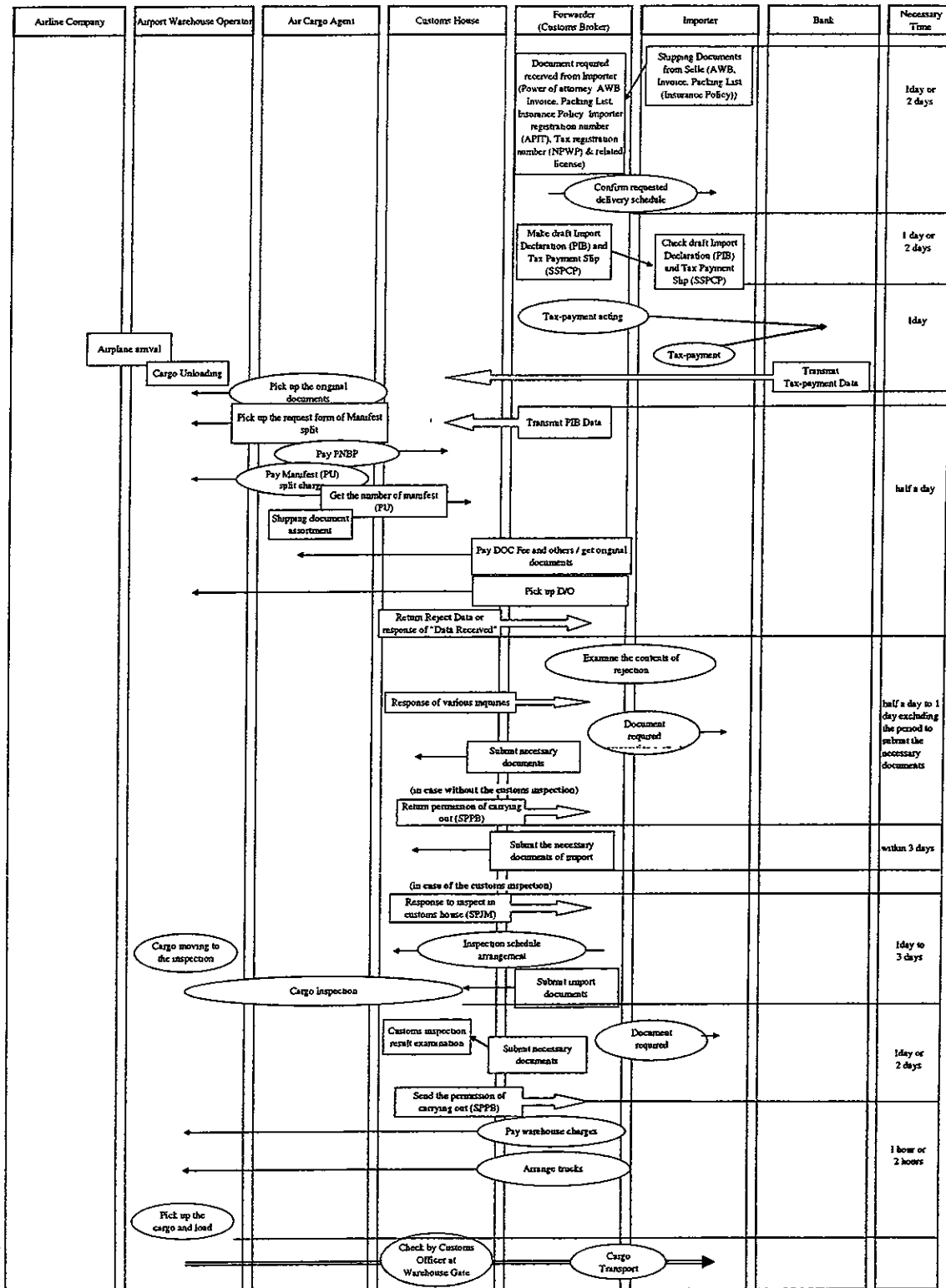
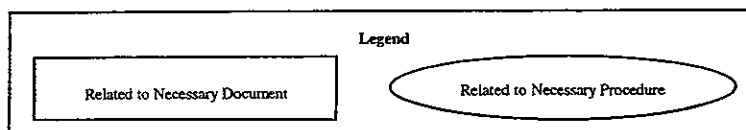


Fig 2.2.13 Flow of Procedures on Import on Airport



## (2) Analisis Masalah

### 1) Kegiatan Ekspedisi melalui Pelabuhan dan Bandar Udara

#### i) Permintaan untuk Peningkatan Masalah di Pelabuhan

Permintaan untuk meningkatkan yang berkaitan dengan masalah-masalah pada kegiatan-kegiatan berikut ini dipelabuhan adalah sebagai berikut:

- Pemberian informasi yang tidak memadai

Untuk mengatasi dan meningkatkan pemberian informasi yang tidak memadai, terutama masalah-masalah hukum, counter measures berikut ini bisa dipertimbangkan.

- Menyusun kumpulan surat-surat keputusa dan pengumuman-pengumuman;
- Memberikan informasi setiap ada surat keputusa baru dan pengumuman baru sebelumnya;
- Memanfaatkan secara efektif website atau majalah bulanan dari kantor pabean sebagai alat penyebaran informasi;
- Mengadakan fasilitas umum untuk individual untuk mengakses semua surat keputusan.

- Jadwal dan pesan in charge yang tidak jelas

Untuk mengatasi dan meningkatkan jadwal dan person in charge yang tidak jelas, countermeasure berikut ini dapat dipertimbangkan.

- Memerinci secara jelas contact section and person in charge untuk pertanyaan atau kesulitan apapun;
- Memerinci nama inspektur dan waktu pemeriksaan sebelumnya didalam bentuk tertulis;
- Memberitahukan perkiraan waktu yang dibutuhkan untuk custom clearance.

- Sarana dan prasarana yang tidak memadai

Untuk mengatasi dan memperbaiki sarana dan prasarana yang tidak memadai, countermeasures berikut ini bisa di pertimbangkan.

- Memperluas ruangan parkir didalam atau disekitar areal pelabuhan;
- Membentuk suatu sistem operasi terminal yang reliable dan menyiapkan tindakan pendukungnya untuk menjaga apabila ada kegagalan atau kekurangan;
- Melaksanakan setiap prosedur secara efisien.

- Prosedur pabean yang tidak menyenangkan

Untuk mengatasi dan memperbaiki prosedur pabean yang tidak menyenangkan (menyusahkan), countermeasures berikut ini dapat dipertimbangkan.



- Memperpanjang jam kerja kantor pabean secara flexible dalam merespon rasa tidak menyenangkan pada para pengguna jasa;
- Memperpanjang jam operasi bank.

ii) Permintaan untuk memperbaiki masalah-masalah dipelabuhan udara

Permintaan untuk perbaikan yang berkaitan dengan masalah dari kegiatan-kegiatan berikut ini di bandar/ pelabuhan udara adalah sebagai berikut.

- Pemberian informasi yang tidak memadai;
- Jadwal dan person in charge yang tidak jelas;
- Sarana dan prasarana yang tidak memadai.

Untuk mengatasi dan memperbaiki sarana dan prasarana yang tidak memadai, countermeasures berikut ini dapat dipertimbangkan.

- Memperluas warehouse apron;
- Memperluas tempat parkir.

- Prosedur pabean yang menyusahkan

Untuk mengatasi dan meningkatkan prosedur agar tidak menyusahkan, countermeasures berikut ini bisa dipertimbangkan.

- Memperpanjang jam urusan pekerjaan pergudangan;
- Memperpanjang pekerjaan pergudangan dengan efisien, terutama dalam waktu-waktu sibuk;
- Menangani barang muatan udara dengan hati-hati.

2) Kegiatan Ekspedisi terkait melalui Terminal Kontainer di Pelabuhan

Perdagangan luar negeri melalui angkutan laut telah didominasi dengan penggunaan kontainer. Fasilitasi perdagangan dari aspek transportasi laut dititik beratkan pada layanan terminal kontainer di Pelabuhan Tanjung Priok.

i) Terminal Handling Charge (THC)

Terminal handling charge (THC) di Indonesia adalah jauh lebih tinggi daripada yang ada di negara-negara tetangganya, terutama hal ini dua kali lebih banyak daripada di Thailand. Untuk meningkatkan jumlah kargo di Indonesia dan peningkatan investasi, adalah perlu bahwa THC harus sama dengan yang diterapkan dinegara-negara tetangga atau sedikit banyak menjadikan suatu kompetisi.

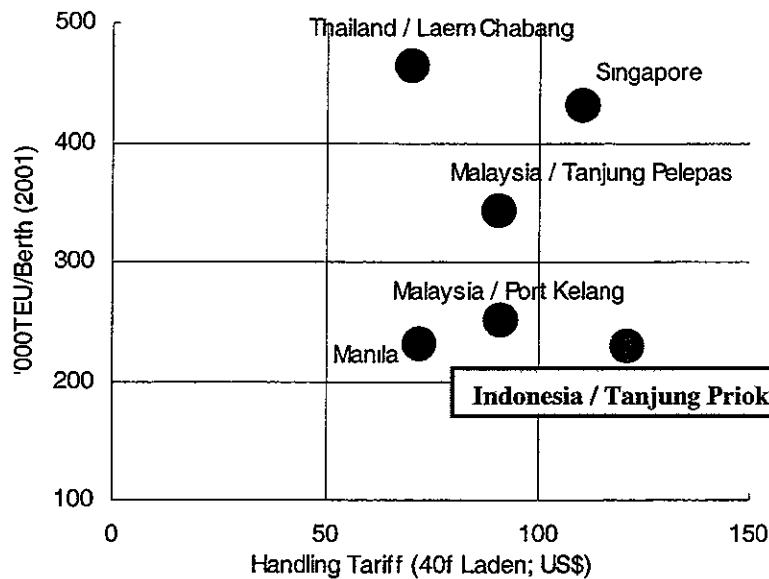
ii) Lead Time

Kira-kira 80% dari muatan kontainer dari Indonesia ke Eropa dan Amerika Utara diangkut ke

Singapura atau Malaysia dengan kapal-kapal feeder (pengumpan), dan selanjutnya diangkut ke kapal-kapal induk menuju ke Eropa dan Amerika Utara. Melalui transshipment ini lead time menjadi panjang, dan pemasokan barang dipasar akan terlambat sebagai akibatnya. Hal semacam ini merupakan salah satu alasan bahwa Indonesia kehilangan daya saing.

iii) Perbandingan Efisiensi dan Biaya yang Relatif antar Pelabuhan Utama di Asia

Seperti tertera dalam Gambar 2.2.14 hubungan antara produktivitas di dermaga dan tariff dalam penanganan barang merupakan salah satu aspek untuk menunjukkan kurangnya kompetisi (Pelabuhan Tanjung Priok) dengan negara-negara asing di Asia.



**Figure 2.2.14 Relationship between Productivity of Quay and Cargo Handling Tariff for 40 Feet Laden**

Note) Handling Tariff:

US\$ per FEU (40f FCL Container)

Loading/Discharging plus moving to/from CT yard

10% discount from official tariff as for Singapore and Malaysian ports

Sumber: JICA Study Report "The Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports", November 2003

iv) Pengamanan di Area Pelabuhan

Dapatlah dipertimbangkan sebagai salah satu dari countermeasures untuk memeriksa seal number kontainer bilamana kontainer di transfer ke CY, dan selanjutnya mengeluarkan tanda terima yang menunjukkan seal number, yang harus diacu (refer) ke semua prosedur. Disamping itu, tingkat keamanan di CY harus diperkuat dan setiap pemeriksaan pergerakan kontainer harus dilaksanakan dengan ketat. Dengan demikian secara keseluruhan, memperkuat dalam hal pengamanan yang diperlukan

3) Bandar Udara

Kondisi dan masalah-masalah saat ini di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta secara rinci

ada dalam “2.2.3 Sarana dan Prasarana serta Volume Perdagangan di Bandar Udara melalui Pelabuhan Udara”.

#### 4) Keadaan Jalan sekitar Pintu Gerbang ke Area Kontainer

Masalah-masalah berikut ini ditemukan dan peningkatan keadaan jalan ini disekitar pintu gerbang ke lapangan kontainer harus dipertimbangkan.

- Tempat parkir untuk truk-truk kontainer tidak cukup saat ini di pelabuhan. Truk yang tidak dapat ditampung dalam CY untuk prosedur pabean dipelabuhan meluap sampai ke jalan (lihat foto 1 dan 2).
- Kendaraan yang menunggu untuk memasuki pintu gerbang membludak.
- Kemacetan lalu lintas yang panjang pada umumnya disebabkan oleh keadaan disekitar pintu gerbang.
- Truk-truk terpusat didepan pintu gerbang JICT pada hari Kamid dan Jum’at malam, karena jadwal pengapalan.
- Truk tangki yang parkir di jalan didepan PERTAMINA juga memperparah kemacetan lalu lintas.



Foto 1 Road Condition around the Gate to CY

Foto 2 Congestion in front of the CY Gate

#### 5) Keadaan Jalan sekitar Area Kontainer yang kosong

Masalah-masalah berikut ini ditemukan dan untuk meningkatkan keadaan jalan disekitar area kontainer yang kosong harus dipertimbangkan.

- Depo kontainer yang kosong terpusat sekitar wilayah Cakung dan Cilincing dan banyak truk selalu parkir sepanjang jalan antara depo kontainer yang kosong di Cakung dan pelabuhan (lihat foto 3 dan 4).
- Kemacetan lalu lintas yang panjang terjadi bilamana waktu untuk perbaikan jalan dilakukan sesudah musim hujan setiap tahun.
- Kondisi jalan menjadi semakin buruk yang disebabkan tidak hanya oleh pekerjaan perbaikan jalan setelah musim hujan tetapi juga keadaan jalan yang jelek yang kronis

seperti kubangan dijalan, menunggu truk pembawa sampah ketempat pembuangan sampah, mobil yang mogok ditinggal dan parkir dijalan bukan tempat parkir, dsb.

- Keadaan diwaktu pagi hari adalah yang paling buruk karena kontainer kosong yang akan mengambil dan kembali terpusat diwaktu itu.



Foto 3 Road Condition around the Empty Container Depot Area

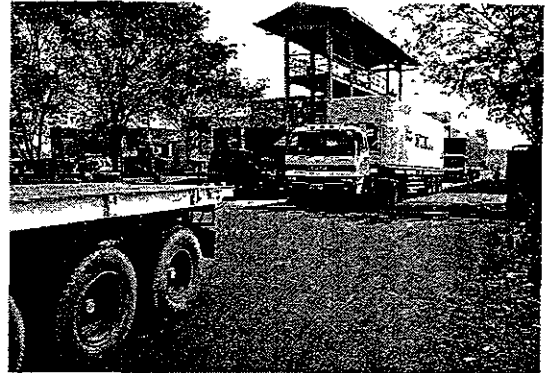


Foto 4 Long Queuing at the Gate of Empty Container Depot

#### 6) Pabean

##### i) Pengakuan Keadaan saat ini pada Sistem Hukum dalam Customs Clearance

Adalah penting untuk memanfaatkan secara efektif lebih banyak website atau majalah bulanan dari Kantor Pabean, dsb. untuk penyebarluasan suatu keputusan dan pengumuman mengenai prosedur customs clearance, termasuk semua hal yang dikeluarkan oleh institusi lain. Disamping itu, juga perlu untuk membuat suatu sistem yang dapat memfasilitasi setiap individu untuk mengakses semua Surat Keputusan, dsb pada fasilitas umum, seperti perpustakaan.

##### ii) Tingkat Pemahaman mengenai Surat-surat Keputusan mengenai Customs Clearance

Adalah perlu untuk mendorong mereka untuk ikut serta dalam program pelantikan teknis atau semacam itu dan meningkatkan kemampuan mereka sehingga prosedur dalam customs clearance dapat di fasilitasi dengan lancar.

Adalah penting bagi staff kantor pabean yang mengemban tugas-tugas dilapangan untuk berpartisipasi dalam training untuk meningkatkan keterampilan mereka sehingga tingkat pemahaman mereka mengenai customs clearance prosedur, termasuk peraturan-peraturannya menjadi lebih tinggi dan korespondensi yang tidak konsisten dapat dihilangkan.

Perbaikan dalam prosedur custom clearance tidak dapat diharapkan tanpa peningkatan kapasitas sumberdaya manusianya.

##### iii) Publisitas dari hal-hal yang urgent

Pertukaran informasi dengan Kantor Pabean akan dipercepat dengan penggunaan media

elektronik melalui import EDI yang dimulai pada tahun 2003 dan ekspor EDI dimulai dalam bulan Mei 2004. Adalah penting untuk dengan tepat waktu membuka fakta, metode dalam menghadapi kesulitan-kesulitan, waktu perbaikan, dsb. yang tepat memberikan semua informasi untuk menghindari setiap kondisi sekunder yang buruk.

iv) Pemeriksaan Pabean

- Perbaikan tempat pemeriksaan pabean
- Opaque expenditure yang berkaitan dengan pemeriksaan pabean

v) Ketidakjelasan jadwal pemeriksaan pabean

Untuk meminimalkan kehilangan waktu untuk pemeriksaan pabean dan untuk melaksanakannya secara efisien, adalah sangat diperlukan untuk menyesuaikan waktu dalam pengaturan inspeksi seperti waktu menarik kontainer dan alokasi para pekerja melalui broker pabean dan waktu pengiriman personel kantor pabean.

vi) Penerimaan Negara non Pajak (PNBP: Penerimaan Negara Bukan Pajak)

Kewajiban untuk membayar dari Penerimaan Negara Bukan Pajak diterapkan dari tanggal 1 Mei 2004 kepada eksportir dan importir pada waktu prosedur ekspor dan import sesuai Keputusan No. 118/KMK.04/2004.

Adalah penting untuk meminta pemerintah memberitahukan penerapan yang sebenarnya dari anggaran untuk pengeluaran biaya dan juga melaksanakan monitoring, termasuk efek dari peraturan yang baru secara kontinyu pada saat yang sama.

vii) Pemanfaatan sistem EDI

Kekurangan akan sumberdaya manusia yang dapat menangani atau dapat menyesuaikan diri dengan teknologi yang baru dan capacity building merupakan masalah yang paling penting untuk memperkenalkan suatu sistem yang baru.

viii) Seluruh Prosedur Pabean

Kantor Pabean membuat suatu kebijaksanaan disebut "Untuk Peningkatan Layanan dan Pengawasan pada Bagian Pabean". Berdasarkan kebijaksanaan ini, tim gabungan dengan pemerintah dikontrak sejak bulan Juli 2002 untuk meningkatkan manajemen dan prosedur bagian pabean dan telah bekerja untuk menjelaskan suatu dokumen kebijaksanaan dan mendengarkan pendapat dan pandangan dari orang-orang terkait. .

Pemerintah Indonesia saat ini mengambil inisiatif untuk menyelesaikan masalah-masalah dan mencoba untuk memperbaiki prosedur kepabeanan atas dasar kebijaksanaan berikut ini. Adalah penting untuk memonitor sesuai dengan hal ini, apakah efek dari langkah ini bisa dicapai sepenuhnya atau tidak dan jika diperlukan dikaji ulang.

**I. INISIATIF DALAM FASILITASI PERDAGANGAN**

- A. Validasi Sistem Baru dalam Menentukan Channel
  - 1. Channel Prioritas (Gold – Card)
  - 2. Channel Merah dan Channel Hijau
- B. Perbaikan dalam Sistem Pembayaran
  - 1. Perbaikan dalam Bentuk Dokumen Pembayaran
  - 2. Sistem Pengiriman Data Pembayaran secara Elektronik
  - 3. Mandatory Payment mengenai Perception Bank (Issuing and Advising Bank)
- C. Perbaikan Database mengenai Harga
- D. Perbaikan dalam Sistem Pengelepasan Barang
- E. Penyusunan Sistem Informasi DGCE
  - 1. Modernisasi sistem otomatis DGCE
  - 2. Penyelesaian Website DGCE
  - 3. Pengembangan Customs EDI's Community

**II. INISIATIF UNTUK MENGHAPUSKAN PENYELUNDUPAN DAN PENILAIAN RENDAH**

- A. Pendaftaran Importir
- B. Kampanye Anti Penyelundupan
- C. Perbaikan Struktur Pemeriksaan dan Teknologi
  - 1. Struktur Pemeriksaan
  - 2. Pemanfaatan Hi-Co Scan X-Ray System
- D. Pengawasan Pre-Release Control
- E. Pemeriksaan Insidental (Spot Check)
- F. Pengawasan Post-Release Control

**III. INISIATIF UNTUK MENINGKATKAN INTEGRITAS PERSONAL**

- A. Penyelesaian Kode Etik (Code of Conduct)
- B. Pembentukan Komite Kode Etik (Code of Conduct Committee – CCC)
- C. Peningkatan dalam Fungsi-fungsi Supervisi untuk Pemberlakuan Kode Etik dan Perilaku Personel DGCE oleh Inspektur Section IV
- D. Penyediaan channel untuk pengaduan/ keluhan
- E. Peningkatan Kerjasama antara Komisi Ombudsman Nasional dan Departemen Keuangan
- F. Pemberian Insentif

**IV. PENDANAAN DAN SUMBER-SUMBER PENDANAAN**

7) Persetujuan dan Lisensi oleh Institusi lain

Tidak ada penjelasan yang jelas mengenai periode dan jumlah yang diperlukan untuk mendapatkan persetujuan dan lisensi.

Adalah perlu untuk mengadakan koordinasi pandangan antara institusi-institusi terkait dengan

perusahaan-perusahaan yang berkaitan dengan perdagangan mengenai hal-hal berikut untuk meningkatkan sistem yang memuaskan:

- perbaikan dalam penghapusan sistem-sistem dalam persetujuan yang telah ada;
- klarifikasi sistem persetujuan dan lisensi; dan
- tambahan peraturan, dsb.

Berdasarkan survey interview dan survey dilokasi, kondisi saat ini dan masalah-masalah yang perlu mendapat pertimbangan seperti yang diidentifikasi dalam pelaksanaan kegiatan-kegiatan ekspedisi yang reasonable dipelabuhan dapat dilihat ringkasannya dalam Tabel 2.2.36-1 dan Tabel 2.2.36-2. Kemudian, masalah-masalah yang perlu dipertimbangkan di bandar udara dibuat ringkasannya dalam Tabel 2.2.36-3 dan Tabel 2.2.36-4.

Tabel 2.2.36-1 Problems of Executing Forwarding Activities on Export at Port

	Forwarding Activities	Actual and Considerable Problems	Considerable Countermeasure
	E-1 Confirm ship schedule and inform to customer	N/A	N/A
	E-2 Receive shipping instruction from customer	N/A	N/A
	E-3 Prepare for export declaration document after receive necessary documents for export and Ask customer to check (sometime done by customer)	The decrees from Ministry of Industry and Trade Customs House, etc are not recognized to publies widely There are cases that documents required for export customs clearance cannot be prepared timely since decrees are announced suddenly and enforced at the same time	1 To prepare collection of decrees and notifications, 2 To inform any new decrees and noufications in advance before enforcement, 3 To utilize effectively website or monthly periodical of the customs office as the information distribution tools, 4 To esbalish public facility in order for any individuals to access to all decrees
	E-4 Book ship space (sometime done by customer)	N/A	N/A
	E-5 Receive delivery order from shipping company	N/A	N/A
	E-6 Contact transportation company and Arrange transportation	N/A	N/A
	E-7 Pay necessary expenses and Pick up empty containers from depot	It may sometime take 3 to 4 hours to pick up the empty containers depending on time, day of the week, and a time slot, which is too long	1 To widen the road, 2 To construct an elevated expressway, 3 To extend business hours of empty container depot, 4 To carry out traffic control
Export	E-8 Transfer empty containers to customer	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion.	1 To improve the road condition
	E-9 Export custom declaration (sometime done by customer)	A response is sometimes slow depending on day of the week and a time slot. Moreover, the way of information disclosure is not established in case an declaration by EDI system is impossible because of the system down or some other reasons.	1 To disclose any urgent matters timely
	E-10 Transfer containers to the port	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion	Same as E-8
	E-11 Pay necessary expenses to terminal operator on behalf of customer	Only few parking spaces for trailers are available during the procedure of E-11 to E-13 Because of this, traffic congestion is frequently caused	1 To extend parking spaces in or around the port area 2. To carry out any procedures at gate efficiently
	E-12 Receive container loading card	ditto	ditto
	E-13 Arrange customs clearance to carry in containers to CY	ditto	ditto
	E-14 Inform contents of containers to shipping company	N/A	N/A
E-15 Receive B/L from shipping company and Check it	N/A	N/A	
E-16 Pay necessary expenses to shipping company, Pick up B/L and Deliver it to customer	N/A	N/A	
E-17 Send shipping advice to concerned persons (sometime done by customer)	N/A	N/A	

Note. N/A means any problem is not considered during this process

Tabel 2.2.36-2 Problems of Executing Forwarding Activities on Import at Port

	Forwarding Activities	Actual and Considerable Problems	Considerable Countermeasure
Import	I-1 Receive necessary documents for import procedures from customer	The decrees from Ministry of Industry and Trade, Customs House, etc are not recognized to public widely. There are cases that documents required for export customs clearance cannot be prepared timely since decrees are announced suddenly and enforced at the same time.	Same as E-3 in Table 2.2.5.3-1
	I-2 Confirm ship schedule	N/A	N/A
	I-3 Coordinate schedule and import declaration with customer	The contact person is not clear in case the response from customs house is late. Moreover, the time required cannot be foreseen in case customs inspection becomes necessary. Furthermore, it is difficult to make exact delivery schedule since it will sometimes take lots of time to pick up containers from a CY after the completion of customs clearance.	1 To clearly specify the contact section and person in charge for any inquiries or troubles, 2 To specify both inspectors' name and inspection time in advance in written form, 3 To notify approximate time required for customs clearance.
	I-4 Prepare for necessary documents for import declaration and Ask customer to check	In case that tax payment cannot be completed by Friday, preparation of necessary documents for import declaration cannot be carried out before 10:00 a.m. on Monday since the conversion rate of tax payment and customs declaration changes every week at present.	To extend business hour of the customs office flexibly in response to the users' convenience.
	I-5 Prepare for tax payment document and Ask customer to check (sometime done by customer)	In case that tax payment cannot be completed by Friday, preparation of necessary documents for import declaration cannot be carried out before 10:00 a.m. on Monday since the conversion rate of tax payment and customs declaration changes every week at present.	ditto
	I-6 Pay tax on behalf of customer (sometime done by customer)	Tax payment is accepted only till around 10:00 or 11:00 depending on a bank, which is inconvenient.	To extend operation hours of the bank.
	I-7 Import declaration	N/A	N/A
	I-8 Pay necessary expenses to shipping company on behalf of customer and Receive delivery order	It may take 1 to 3 hours to exchange D/O depending on shipping company. And it may be also impossible to exchange D/O on Saturday according to circumstances.	To treat all companies fairly and operate appropriately.
	I-9 Request any extra document preparation to customer if customs house ask to prepare	N/A	N/A
	I-10 Prepare for customs inspection and Be present on behalf of customer	Since scheduling with customs inspectors is sometime difficult, it is hard to make a schedule of a customs inspection. It is often happened to keep waiting for customs inspection since customs inspection stations are undeveloped.	To clearly the contact section and person in charge in advance in order to make schedule specifically.
	I-11 Pay necessary expenses to terminal operator on behalf of customer after customs clearance	N/A	N/A
	I-12 Contact transportation company and Arrange transportation	N/A	N/A
	I-13 Receive container handover document (SP2) from terminal operator	It may be kept waiting for issuance of container handover document (SP2) for a long time by the defect of a terminal operating system.	To establish reliable terminal operating system and prepare supportive measure in case of failure and defect.
	I-14 Prepare for loading containers	It may be kept waiting for loading because of the undeveloped equipment in CY.	ditto
	I-15 Customs gate check	N/A	N/A
	I-16 Delivery confirmation	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion.	Same as E-8 in Table 2.2.5.3-1
	I-17 Return empty container to the depot and Pay necessary expenses (sometime done by transportation company)	N/A	N/A

Note: N/A means any problem is not considered during this process.

Tabel 2.2.36-3 Problems on Executing Forwarding Activities on Export at Airport

	Forwarding Activities	Actual and Considerable Problems	Considerable Countermeasure
Export	E-1 Confirm ship schedule and Inform to customer	N/A	N/A
	E-2 Receive shipping instruction from customer	N/A	N/A
	E-3 Prepare for export declaration document after receive necessary documents for export and Ask customer to check it (sometime done by customer)	The decrees from Ministry of Industry and Trade, Customs House, etc are not recognized to public widely. There are cases that documents required for export customs clearance cannot be prepared timely since decrees are announced suddenly and enforced at the same time.	Same as E-3 in Table 2.2.5.3-1
	E-4 Book air cargo space to airline or air cargo agent (sometime done by customer)	Difficulty arises in reservation of a space depending on timing.	To expand space for air cargoes.
	E-5 Receive AWB copy and labels from airline and air cargo agent	N/A	N/A
	E-6 Contact trucking company and Arrange transportation	N/A	N/A
	E-7 Export custom declaration (sometime done by customer)	A response is sometimes slow depending on a day of the week and a time slot. Moreover, the way of information disclosure is not established when an declaration by EDI system is impossible by the system down.	Same as E-9 in Table 2.2.5.3-1
	E-8 Transfer cargoes to airport	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion.	Same as E-8 in Table 2.2.5.3-1
	E-9 Measure cargo weight after labeling	Carrying-in of export cargo to warehouse is concentrated around 7 to 9 p.m. Moreover, since the warehouse apron is narrow, the space for palletizing is difficult to be reserved and it makes cargo handling disorderly. Besides, only few parking spaces are available.	1 To operate the warehousing works efficiently especially during peak time, 2 To expand the warehouse apron, 3 To expand parking lots, 4 To handle air cargoes with care.
	E-10 Pay necessary expenses to air cargo warehousing operator on behalf of customer and Receive measurement certificate	N/A	N/A
	E-11 Arrange customs clearance to carry in cargoes to airport warehouse	N/A	N/A
	E-12 Submit original measurement certificate to airline or air cargo agent	N/A	N/A
	E-13 Receive manifest from airline after loading	N/A	N/A
	E-14 Receive AWB from air cargo agent	N/A	N/A

Note: N/A means any problem is not considered during this process.



Tabel 2.2.36-4 Problems on Executing Forwarding Activities on Import at Airport

	Forwarding Activities	Actual and Considerable Problems	Considerable Countermeasure
Import	I-1 Receive necessary documents for import procedures from customer	The decrees from Ministry of Industry and Trade, Customs House, etc are not recognized to publics widely. There are cases that documents required for export customs clearance cannot be prepared timely since decrees are announced suddenly and enforced at the same time.	Same as E-3 in Table 2.2.5 3-1
	I-2 Coordinate schedule and import declaration with customer	The contact person is not clear in case the response from customs house is late. Moreover, the time required cannot be foreseen in case customs inspection becomes necessary. Furthermore, it is difficult to make exact delivery schedule since it will sometimes take lots of time to pick up containers from a yard after the completion of customs clearance.	Same as I-3 in Table 2.2.5 3-2
	I-3 Prepare for necessary documents for import declaration and Ask customer to check	In case that tax payment cannot be completed by Friday, preparation of necessary documents for import declaration cannot be carried out before 10:00 a.m. on Monday since the conversion rate of tax payment and customs declaration changes every week at present.	Same as I-4 in Table 2.2.5 3-2
	I-4 Prepare for tax payment document and Ask customer to check. (sometimes done by customer)	In case that tax payment cannot be completed by Friday, preparation of necessary documents for import declaration cannot be carried out before 10:00 a.m. on Monday since the conversion rate of tax payment and customs declaration changes every week at present.	ditto
	I-5 Pay tax on behalf of customer (sometimes done by customer)	Tax payment is accepted only till around 10:00 or 11:00 depending on a bank, which is inconvenient.	Same as I-6 in Table 2.2.5 3-2
	I-6 Import declaration	N/A	N/A
	I-7 Pay necessary expenses to air cargo agent on behalf of customer and Receive original import declaration documents	It may take lots of time to break documents depending on air cargo agent.	Same as I-8 in Table 2.2.5 3-2
	I-8 Receive delivery order at D/O counter of airport warehousing operator	N/A	N/A
	I-9 Request any extra document preparation to customer if customs house ask to prepare	N/A	N/A
	I-10 Prepare for customs inspection and Be present on behalf of customer	Since scheduling with customs inspectors is sometime difficult, it is hard to make a schedule of a customs inspection. It is often happened to keep waiting for customs inspection since customs inspection stations are undeveloped.	Same as I-10 in Table 2.2.5 3-2
	I-11 Pay necessary expenses to airport warehousing operator on behalf of customer after customs clearance	N/A	N/A
	I-12 Contact trucking company and Arrange transportation	N/A	N/A
	I-13 Prepare for loading cargoes	Since warehouse for import cargoes at airport is closed at 5:00 p.m., delivery works are concentrated at around 4 to 5 p.m. Moreover, since the apron is narrow and few parking spaces are available, it takes lots of times to proceed shipment works. Besides, the cargo handling is also disorderly.	1 To extend business hour of warehousing works, 2 To operate the warehousing works efficiently especially during peak time. 3 To expand the warehouse apron, 4 To expand parking lots, 5 To handle air cargoes with care
	I-14 Customs gate check	Import customs clearance is ended at 4:00 p.m. It becomes impossible to proceed customs clearance till the next day when it passes over 4:00 p.m. since there is no extraordinary extension for business hours. For this reason, the lead time of customs clearance may become quite long depending on arrival time of an airplane.	1 To extend operation hour of customs clearance, 2 To operate the warehousing works efficiently especially during peak time
	I-15 Delivery confirmation	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion.	Same as E-8 in Table 2.2.5 3-1

Note: N/A means any problem is not considered during this process



## **2.3 Survey Mengenai Waktu yang Dibutuhkan Untuk Memproses Dokumen Barang Ekspor dan Import dan Dokumen-dokumen Terkait**

### **2.3.1 Desain Survey untuk Pengukuran Waktu**

#### **(1) Tujuan Survey**

Survey ini dimaksudkan untuk mengukur waktu yang dibutuhkan untuk memproses dokumen barang ekspor dan import serta dokumen-dokumen terkait pada berbagai tahap perdagangan luar negeri Jakarta Metropolitan dengan menganalisis pengukuran waktu secara individual menggunakan statistik, untuk mendapatkan gambaran dalam angka-angka dari pemrosesan dokumen dan barang, dan dengan demikian membantu dalam perencanaan studi dalam upaya peningkatan lingkungan perdagangan luar negeri di wilayah Jakarta Metropolitan.

#### **(2) Item, Wilayah dan Prosedur Survey**

Dalam survey ini, dalam pencatatan waktu proses yang dibutuhkan untuk dokumen barang import dan dokumen-dokumen terkait dibuat dari waktu kedatangan kapal, mulai bertambat menunggu di Pelabuhan Tanjung Priok atau kedatangan pesawat terbang, landing di Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta sampai waktu ketika importir mengambil kiriman kargonya, dan untuk barang ekspor dan dokumen-dokumen terkait, dari sejak waktu ketika kargo dibawa ke Pelabuhan atau Bandar Udara oleh eksportir sampai waktu ketika kapal atau pesawat terbang menaikkan barang meninggalkan tambatan kapal atau take off untuk kargo ekspor dan import, pengukuran waktu yang diperlukan dibuat dalam masing-masing custom clearance, proses angkutan darat dan semua proses lainnya yang tercakup didalam pergerakan kargo ke dan dari pelabuhan atau pesawat udara. Pengukuran dilakukan sesuai dengan pedoman WCO.

##### **1) Item dalam Survey**

Konsep dasar dari proses barang import untuk kapal kontainer laut dan pesawat udara masing-masing digambarkan dalam Gambar 2.3.1 dan Gambar 2.3.2. Gambar 2.3.3 menunjukkan proses import kontainer melalui JICT I di Tanjung Priok.

Unsur-unsur utama arus barang, dalam hal kapal angkutan laut, dikategorikan kedalam tiga tahap, yaitu kapal masuk ke pelabuhan dan bertambat, membongkar kontainer dan berhenti dan selanjutnya mengangkut dan mengirimkan barang kepada consignee. Sama dengan proses kargo, dokumen-dokumen yang diperlukan yang terdiri dari Perjanjian Layanan Pelabuhan, pabean terkait dengan dokumen, seperti pembayaran pajak, deklarasi import dan surat keterangan import dari item yang dibatasi, diterbitkan. Proses import dari kargo udara juga sama persis seperti kargo lewat laut yang telah dijelaskan diatas.

Dalam hal proses ekspor, prosedurnya agak lebih mudah daripada masalah import yang berbeda karena kurang termasuknya masalah pajak dan barang yang dibatasi.

2) Daerah Survey

Survey dilakukan di Pelabuhan Tanjung Priok, Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta dan untuk wilayah Jakarta Metropolitan survey dalam kondisi transportasi jalan raya.

3) Metode Survey dan Prosedur

Pencatatan waktu yang diperlukan dalam hal-hal seperti diuraikan dibawah ini:

i) Pengangkutan lewat laut

a) Import FCL Cargo

- (1) Gate-out data dikumpulkan selama 14 hari. Point survey adalah Gate JICT I yang menjadi kira-kira 70% dari kontainer perdagangan luar negeri yang ditangani di Pelabuhan Tanjung Priok.
- (2) Petugas survey ditempatkan di Gate JICT I untuk melakukan random sampling mengenai jumlah kontainer yang diperlukan, yang diberikan dalam butir (3) dibawah ini. Item-item yang dicatat adalah PIB No. (Import Declaration Number), nomor kontainer dan gate passage time.
- (3) Sebanyak lebih dari 150 sample (masing-masing separuh diwaktu pagi haru dan setengahnya lagi diwaktu sore hari) diperoleh selama 14 hari. Sebanyak lebih dari 2.100 kontainer dicatat di gate JICT I selama 14 hari. Data kapal, data penanganan kargo di dermaga untuk kapal-kapal kontainer terkait diberikan oleh pihak berwenang berdasarkan data gate Data PIB (deklarasi import) diperiksa di Pabean untuk memperoleh informasi kontainer yang perlu.
- (4) Catatan mengenai layanan kedatangan dan keberangkatan kapal (PPKB) di Pelindo II diperoleh untuk menguatkan informasi seperti tercatat di point (3) diatas.
- (5) Dari kontainer yang dipilih selama 7 hari seperti tersebut dalam point (1) diatas, sekitar 6 kontainer diikuti dengan kendaraan secara acak setiap hari untuk mencatat waktu yang diperlukan bagi kedatangan pada tujuannya. Tujuan-tujuan itu terletak disemua jurusan dan dimasukkan dalam wilayah CFS.

b) Import LCL Cargo

- (1) Petugas survey ditempatkan di CFS terpilih atas dasar sementara untuk memeriksa deklarasi import (PIB), sehingga menegaskan jumlah kontainer dan jumlah B/L untuk kontainer LCL terpilih. (Jumlah PIB yang diperiksa diusulkan sebanyak 420).
- (2) Petugas survey memasuki waktu yang dibutuhkan untuk cargo clearance dengan kerjasama dengan petugas apbean dan operator CFS.

c) Import Conventional Cargo

- (1) Kerjasama dari shipping agents dan customs brokers dicatat untuk mengisi slips survey berdasarkan informasi mengenai kedatangan dari Pelindo II dan perusahaan pelayaran.
- (2) Petugas survey ditempatkan didermaga dan gudang-gudang untuk sementara selama masa penanganan kargo untuk mencatat waktu yang dibutuhkan untuk melewati setiap tahap dalam operasi pembongkaran kargo dari kapal yang masuk dan mendapatkan informasi lainnya dimasukkan dalam slips surveys.
- (3) Delapan kapal dipilih selama masa survey untuk tujuan-tujuan survey atas dasar catatan track yang aktual dari kedatangan.

d) Export FCL Cargo

- (1) Selama masa survey 7 hari sebanyak lebih dari 420 deklarasi ekspor, termasuk 60 PEB per hari diseleksi untuk mencakup item ekspor utama yang sama diperiksa di Kantor Pabean (Kantor Tanjung Priok 3 memiliki yurisdiksi terhadap JICT I).
- (2) Gate records diperoleh dari operator terminal untuk menentukan tanggal kedatangan kontainer di terminal dengan menyusun nomor-nomor kontainer dan nomor-nomor PEB.
- (3) Files persetujuan ekspor dari Kantor Pabean akan diperiksa untuk mencatat waktu dikeluarkannya persetujuan.

ii) Angkutan Barang lewat Udara

a) Import Air Cargo

- (1) Survey dibatasi untuk penerbangan perusahaan JAL, Garuda, Thai dan Singapura Airlines yang tiba dari Narita Internasional Airport, Kansai Internasional Airport, Bangkok Internasional Airport dan Singapura Internasional Airport. Survey lapangan dilakukan berurutan 10 hari dan sebanyak lebih dari 50 penerbangan disurvei atas dasar rata-rata 5x penerbangan per hari.
- (2) Petugas survey ditempatkan disamping pesawat terbang dan didepan serta didalam bonded shed untuk mengukur dan mencatat waktu start dan finish dari masing-masing proses angkutan, membawa ke shed (bangsal) dan masuk ke air waybills yang terpisah.
- (3) Informasi mengenai air waybill number diambil dari deklarasi import di Kantor Pabean dan kira-kira 400 air waybills (PIB) diseleksi secara acak untuk mengukur dan mencatat waktu yang diperlukan untuk mengeluarkan carry-out permits.
- (4) Pengiriman diikuti dengan kendaraan kira-kira nam kali setiap pagi dan petang selama 4 hari untuk mengukur dan mencatat waktu yang dibutuhkan untuk pengangkutan dari airport shed ke tujuan akhir mereka.

b) Export Air Cargo

- (1) Sebelumnya eksport PE diseleksi secara acak dari deklarasi eksport dalam beberapa hari untuk mencatat informasi kira-kira 100 air waybills (PEB).
- (2) Waktu mulai dan selesainya dari masing-masing proses dalam mendapatkan eksport permits atau menjalani pemeriksaan pabean untuk barang eksport di bonded shed, unitisasi kedalam consolidated cargo, penyimpanan dan akhirnya loading kedalam pesawat diukur dan dicatat sesuai keadaan.
- (3) Waktu yang diperlukan untuk customs clearance dan pelaksanaan bonded shed diproses dengan statistik untuk menyusun data yang perlu.

### 2.3.2 Pelaksanaan Survey Pengukuran Waktu

#### (1) Prosedur Survey

Team Studi telah melakukan suatu Test Run selama studi yang pertama di Jakarta, dilaksanakan dalam bulan Maret 2004 dan memperoleh informasi mengenai jenis data yang akan dicatat secara langsung oleh team dengan membacanya dan ketersediaan beberapa jenis data dari EDI didalam komputer atau kertas yang berisi catatan, dicetak oleh yang berwenang.

Gambar 2.3.4 menunjukkan seluruh prosedur dalam pengumpulan data dari lapangan dan otoritas bersama dengan tahap pemilahan data untuk FCL Container Import.

#### (2) Tempat Survey dan yang Berwenang untuk Pengumpulan Data

Tempat dari lokasi dan yang berwenang dimana data yang diperlukan dicatat oleh surveyor dan mengumpulkan paper records dibuat ringkasnya dibawah ini sesuai dengan jenis kargo.

- 1) Import dan Eksport dari FCL
  - (a) JICT 1 Gate
  - (b) Kantor Layanan Pabean,
  - (c) JICT Container yard,
  - (d) Jalan Tol dan Jalan Arteri,
  - (e) PELINDO II,
  - (f) Kantor JICT 1,
- 2) Import dari LCL  
Depo kontainer dalam negeri – CFS.
- 3) Import kargo konvensional
  - (a) Tambatan kapal untuk kargo umum GD304,
  - (b) Gudang,
  - (c) PELINDO II
- 4) Import dan eksport dari kargo udara
  - (a) Spot di Apron,
  - (b) Gudang Kargo,
  - (c) Kantor Pabean,
  - (d) ANGKASA PURA II,
  - (e) Jalan sekitar bandar udara

### (3) Waktu Survey

Waktu sesungguhnya untuk pengumpulan data dilapangan dan data input ke komputer oleh Konsultan tercantum dalam Tabel 2.3.1.

**Tabel 2.3.1 Survey Period for Time Measurement**

No	Period	01 Week	02 Week	03 week	04 Week	05 Week	06 Week	07 Week	08 Week
	Month/Date Item	6/07 to 6/13	6/14 to 6/20	6/21 to 6/27	6/28 to 7/04	7/05 to 7/11	7/12 to 7/18	7/19 to 7/25	7/26 to 7/31
01	Preparation	[Bar]							
02	JICT 1 Gate		[Bar]						
03	Customs Service Office		[Bar]						
04	JICT 1 Office and Yard		[Bar]						
05	Road (Travel speed)		[Bar]						
06	PELINDO II		[Bar]						
07	CFS		[Bar]						
08	General Cargo Berth and Warehouse		[Bar]						
09	Airport and Warehouse			[Bar]					
10	Customs (Airport)			[Bar]					
11	ANGKASA PURA II			[Bar]					
12	Data Inputting		[Bar]						

### (4) Jumlah Data Tercatat dengan Survey Points

Jumlah data yang dikumpulkan dan dianalisis melalui studi diringkas dalam Tabel 2.3.2.

**Tabel 2.3.2 Number of Data Recorded**

Type of Cargo		Data Sampling Places for Analysis	No. of Samples
Port of Tanjung Priok	<b>Import</b>		
	FCL Container	JICT 1	2,207 Containers
	LCL Container	CFS	350 PIB
	Conventional Cargo	General Cargo Berth GD304	36 PIB
	<b>Export</b>		
	FCL Container	JICT 1	544 PEB
Soekarno-Hatta International Air Port	<b>Import</b>		
	Air Cargo	Cargo Warehouse	397 PIB
	<b>Export</b>		
	Air Cargo	Cargo Warehouse	103 PEB

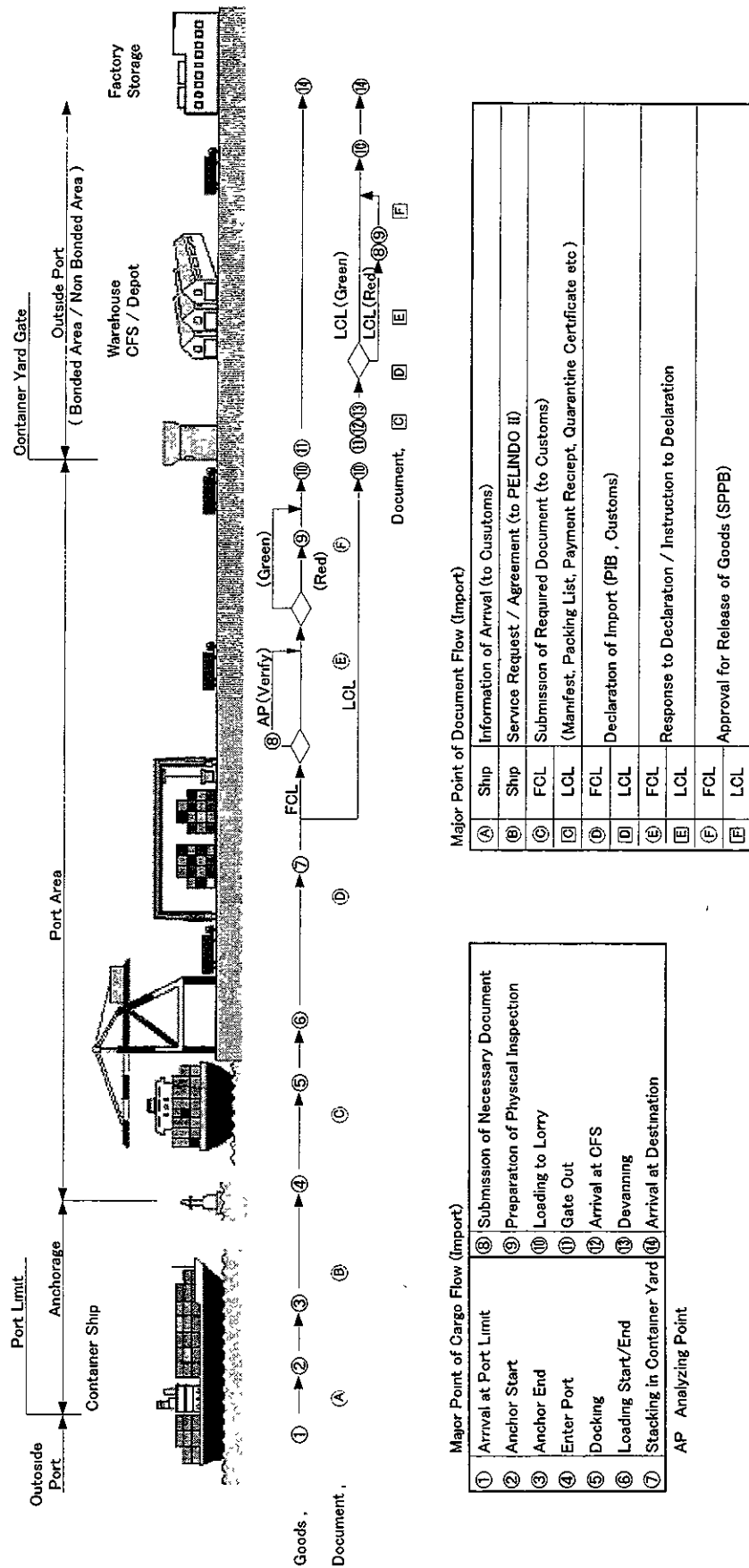


Figure 2.3.1 Import Cargo Clearance Flow (Goods and Documents) Sea Freight



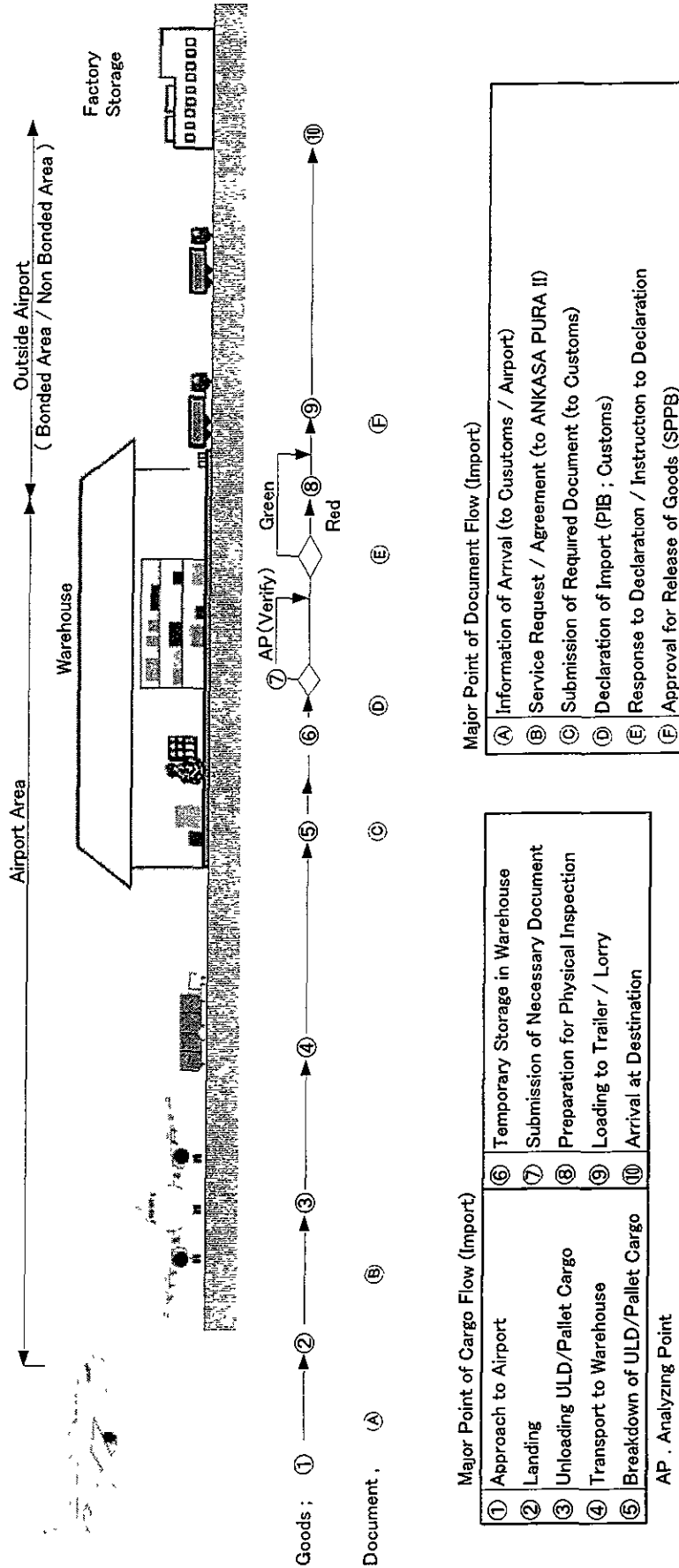


Figure 2.3.2 Import Cargo Clearance Flow (Goods and Documents) Air Cargo

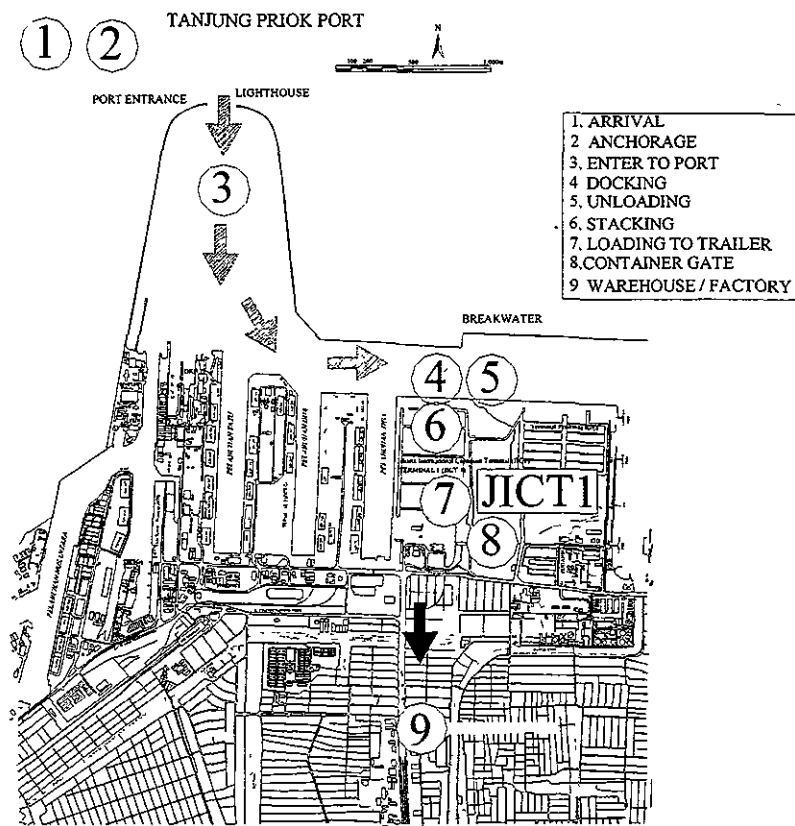


Figure 2.3.3 Import Container Flow through JICT1

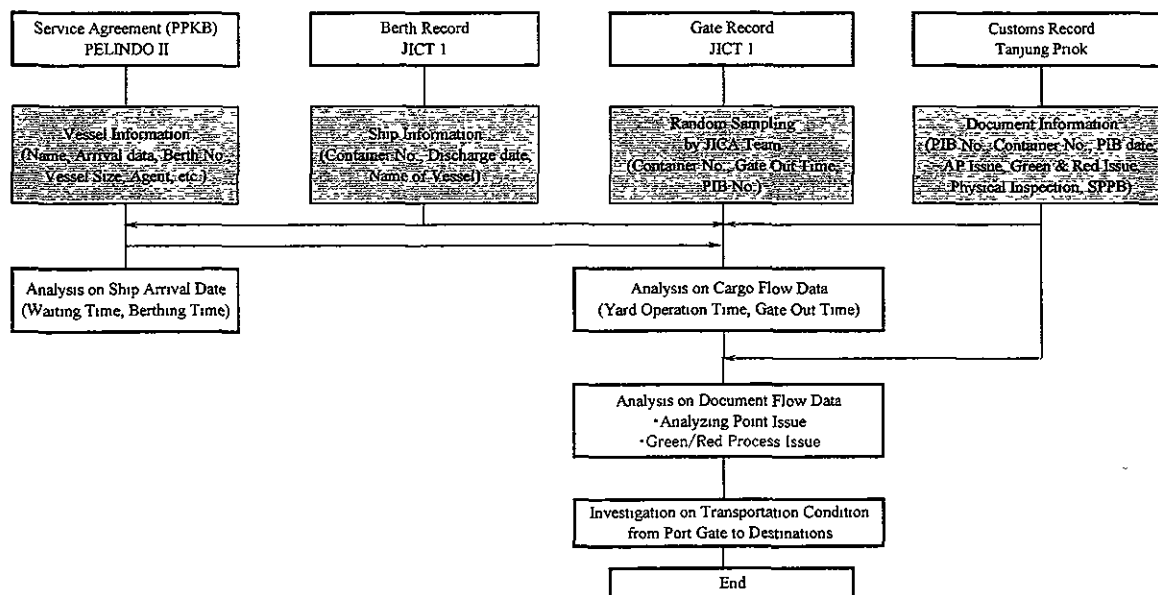


Figure 2.3.4 Flow Chart of Survey for FCL Container (Import)

### 2.3.3 Analisis Hasil-hasil Survey

#### (1) Overview

Gambar 2.3.5 menggambarkan proses import clearance secara terinci dalam arti arus barang dan arus dokumen termasuk dalam point-point yang di analisis (AP) dan masalah channel hijau/ merah dari perhitungan waktu yang diperlukan untuk clearing berbagai tahap dalam proses.

Bagian pertama dari sub-bagian ini menganalisis pengukuran waktu yang diambil dalam arus kontainer import FCL mengenai item-item berikut ini:

- 1) Waktu dari kedatangan kapal di wilayah pelabuhan sampai pengeluaran entry clearance;
- 2) Hal-hal mengenai kapal, meliputi entry clearance, pertambahan, bongkar muat barang dan keberangkatan;
- 3) Pengukuran waktu arus kontainer dari penambatan kapal sampai keluar dari gate terminal; dan
- 4) Waktu transit dari kontainer dari gate terminal sampai tujuan ke Jakarta dan sekitarnya.

Hal ini akan diikuti dengan analisis pengukuran waktu diberbagai tahap arus dokumen yang tercakup di dalam customs clearance dari import FCL, kontainer, analisis terdiri dari analisis pertama dan kedua.

#### Analisis Pertama

- a) Waktu yang telah lewat dari penambatan kapal sampai kontainer keluar dari gate terminal (Gate-out) sesudah proses deklarasi import (PIB) dan pengeluaran persetujuan import (SPPB);

#### Analisis Kedua

- b) Waktu yang diperlukan untuk memproses kontainer diklarifikasi berdasarkan kategori Green Line;
- c) Waktu yang diperlukan untuk kontainer menjalani prosedur pemeriksaan fisik ketika di klarifikasi berdasarkan kategori Red Line; dan
- d) Waktu yang telah lewat dari penyerahan PIB ke penyelesaian prosedur AP.

Terminologi dipakai dalam proses import clearance digambarkan dalam Gambar 2.3.5, dijelaskan dibawah ini.

- |               |  |
|---------------|--|
| [A] G Green:  | melewati AP tanpa kesulitan dan kemudian di klasifikasi berdasarkan kategori Green Line. |
| [B] AP Green: | klarifikasi diminta pada AP dan kemudian melanjutkan ke Green Line.                      |
| [C] R Red:    | melewati AP tanpa kesulitan dan kemudian di kategorikan sebagai barang Red Line.         |
| [D] AP Red:   | klarifikasi diminta pada AP dan kemudian dikategorikan sebagai barang Red Line.          |

“Green”, “Red” dan “AP dalam penjelasan terminologi tersebut diatas mengacu masing-masing pada hal-hal berikut ini:

- [a] “Green”: Mengklarifikasi importir yang didaftar dengan administrasi kepabeanan dengan reputasi baik untuk periode waktu tertentu. Pemeriksaan fisik kargo ini tidak diperlukan seperti biasanya.
- [b] “Red”: Berbagai importir dari kategori tersebut diatas atau yang importnya ditunjuk sebagai special items (barang khusus) bahkan bilamana di import oleh importir kategori “Green”. Kargo boleh diperiksa.
- [c] “AP”: Analyzing Point dimana PIB (deklarasi import di verifikasi atau dokumen terkait diperiksa dan di konfirmasi, bila perlu menurut peraturan terkait atau lisensi atau atas dasar pembayaran bea yang diterapkan.

Arus dokumen untuk import FCL kontainer dikumpulkan dalam sub-section ini sebagai kasus yang tipikal diterapkan secara luas pada jenis kargo lainnya dan juga kargo udara.

## (2) Import FCL Container

### 1) Survey Waktu yang telah lewat pada Kapal-kapal yang datang

#### i) Data Survey

- Kapal-kapal yang disurvey: kapal-kapal kontainer yang bermuatan kontainer sample yang disurvey yang datang di JICT I (Jakarta Internasional Container Terminal) selama masa pelaksanaan survey.
- Jumlah kapal yang disurvey: 60 kapal kontainer
- Waktu survey: 15 – 28 Juni 2004

#### ii) Waktu kedatangan kapal dan waktu tunggu diluar pelabuhan

Gambar 2.3.6 memberikan waktu tunggu 60 kapal kontainer untuk kembali bertambat di JICT I.

Gambar ini menunjukkan bahwa 41 kapal masuk ke pelabuhan dalam waktu 5 jama setelah kedatangan mereka diluar pelabuhan, sedangkan sisanya, 19 kapal harus menurunkan sauh/ jangkar di anchorage ground untuk lebih dari 6 jam dan 5 diantaranya harus menunggu lebih dari 24 jam.

Kenyataan bahwa lebih dari 20% kapal yang datang harus menunggu selama 12 jam atau lebih sesudah kedatangan mereka diluar pelabuhan mungkin terutama disebabkan karena kapasitas terminal kontainer yang tidak memadai.

#### iii) Waktu dari masuknya kapal untuk mulai bongkar muat

Gambar 2.3.7 memberikan waktu yang telah lewat antara start dari menuver masuk kapal dan bertambatnya. Dalam gambar, 54 dari 60 kapal, atau 90% memasuki pelabuhan dalam waktu satu jam setelah ada persetujuan masuk diluar pelabuhan, sedangkan 5 kapal harus menunggu satu sampai 3 jam untuk memasuki pelabuhan. Penyebab yang sebenarnya dari keterlambatan masih

tetap di selidiki, tetapi menunggu kapal dari arah yang berlawanan untuk lewat mendekati channel atau terlambat mendapatkan kapal tunda atau layanan panduan bisa dipertimbangkan menjadi penyebab utama.

Pengukuran waktu yang dibutuhkan bagi kapal-kapal untuk mulai bongkar muatan setelah bertambat dimuat dalam Gambar 2.3.8. Seperti terlihat dari gambar, 43 kapal (72%) mulai bongkar muatan dalam waktu satu jam setelah bertambat, sedangkan 7 kapal tetap menunggu selama 2 jam atau lebih dari 24 jam. Penyebab keterlambatan ini bisa disebabkan oleh keterlambatan dalam pengaturan di terminal untuk menerima kontainer atau dalam pengeluaran izin bongkar muatan dari otoritas Pabean.

#### iv) Waktu pembongkaran

Gambar 2.3.9 memperlihatkan waktu operasi kapal kontainer dari mulai start bongkar muatan sampai keberangkatan kapal dari tambatan.

Suatu evaluasi yang akurat tidak dapat dibuat apakah seluruh waktu operasi kapal untuk operasi bongkar muatan, karena tidak ada survey lapangan yang dilakukan dalam hal ini. Namun demikian, gambar menunjukkan bahwa 23 kapal (38%) meninggalkan tambatan pada waktu hari itu setelah mulai bongkar muatan dilakukan, sedangkan 27 kapal (45%) tetap bertambat untuk waktu satu sampai 1,5 hari setelah dimulainya bongkar muatan.

Disamping itu, 10 kapal tetap bertambat untuk selama 1,5 hari atau lebih lama lagi. Seolah-olah bahwa beberapa ukuran yang tepat harus dilaksanakan oleh yang berwenang dipelabuhan untuk mendorong keberangkatan kapal lebih awal dari bertambat setelah selesai operasi penanganan bongkar muatan, sehingga selanjutnya akan mengurangi waktu putar balik kapal yang singgah pada terminal kontainer yang sibuk ini.

## 2) Pengukuran Waktu FCL pada Area Kontainer

### i) Survey kondisi dan pencatatan data

- Kontainer sample: 2.207 box
- Waktu survey: 15 – 28 Juni 2004
- Tempat survey: Kontainer Gate JICT I

Target dari jumlah kontainer sample yang disurvei ditentukan 6% dari jumlah kontainer yang dikeluarkan melalui gate terminal kontainer setiap hari. Tabel 2.3.3 memberikan jumlah kontainer sample yang dipilih pada gate terminal kontainer setiap hari melalui waktu pelaksanaan survey.

### ii) Analisis pertama dari import FCL kontainer

Untuk tujuan analisis ini, pengukuran waktu yang diperlukan untuk clearing berbagai tahapan proses import disusun kedalam 4 graph digambarkan kedalam gambar-gambar berikut ini.

Gambar 2.3.10 Hari-hari tinggal di area kontainer sampai gate-out setelah kapal kontainer bertambat.

Gambar 2.3.11 Hari-hari yang telah lewat sampai penyerahan PIB setelah kapal bertambat.

Gambar 2.3.12 Hari-hari yang telah lewat dari penyerahan PIB ke pengeluaran SPPB (persetujuan untuk import).

Gambar 2.3.13 Hari-hari yang telah lewat dari pengeluaran SPPB sampai kontainer keluar dari gate terminal.

Data yang disusun didalam gambar-gambar ini menunjukkan bahwa 40% dari kontainer import sample diambil dari area kontainer dalam waktu 5 hari setelah kedatangan mereka disana untuk penyimpanan sementara. Ini memakan waktu 13 hari untuk 90% kontainer import yang dipilih sebagai sample untuk meninggalkan area kontainer.

Untuk 32% kontainer import sample, penyerahan deklarasi import (PIB) dibuat pada hari yang sama seperti kapal bertambat, untuk 58% dibuat setelah lewat 3 hari bertambat, dan 87% PIB diserahkan 7 hari setelah bertambat.

Dengan mengacu kepada hari-hari yang telah lewat dari penyerahan PIB sampai pengeluaran persetujuan import (SPPB), 50% dari kontainer import yang dipilih sebagai sample SPPB dikeluarkan pada hari yang sama dan kumulatif 80% selama 4 hari setelah penyerahan PIB. Setelah pengukuran SPPB 47% dari kontainer import sample dikeluarkan dari terminal kontainer melalui gate pada hari yang sama, sedangkan 14% nya tetap tinggal di area kontainer setelah lewat dari 7 hari.

Secara ringkas, kira-kira 20% kontainer import dikeluarkan dari terminal kontainer dalam waktu kira-kira 4 hari setelah bongkar muatan dengan menyelesaikan semua formalitas import, sedangkan hampir 30% dari kontainer meneruskan tinggal di area kontainer setelah lewat waktu 7 hari.

iii) Analisis kedua import FCL kontainer (Green dan Red Lines)

Gambar 2.3.14 menunjukkan persentase dari 4 kategori berbeda customs clearance, yaitu G Green, R Red AP Green dan AP Red dalam mana 2.207 import kontainer dipilih sebagai sample yang dikelompokkan. Kontainer-kontainer yang dikategorikan sebagai Red Line memerlukan pemeriksaan fisik menjadi 53% dari keseluruhannya, mereka yang dikategorikan sebagai Green Line menjadi 46,4% dan PIB yang diperlukan diverifikasi dan dokumen-dokumen yang diperlukan diperiksa dan dikonfirmasi menjadi 51.7%.

Gambar 2.3.15 menunjukkan rata-rata lama waktu yang lewat dari masuknya PIB (deklarasi import) sampai pengeluaran SPPB (persetujuan import) mengenai 4 kategori tersebut diatas. Customs clearance time untuk G Green kontainer rata-rata 33 menit, sedangkan kontainer import yang dikategorikan sebagai AP Green, R Red dan AP Red rata-rata kira-kira 22 jam, 77 jam dan 100 jam, masing-masing untuk memperoleh SPPB.

Darisini dapatlah dilihat bahwa AP formalitas memakan waktu kira-kira 20 jam, sedangkan waktu proses untuk kontainer dikategorikan sebagai "Red" rata-rata sekitar 70 jam.

Dari kontainer import atas dasar 4 kategori yang berlainan, O, 1 waktu yang telah lewat dari penambatan kapal sampai penyerahan PIB and O, 2 waktu yang telah lewat dari pengeluaran SPPB sampai kontainer keluar dari gate terminal kontainer ditentukan untuk mendapat seluruh lama waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses dari penambatan sampai kontainer keluar dari gate (lihat Gambar 2.3.16). Dari gambar ini nyatalah bahwa waktu yang diperlukan untuk proses dari penambatan kapal sampai penyerahan PIB sama sekitar tiga hari bagi kontainer import berdasarkan 4 kategori tersebut. Untuk proses dari pengeluaran persetujuan import (SPPB) sampai kontainer keluar dari gate terminal, kontainer yang dikategorikan sebagai G Green atau AP Green memakan waktu 2 sampai 3 hari, sedangkan yang dikelompokkan kedalam kategori R Red dan AP Red hanya sekitar 1 hari.

Jadi, bahkan kontainer-kontainer import yang diklasifikasi atas dasar kategori G Green dan AP Green memakan waktu kira-kira 6,5 hari untuk keluar dari gate terminal kontainer setelah kapal bertambat membawanya ke terminal, karena terutama pada kelambatan dalam menyerahkan deklarasi import (PIB) dan membuat pengaturan kategori untuk keluar dari gate terminal, sebaliknya kontainer-kontainer import itu dikelompokkan atas dasar kategori R Red dan AP Red memerlukan kira-kira 8 hari untuk keluar dari terminal setelah kapalnya bertambat. Bagaimanapun, seluruh proses dari kapal bertambat sampai kontainer keluar dari terminal memakan waktu kira-kira 7 hari. Secara insidentik, survey dari Jepang baru-baru ini membuat masyarakat menunjukkan bahwa waktu yang diperlukan 3,1 hari untuk seluruh proses dari kedatangan kapal sampai pengeluaran persetujuan import sedangkan Singapura memakan waktu 1 hari dan German/USA memerlukan waktu 2 hari, seperti tercantum dalam Gambar 2.3.17. survey dari Jepang mencakup masa waktu survey selama satu minggu dari tanggal 12 – 18 Maret 2003, termasuk proses statistik dari 2400 deklarasi import oleh yang berwenang di Pabean.

Gambar 2.3.18 menunjukkan hasil proses statistik dari temuan-temuan pemeriksaan fisik dari 498 sample kontainer import yang dikategorikan kedalam R Red. Dari gambar ini dapat dicatat bahwa lama waktu yang lewat dari penyerahan PIB sampai pengaturan pabean dari kontainer import jatuh dalam kategori Red, rata-rata 49 menit (0,03 hari), waktu yang telah lewat dari pengaturan sampai mulainya pemeriksaan fisik rata-rata 68 jam (2,87 hari), pemeriksaan fisik memakan waktu rata-rata 2 jam, dan waktu yang telah lewat sampai pengeluaran persetujuan import (SPPB) setelah pemeriksaan rata-rata 5 jam (0,23 hari). Jado seluruhnya 3,2 hari diperlukan untuk mendapatkan SPPB setelah penyerahan PIB. Hal ini menunjukkan bahwa waktu yang sangat lama dibutuhkan untuk menyiapkan kontainer import atas dasar kategori R Red sampai menjalani pemeriksaan fisik.

### (3) Import LCL Kontainer

- 1) Kondisi survey dari pencatatan data

- Sample: 350 deklarasi import (PIB)
- Waktu survey: 18 Juni – 15 Juli 2004
- CFS Swasta (PT. Puninar, PT. Dwipa, PT. Masaji)

2) Survey waktu yang telah lewat

Gambar 2.3.19 menunjukkan hasil-hasil dari survey mengenai waktu yang telah lewat.

Seperti dapat dicatat dari gambar ini, waktu untuk tinggal dari pengiriman individual di CFS didistribusikan hampir sama antara satu hari dan 8 hari dan kira-kira 10% dari pengiriman dikeluarkan dari CFS setiap hari setelah menjalani seluruh prosedur yang perlu. Puncak dari keberangkatan pengiriman terjadi pada hari kedua dan ketiga penyimpanan di CFS, ketika 15% dari seluruh pengiriman terdapat disana dikeluarkan. Rata-rata waktu tinggal di CFS adalah 5,6 hari.

Tabel 2.3.4 memerikan rincian waktu tinggal. Waktu yang telah lewat dari pengosongan import LCL kontainer sampai penyerahan deklarasi import (PIB) rata-rata 5,4 hari (96%) dan keterlambatan ini adalah terutama tanggung jawab atas perpanjangan tinggal dari pengiriman yang dipisah pada CFS.

**(4) Import General Cargo**

1) Kondisi survey dan pencatatan data

- Sample: 36 deklarasi import (PIB)
- Sample kapal barang: 8 kapal
- Waktu survey: 21 – 28 Jun 2004
- Tempat survey: Tambatan kargo umum (GD 304 di Pelabuhan Tanjung Priok)

2) Survey waktu yang telah lewat

Kapal-kapal barang umum mulai membongkar muatan barang mereka dalam waktu satu sampai dua jam setelah bertambat dan operasi pembongkaran diselesaikan rata-rata dalam 30 jam. Kemudian, kargo dikeluarkan dari areal pelabuhan dengan persetujuan import. Waktu yang telah lewat dari penambatan kapal sampai kargo keluar dari gate terminal rata-rata kira-kira 32 jam (lihat Tabel 2.3.5).

Item sample kargo masuk dalam 2 kategori: AP Green dan AP Red. Dalam pengecekan clearance pabean dikemukakan bahwa dalam hal kargo umum, biasa dalam pelaksanaan para importir mem-file terlebih dahulu deklarasi import dengan kantor pabean mengenai pengirimannya sebelum kedatangan kapal. Tabel 2.3.6 menunjukkan prosedur customs clearance.

Deklarasi import terlebih dahulu di file pada kantor pabean 29 jam sebelum penambatan kapal dan prosedur AP diselesaikan pada penyelesaian operasi pembongkaran kargo.



## (5) Ekspor FCL Kontainer

### 1) Kondisi survey dan pencatatan data

- Sample: 544 kontainer
- Waktu survey: 23 – 29 Juni 2004
- Tempat survey: JICT I

### 2) Survey waktu yang telah lewat

Dalam lingkup formalitas pabean yang dicakup oleh Team Studi, barang-barang ekspor biasanya diclearkan melalui pabean hanya dengan menjalani pemeriksaan dokumen. Prosedur ini digolongkan kedalam dua kasus: Kasus A mencakup persyaratan pabean untuk modifikasi dokumen dan kasus B mengizinkan pengeluaran persetujuan ekspor tanpa modifikasi dokumen. Kasus A menjadi 12,5% dari semua sample ekspor FCL kontainer dicakup dalam survey.

Gambar 2.3.20 menunjukkan waktu yang telah lewat sampai kedatangan ekspor FCL kontainer di area kontainer setelah penyerahan deklarasi ekspor (PEB) dan keluarnya persetujuan ekspor. Seperti terlihat dari tabel dan gambar, 66% dari kontainer ekspor yang diseleksi sebagai sample dibawa ke area kontainer dalam waktu satu hari setelah penyerahan PEB ke pabean. Waktu terlama dari elapsed time adalah 7 hari. Hampir 90% dari kontainer sample dibawa ke area kontainer dalam waktu 3 hari setelah penyerahan PEB.

Pemeriksaan kontainer ekspor pada JICT I mulai dari 3 hari sebelum jadwal muat barang kedalam kapal dan sesungguhnya kebanyakan kontainer dibawa ke terminal kontainer satu atau dua hari sebelum tanggal muat barang yang telah dijadwalkan.

Waktu custom clearance dari penyerahan PEB sampai keluarnya persetujuan ekspor rata-rata 47 jam untuk kasus A dan 24 jam untuk kasus B (lihat Tabel 2.3.7).

## (6) Import Air Cargo

### 1) Kondisi survey dan pencatatan data

- Sample: 397 deklarasi import (PIB) – Detail dari sampling tercantum dalam Tabel 2.3.8
- Waktu survey: 22 Juni 2004 sampai 1 Juli 2004
- Tempat survey: Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta
- Penerbangan No: GA 880, JAL 725, JAL 713, SQ 158, SQ 162 dan TG 413

### 2) Analisis pertama kargo udara import

Gambar 2.3.2 daru Sub-Section 2.3.1 mengemukakan representas skematik dari proses import clearance untukinbound air cargo.

Gambar 2.3.21 menunjukkan rincian waktu yang telah lewat dari sejak pesawat landing (mendarat)

sampai kargo udara keluar dari transit shed. Seperti terlihat dalam gambar, pengiriman barang lewat udara dikeluarkan dari shed dalam waktu 24 jam, tetapi 74% nya disimpan dibawa keluar dari shed pada hari kedua dan hari ketiga dari penyimpanan. 14% dari pengiriman barang lewat udara dipilih sebagai sample dikategorikan sebagai Red Line cargo yang keluar dari shed mencapai puncaknya pada dan sesudah hari ke lima penyimpanan.

Semua kargo Green Line dikeluarkan dari shed pada hari ke 8 penyimpanan. Gambar 2.3.22 menggambarkan rata-rata waktu yang diperlukan dalam setiap tahap proses import clearance untuk kargo udara Green Line. Seperti tercatat, bahwa waktu yang telah lewat dari sejak pesawat landing sampai penyerahan PIB berkisar dari 30 jam sampai 40 jam, dan waktu yang telah lewat dari penyerahan PIB sampai keluarnya SPPB tetap hampir konstan pada sekitar 4 jam, sedangkan waktu-waktu yang telah lewat dari keluarnya SPPB sampai kargo keluar dari gate terminal cenderung naik dengan waktu yang lebih lama pada transit shed.

### 3) Analisis kedua Import Air Cargo (kargo Green Line dan Red Line)

Persentase import air cargo menurut ke-empat kategori dalam proses pabean, yaitu G Green, R Red, AP Green dan AP Red, diperhitungkan dengan hasil-hasil seperti digambarkan dalam Gambar 2.3.23. Seperti terlihat, import airborne containers yang dikategorikan sebagai Red Line memerlukan pemeriksaan fisik sebesar 14%, yang dikategorikan Green Line 86% dan yang deklarasi importnya (PIB) dapat proses AP menunjukkan 53%.

Gambar 2.3.24 menunjukkan rata-rata waktu yang diperlukan didalam 4 kategori dalam proses pabean untuk menyelesaikan seluruh proses dari mulai penyerahan PIB sampai keluarnya SPPB. Seperti telah dicatat, import air cargo dalam kategori G Green memakan waktu rata-rata 7 jam untuk menyelesaikan proses, sedangkan kargo dalam kategori AP Green, R Red dan AP Red memerlukan 14 jam, 94 jam dan 126 jam masing-masing. Sebelum mendapat clearance melalui pabean dengan persetujuan import.

## (7) Export Air Cargo

### 1) Kondisi survey dan pencatatan data

- Sample: 103 persetujuan ekport (PEB) – Tabel 2.3.9
- Waktu survey: 30 Juni – 3 Juli 2004
- Penerbangan No: GA 880, JL 714, JL 726, TG 414 dan SQ 163
- Tempat survey: Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta

### 2) Survey waktu yang telah lewat

Waktu rata-rata yang telah lewat dari sejak kedatangan kargo sampai pemuatannya kedalam pesawat kira-kira 8 jam. Kebanyakan outbound air consignments dipilih sebagai sample dibawa ke pesawat dalam waktu kira-kira 11 jam setelah kedatangannya di transit shed. Gambar 2.3.25 menggambarkan waktu yang diperlukan untuk sample air consignment menyelesaikan proses eksport

clearance dan Tabel 2.3.10 menggambarkan waktu rata-rata minimum dan maksimum yang telah lewat pada berbagai tahapan proses ekspor clearance kargo udara. Waktu yang telah lewat yang paling lama dalam 24 jam, dicatat pada beberapa outbound air consignment yang menunggu di transit shed rack, dikonsolidasikan kedalam Unit Loading Devices (ULD).

### (8) Survey Waktu Transit di Jakarta dan Daerah sekitarnya

#### 1) Kondisi survey dan pencatatan data

- Sample: 147 tracer vehicle run untuk tracing container/ air cargo trailer trucks
- Waktu survey: 15 Juni – 28 Juni 2004
- Tempat survey: Jakarta dan daerah disekitarnya disemua arah dari Pelabuhan Tanjung Priok dan sekitarnya Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta.

Gambar 2.3.26 menunjukkan peta arah jalan dan laju kendaraan diberikan dalam Tabel 2.3.11 dibawah ini.

Selama waktu survey, Team survey meneliti jejak laju kendaraan dari Gate JICT I dan Gudang Bandara Internasional Soekarno – Hatta sampai jejak truk trailer kontainer yang meninggalkan tempat-tempat ini untuk mengukur transit time dari tempat keberangkatan mereka ke tujuan akhir mereka di Jakarta dan daerah sekitarnya dan untuk mengamati kondisi jalan dalam perjalanan truk trailer tersebut.

Date	Direction (from Tanjung Priok)						Total
	East	South	West		North		
2004 June			via. Cawang	via. Ancol	Cakung Area	Sunta Area	
15	4	1	1	1	5	2	
16	6	2	3	0	1	3	
17	4	3	2	3	0	3	
18	4	2	1	1	1	3	
19	4	3	1	2	5	2	
20	2	0	0	1	7	6	
21	5	3	3	2	0	3	
Total	29	14	11	10	19	22	105

Tabel 2.3.11 Number of Run and Direction (from Tanjung Priok)

#### 2) Waktu yang telah lewat

Hasil-hasil survey dikumpulkan/ disusun didalam gambar-gambar berikut ini:

- , 1 Figure 2.3.27: Arah ke Timur dari Pelabuhan Tanjung Priok
- , 2 Figure 2.3.28: Arah ke Selatan dari Pelabuhan Tanjung Priok
- , 3 Figure 2.3.29: Arah ke Barat dari Pelabuhan Tanjung Priok melalui Cawang
- , 4 Figure 2.3.30: Arah ke Barat dari Pelabuhan Tanjung Priok melalui Ancol
- , 5 Figure 2.3.31: Wilayah Utara (dekat Pelabuhan Tanjung Priok)
- , 6 Figure 2.3.32: Jalan raya menuju ke tujuan setelah keluar dari gate jalan tol

Hasil-hasil survey menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang berarti antara waktu kontainer transit yang dicatat pada waktu pagi hari dan pada sore hari, dan yang waktu transitnya berkisar antara satu jam dan dua jam dan tidak banyak berubah dengan arah perjalanan.

Sesudah meninggalkan pelabuhan truk-truk berjalan dalam kecepatan rata-rata 20 km/jam

disekitarnya sampai mereka masuk jalan tol dimana kecepatan naik menjadi mula-mula 45 km/jam. Dengan bertambahnya jarak dari daerah perkotaan kecepatan truk secara perlahan naik dan akhirnya mencapai kira-kira 60 km/ jam.

Hasil-hasil survey selanjutnya mengungkapkan bahwa rata-rata kecepatan perjalanan truk trailer cenderung untuk naik dengan jarak yang makin besar dari daerah perkotaan Jakarta dan menunjukkan memperlambat dengan nyata pada jalan-jalan biasa setelah truk-truk tersebut keluar dari interchange didekat tujuan akhir mereka.

Dalam survey transit time ke gedung-gedung pergudangan dan pabrik-pabrik CFS di daerah belakang Pelabuhan Tanjung Priok, kecepatan rata-rata truk trailer adalah 25 km/jam yang dicatat dan dalam beberapa hal rata-rata kecepatan tercatat adalah rendah, 10 km/jam.

Hasil-hasil waktu transt dari exit jalan tol sampai tujuan akhir menunjukkan keadaan jalan wilayah Tangerang dan Bitung sepanjang rute menuju ke Barat pada umumnya rusak, dan beberapa truk tidak dapat berjalan dengan kecepatan lebih tinggi daripada 10 km/jam di jalan biasa dan bahkan jalan tol di daerah Cikarang dan Kerawang pada sepanjang jalan menuju ke Timur.

#### **(9) Evaluasi secara keseluruhan**

Survey-survey menunjukkan bahwa waktu yang diperlukan untuk pengiriman kargo import lewat laut dan udara kepada consignees (para penerima barang) maupun waktu pengangkutan di jalan hampir dua kali lebih lama daripada yang baru-baru ini dikemukakan oleh survey dari Jepang yang sama. Namun demikian, lebih lama rata-rata waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan proses import dan ekspor clearance di Pelabuhan Tanjung Priok dan Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta bisa dikurangi dengan cepat dengan pelaksanaan langkah-langkah perbaikan seperti peningkatan fungsi-fungsi terminal kontainer, perluasan transit shed pelabuhan dan bandar udara, tempat parkir mobil dan fasilitas yang perlu lainnya, perbaikan prosedurak yang berhubungan dengan penyerahan deklarasi import, pengenalan sistem pemeriksaan fisik yang efisien, dan upgrading jalan-jalan disekitar pelabuhan dan bandar udara.

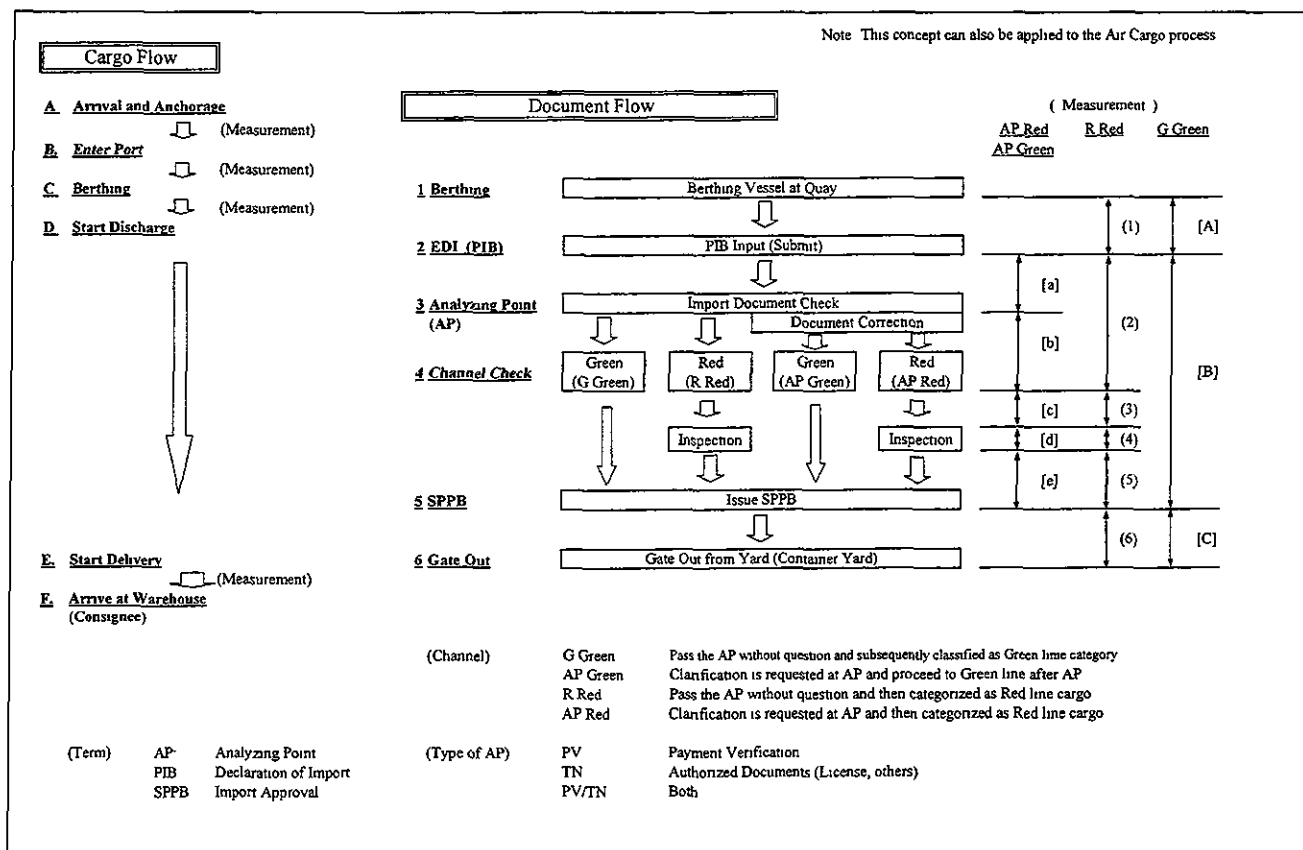


Figure 2.3.5 Measurement of Time Required for Import Process for Both Cargo Flow and Document Flow

Table 2.3.3 Total Sample Number of FCL Import and Export

Sample FCL Import  
 Date 15th June to 28th June 2004  
 Place JICT 1

Date	Gate No.				Total
	Jun-04	Day	6	7	
15th	Tue	46	61	63	170
16th	Wed	60	62	64	186
17th	Thu	60	67	58	185
18th	Fri	57	59	64	180
19th	Sat	60	63	12	135
20th	Sun	54	20	0	74
21st	Mon	60	60	64	184
22nd	Tue	60	58	61	179
23rd	Wed	60	60	59	179
24th	Thu	59	64	65	188
25th	Fri	59	59	59	177
26th	Sat	60	54	47	161
27th	Sun	0	20	0	20
28th	Mon	57	68	64	189
Total		752	775	680	2207

[ Unit , Container]

Sample FCL Export  
 Date 23rd June to 29th June 2004  
 Place JICT 1

Date	Day	Sample
Jun-04		
23rd	Wed AM	43
23rd	Wed PM	41
24th	Thu AM	48
24th	Thu PM	41
25th	Fri AM	55
25th	Fri PM	42
26th	Sat AM	38
26th	Sat PM	46
27th	Sun AM	4
27th	Sun PM	3
28th	Mon AM	43
28th	Mon PM	39
29th	Tue AM	51
29th	Tue PM	50
Total		544

[ Unit , Container]

Arrival Data of Container Vessel

1. Survey Period: 15<sup>th</sup> June to 28<sup>th</sup> June 2004
2. Berth: JICT 1, Port of Tanjung Priok
3. Total No. of Vessel: 60 Container Vessels

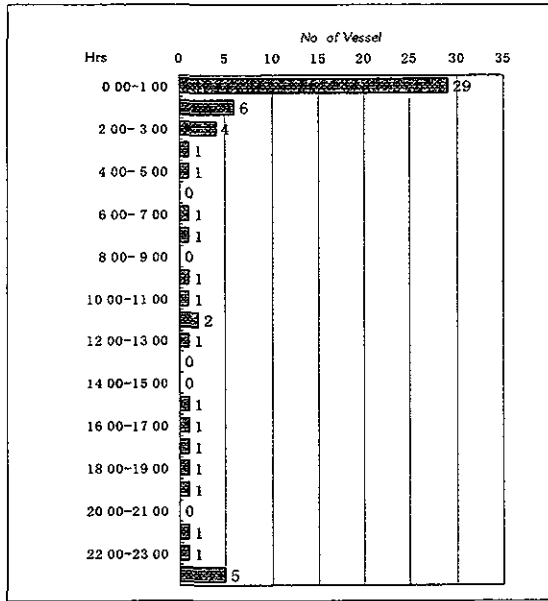


Figure 2.3.6 Waiting Time at Anchorage before Enter Port

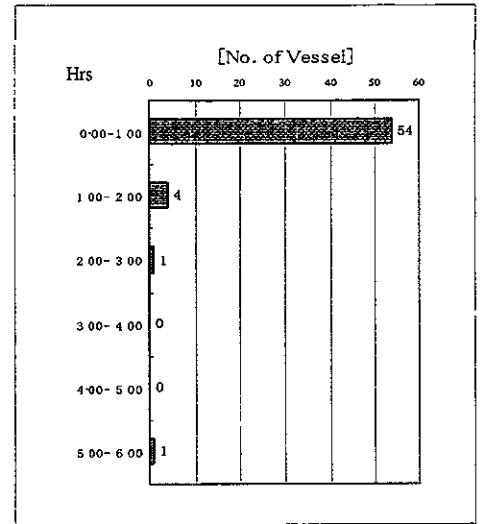


Figure 2.3.7 Enter to Port and Berthing from Anchorage

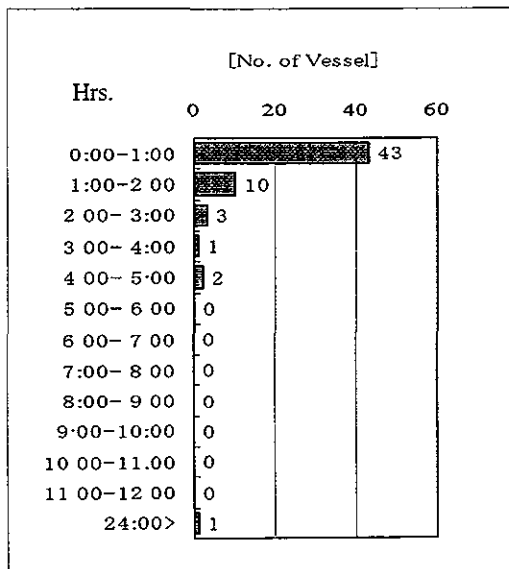


Figure 2.3.8 Start Unloading Operation after Berthing

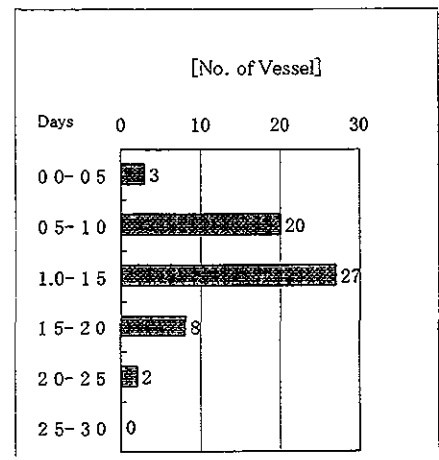


Figure 2.3.9 Dwell Time at Berth

[1<sup>st</sup> Analysis – Import FCL]

Required Days for Processing Import Container in the Container Yard

Case: FCL Imported  
Survey: 15th June to 28th June 2004  
Place: JICT 1

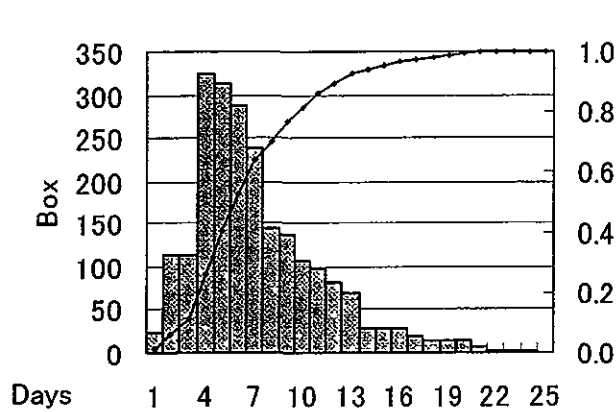


Figure 2.3.10 After Berthing to Gate Out

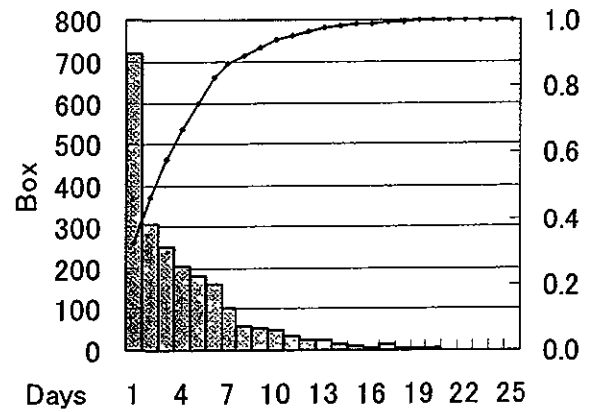


Figure 2.3.11 After Berthing to PIB Submit

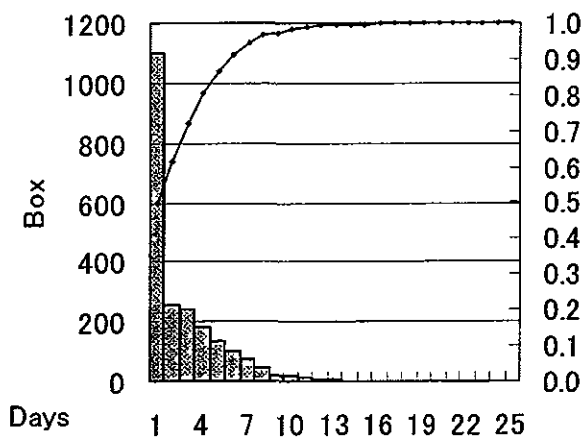


Figure 2.3.12 After PIB Submit to Issue SPPB

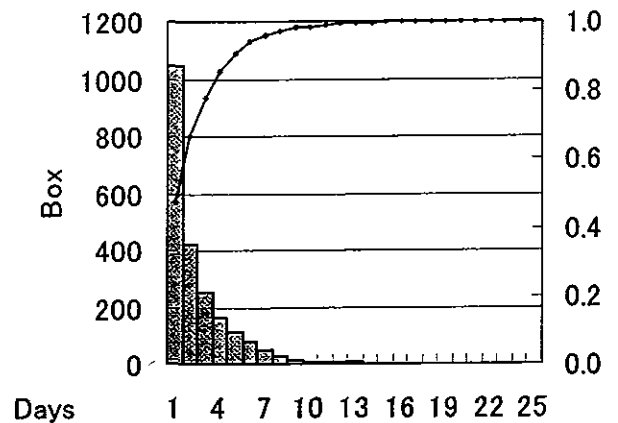



Figure 2.3.13 After Issue SPPB to Gate Out

Legend :  PIB (one container box)      ..... Cumulative (%)

[2<sup>nd</sup> Analysis] Document Process of Import FCL

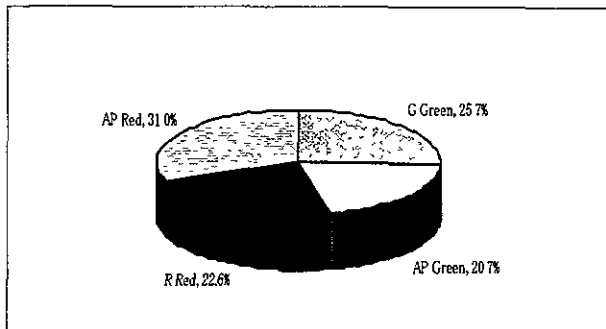


Figure 2.3.14 Percentage of Different Channel

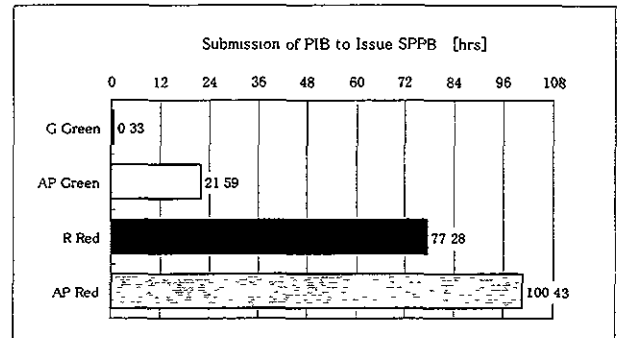


Figure 2.3.15 Average Required Time for Documents Process

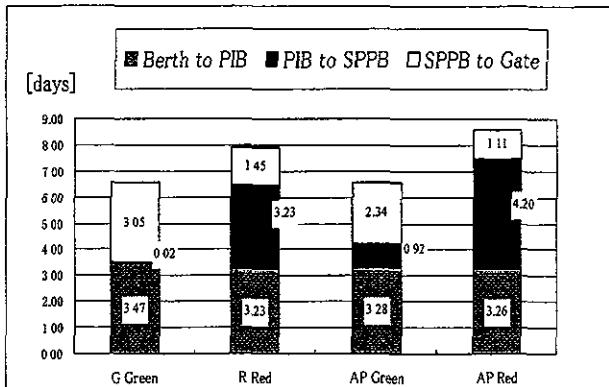


Figure 2.3.16 Average Required Days from Discharge at Berth to gate Out

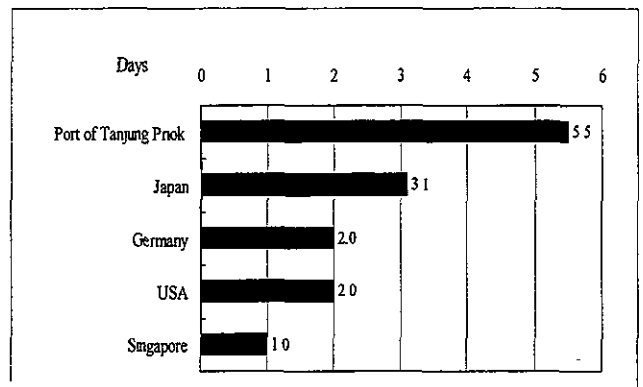


Figure 2.3.17 Comparison of Lead Time among Countries – Container Import (Lead Time: From vessel arrival to Issue SPPB)

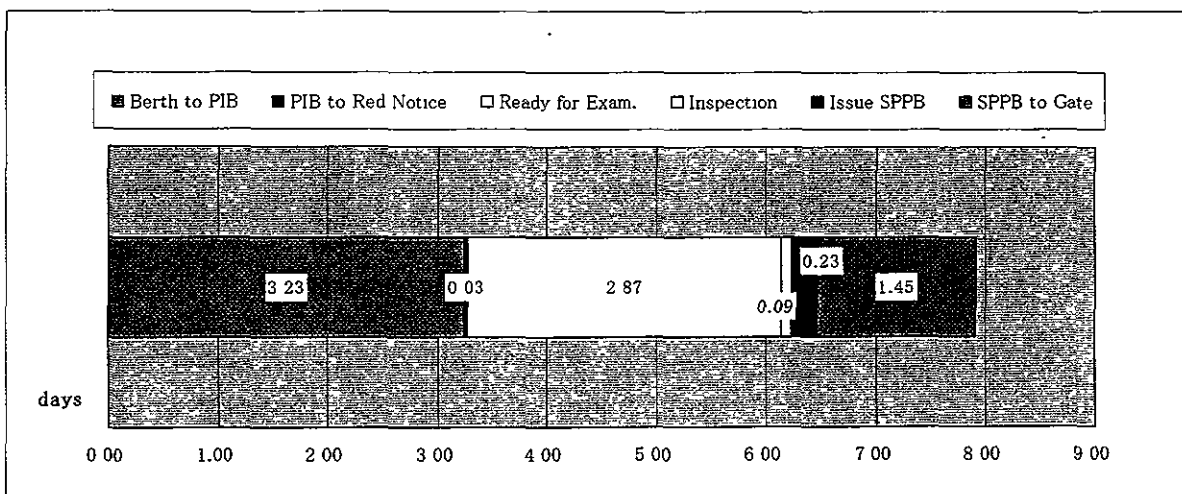


Figure 2.3.18 Breakdown of required time for Red Channel process - FCL



### Import of LCL – Surveyed at CFS

Cargo LCL Import  
Survey: 18th June to 15th July 2004  
Place: Private CFS (PT PUNINAR, PT DWIPA, PT MASAJI)  
No of Sample: Total 350 PIB

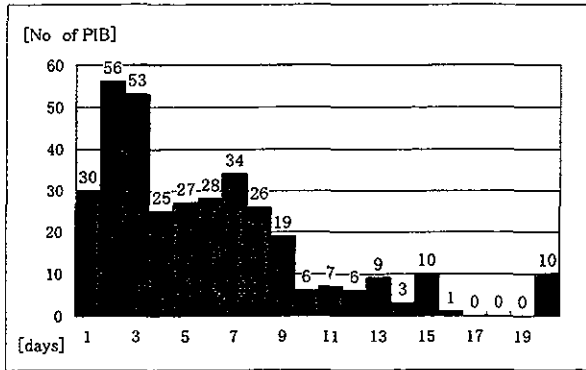


Figure 2.3.19 Required Days from Arrival at CFS to Gate Out of CFS

Table 2.3.4 Average Time Required in Each Process

Required Days for Clear	Unit: Hour Minutes					Total Time
	Container Arrive at CFS to Start de Van	Start de Van to Completion	Complete de Van to Submit PIB	Check Document Physical Exam to Issue SPPB	After SPPB to Take Out	
1	1 16	1 11	12 00	0 13	0 12	14 54
2	1 53	0 40	27 26	1 13	0 47	32 02
3	1 47	0 33	53 59	0 24	2 21	59 05
4	2 58	0 54	71 54	1 19	3 46	80 54
5	4 42	0 42	102 52	0 12	0 09	108 38
6	1 58	0 35	125 47	0 10	0 50	129 22
7	1 13	0 41	145 37	0 10	3 08	150 51
8	1 55	0 39	170 38	0 18	2 45	176 17
9	4 26	0 41	192 35	0 14	0 12	198 08
10	0 25	0 32	210 56	0 14	16 13	228 22
11	0 44	0 33	246 06	0 12	0 09	247 45
12	0 18	0 33	267 13	0 12	0 12	268 30
13	0 23	0 37	297 31	0 13	4 06	302 54
14	0 49	0 36	289 30	0 12	24 18	315 26
15	0 30	0 33	338 58	0 12	3 44	343 58
16	0 28	0 42	380 19	0 10	0 11	381 30
20 > (not include)	(0 58)	(0 40)	(610 32)	(0 18)	(12 36)	(625 25)
Average (hr)	1 59	0 42	129 16	0 29	2 34	135 01
Average (day)	0 08	0 03	5 39	0 02	0 11	5 63
(%)	1 48%	0 52%	95 74%	0 36%	1 90%	100%

### Import General Cargo

Table 2.3.5 Cargo Flow – After berthing to Gate Out

Survey: 21st June to 28th June 2004  
Place: Tanjung Priok Port (General Cargo Berths)  
No of Ship: 8 Ships  
Sample: 36 PIB

No	Unit: Hours			
	(1) Berthing to Start Unloading	(2) Unloading Operation Time	(3) Issue SPPB to Gate Out	(4) Total
Max Time	2 10	60 16	2 40	-
Min Time	0 40	7 05	0 00	-
Average Time	1 24	30 06	0 20	31 50

Table 2.3.6 Document Flow – PIB Submit to Issue SPPB

No	Sample: 34 Cases					Unit: Hours
	(1) Berthing to PIB Submit	(2) PIB Submit to AP Request	(3) AP Request to AP Clear	(4) AP Clear to Channel Check	(5) Channel Check to Issue SPPB	
Average Time	29 57	1 28	5 08	27 34	0 00	29 18
Remarks	PIBs were submitted before Berthing				All cases were judged as Green	

AP Request: Analyzing Point requests to resubmit the necessary documents  
AP Clear: All documents including payment evidence are accepted  
Channel Check: PIB is checked whether Green or Red Category

### Export FCL

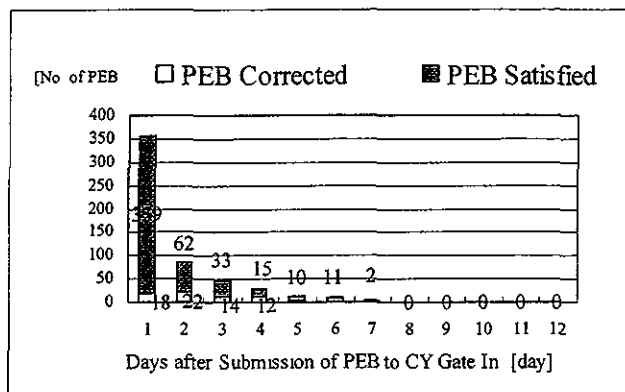


Figure 2.3.20 Required days for export Process

Table 2.3.7 Required time of Customs Clearance Process

After submission of PIB to Issue the Approval for Export		(Unit, Hrs)		
Case	Description	Average	Min	Max
Case A	Correction of Document is requested	47 22	4 04	148 54
Case B	Documents are satisfied without Correction	24 12	1 06	146 10
Case	Average	27 16	1 06	148 54

Air Cargo - Sampling

Table 2.3.8 Sampling Number of Import PIB

Date	Day	Frhgt						Total
		GA880	JL713	JL725	SO158	SQ162	TG413	
2004								
June 22	Tue	12	8	19	5	10	5	59
June 23	Wed	5	11	7	8	5	15	51
June 24	Thu	4	4	5	3	2	6	24
June 25	Fri	0	0	0	0	0	0	0
June 26	Sat	4	2	17	12	5	4	44
June 27	Sun	8	8	11	4	9	16	56
June 28	Mon	9	8	13	7	9	13	59
June 29	Tue	1	11	6	5	11	13	47
June 30	Wed	5	2	12	3	10	8	40
July 1	Thu	4	0	6	1	2	4	17
	Total	52	54	96	48	63	84	397

Table 2.3.9 Sampling Number of Export PEB

Date	Frhgt					Total
	GA 880	JAL 714	JAL 726	TG 414	SQ 163	
30-Jun-04	3	5	0	0	0	8
1-Jul-04	2	8	13	6	3	32
2-Jul-04	3	7	7	3	2	22
3-Jul-04	5	7	9	16	4	41
Total	13	27	29	25	9	103

Air Cargo - Import

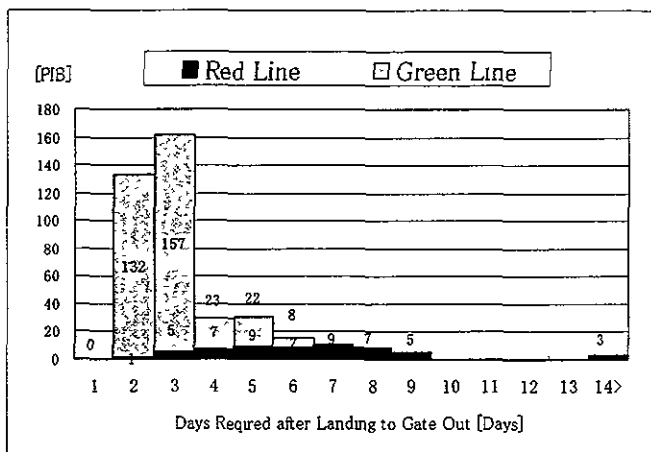


Figure 2.3.21 Average required days for Import Process

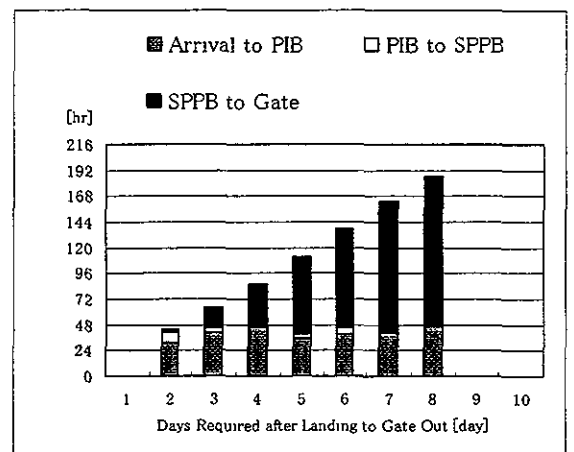


Figure 2.3.22 Average Required Time in Each Process

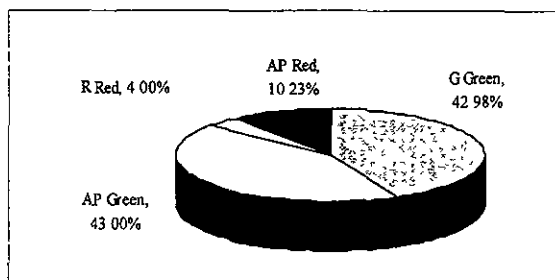


Figure 2.3.23 Percentage of Different Channel

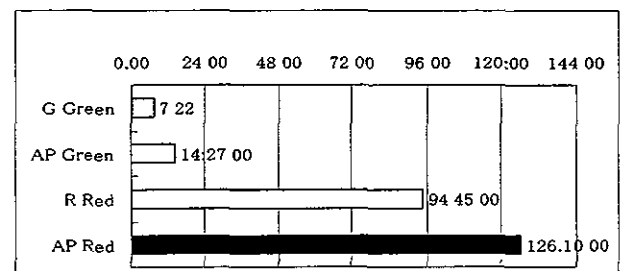


Figure 2.3.24 Average Required time for Documents Process [PIB to SPPB]

Air Cargo - Export

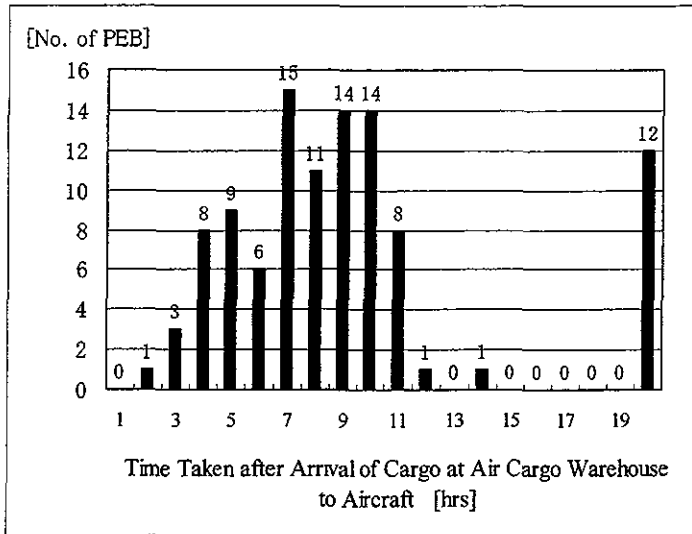


Table 2.3.10 Required time in Each Process

No	Export Operation Process		Unit: Hrs		
	Start	End	Average	Min	Max
1	Arrival Cargo at Warehouse	Receive/Confirm Cargo and Temporary Storing	0 08	0 00	0 49
2	Temporary Storing	Keep on Rack after Customs Check	0 32	0 00	7 45
3	Keep on Rack	Build Up ULD Start	2 45	0 00	24 12
4	Build Up ULD Start	Build UP ULD End	0 48	0 00	4 00
5	Waiting		1 03	0 00	4 46
6	Loading to Trailer (Start)	Loading to Trailer (End)	0 39	0 00	2 21
7	Waiting Transport		0 17	0 00	3 33
8	Transport from Warehouse	Arrival at Plane Side	0 56	0 03	2 20
9	Loading to Plane		0 19	0 07	0 27
10	Loading Finish	Taxing Start	0 25	0 09	0 59
11	Total		7 57		

Figure 2.3.25 Required Time for Export Process

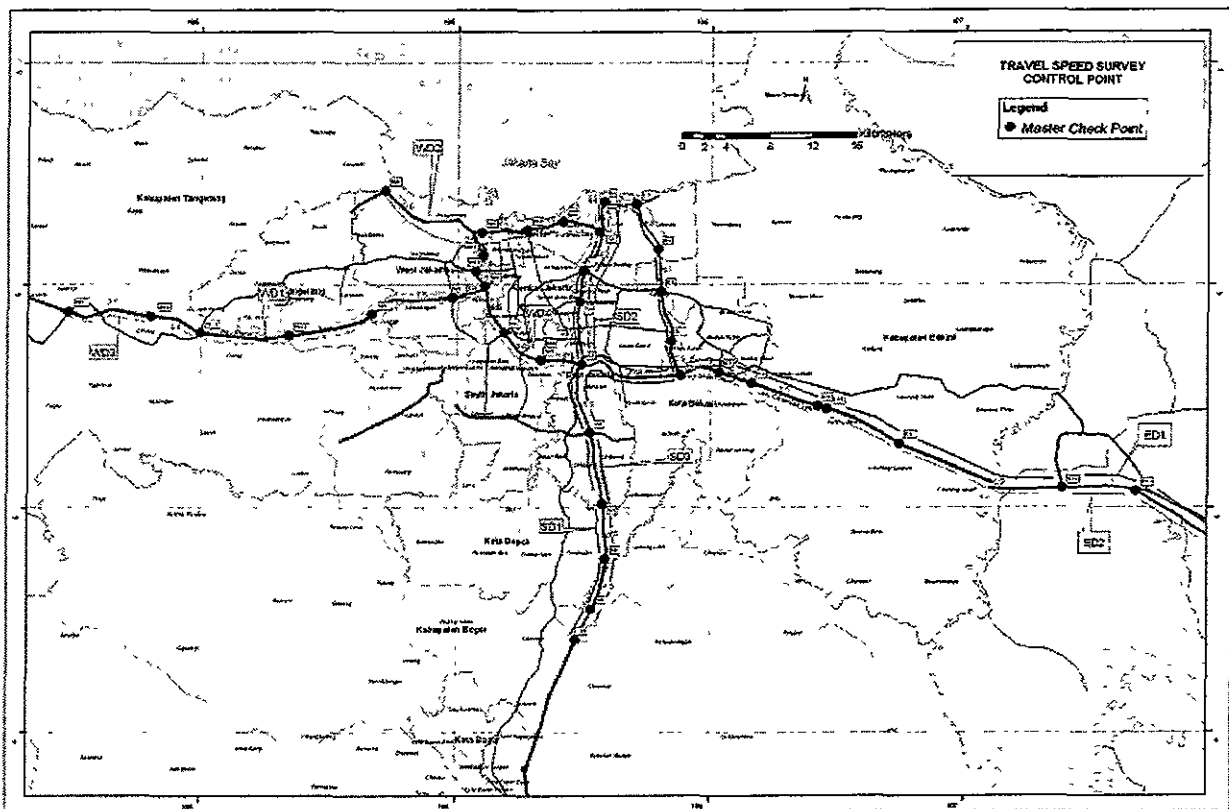


Figure 2.3.26 Traffic Survey – East, South, West and North of Jakarta

### Travel Speed of Container Trailers Between Points

[Legend] ○ Average Speed of the Each Section  
■ Travel Speed (Morning)  
▲ Travel Speed (Afternoon)

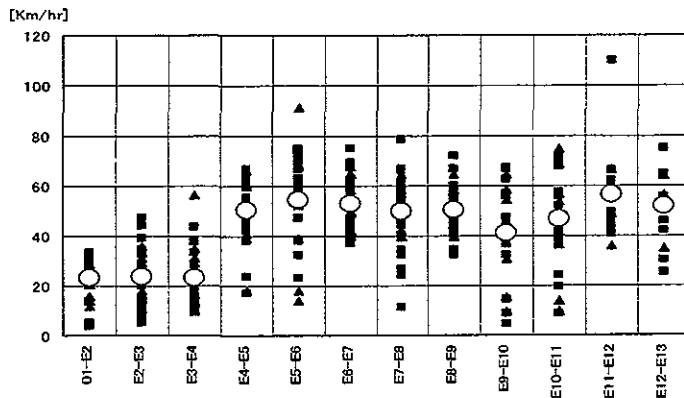


Figure 2.3.27 East Direction

Point No. Name of Point (Type of Road)

- 01 JICT I Main Gate (Arteri)
- E2 Cakung-Cilincing T-intersection (Arteri)
- E3 Cakung interchange (Arteri)
- E4 Cakung Selatan Interchange (Toll)
- E5 Bintara Interchange (Toll)
- E6 Cikunir Interchange (Toll)
- E7 Bekasi Barat Interchange (Toll)
- E8 Bekasi Timur Interchange (Toll)
- E9 Jl. Raya Setu Intersection (Toll) Not Interchange
- E10 Cibitung Interchange (Toll)
- E11 Cikarang Interchange (Toll)
- E12 Kerawang Barat Interchange (Toll)
- E13 Kerawang Timur Interchange (Toll)

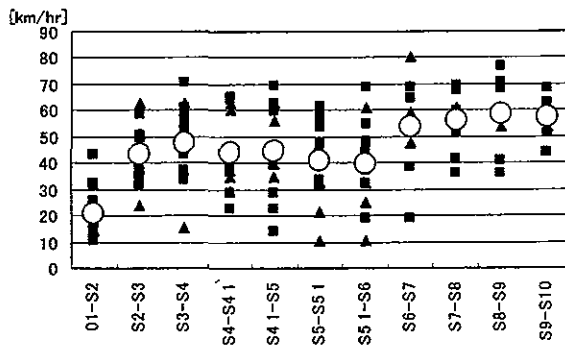


Figure 2.3.28 South Direction

Point No. Name of Point (Type of Road)

- 01 JICT I Main Gate (Arteri)
- S2 Tanjung Priok Toll Gate I (Toll)
- S3 Cempaka Putih Interchange (Toll)
- S4 Rawamangun Interchange (Toll)
- S4 1 Perempatan tol D.I Panjaitan - Basuki Rahmat (Toll)
- S5 Cawang Intersection (Toll)
- S5 1 Perempatan tol Jagorawi - Pd Gede (TMII) (Toll)
- S6 Taman Mini Interchange (Toll)
- S7 Cibubur Toll Gate
- S8 Cimanggis Interchange (Toll)
- S9 Gunung Putri Interchange (Toll)
- S10 Citeureup Toll Interchange (Toll)

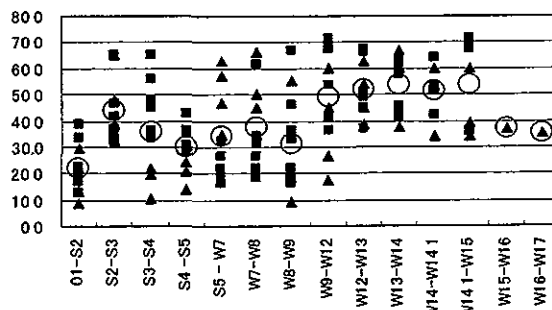
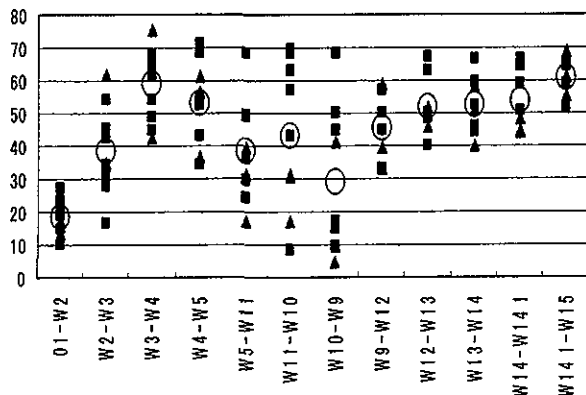


Figure 2.3.29 West Direction (through Cawang)

Point No. Name of Point (Type of Road)

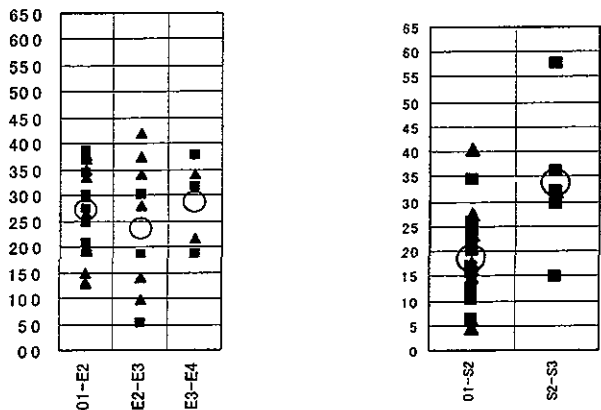
- 01 JICT I Main Gate (Arteri)
- S2 Tanjung Priok Toll Gate I (Toll)
- S3 Cempaka Putih Interchange (Toll)
- S4 Rawamangun Interchange (Toll)
- S5 Cawang Intersection (Toll)
- W7 Pancoran Interchange (Toll)
- W8 Semanggi Interchange (Toll)
- W9 Tomang Intersection (Toll)
- W12 Kebun Jeruk Toll Gate
- W13 Karang Tengah Toll Gate
- W14 Tangerang Interchange (Toll)
- W14 1 Karawaci (Toll)
- W15 Bitung Interchange (Toll)
- W16 Cikupa Interchange (Toll)
- W17 East Balaraja Interchange (Toll)



Point No. Name of Point (Type of Road)

- 01 JICT I Main Gate ( Arteri )
- W2 Tanjung Priok Toll Gate II
- W3 Ancol Timur Toll Interchange ( Toll )
- W4 Ancol Barat Toll Interchange ( Toll )
- W5 Pluit Interchange ( Toll )
- W10 Grogol Interchange ( Toll )
- W11 Jl Jembatan Besi Intersection *Not Interchange*
- W9 Tomang Intersection ( Toll )
- W12 Kebun Jeruk Toll Gate
- W13 Karang Tengah Toll Gate
- W14 Tangerang Interchange ( Toll )
- W14 I Karawaci (Toll)
- W15 Bitung Interchange ( Toll )
- W16 Cikupa Interchange ( Toll )
- W17 East Balaraja Interchange ( Toll )

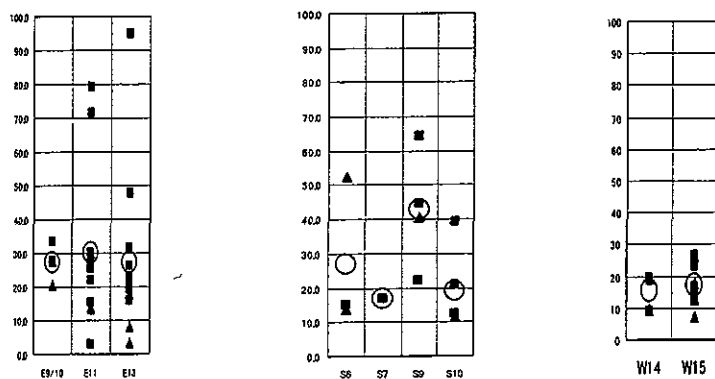
Figure 2.3.30 West Direction (through Ancole)



Point No. Name of Point (Type of Road)

- 01 JICT I Main Gate ( Arteri )
- S2 Tanjung Priok Toll Gate I
- S3 Cempaka Putih Interchange
- E2 Cakung-Cilincing T-intersection (Arteri)
- E3: Cakung interchange (Arteri)
- E4: Cakung Selatan Interchange

Figure 2.3.31 North Area around Tanjung Priok Port



Point No. Name of Point (Type of Road)

- E9. Jl Raya Setu Intersection (Toll)
- E10 Cibitung Interchange ( Toll )
- E11 Cikarang Interchange ( Toll )
- E13 Kerawang Timur Interchange ( Toll )
- S6 Taman Mini Interchange ( Toll )
- S7 Cibubur Toll Gate
- S9 Gunung Putri Interchange ( Toll )
- S10 Citeureup Toll interchange ( Toll )
- W14 Tangerang Interchange ( Toll )
- W15 Bitung Interchange ( Toll )

Figure 2.3.32 After Toll Gate Exit to Final Destination

