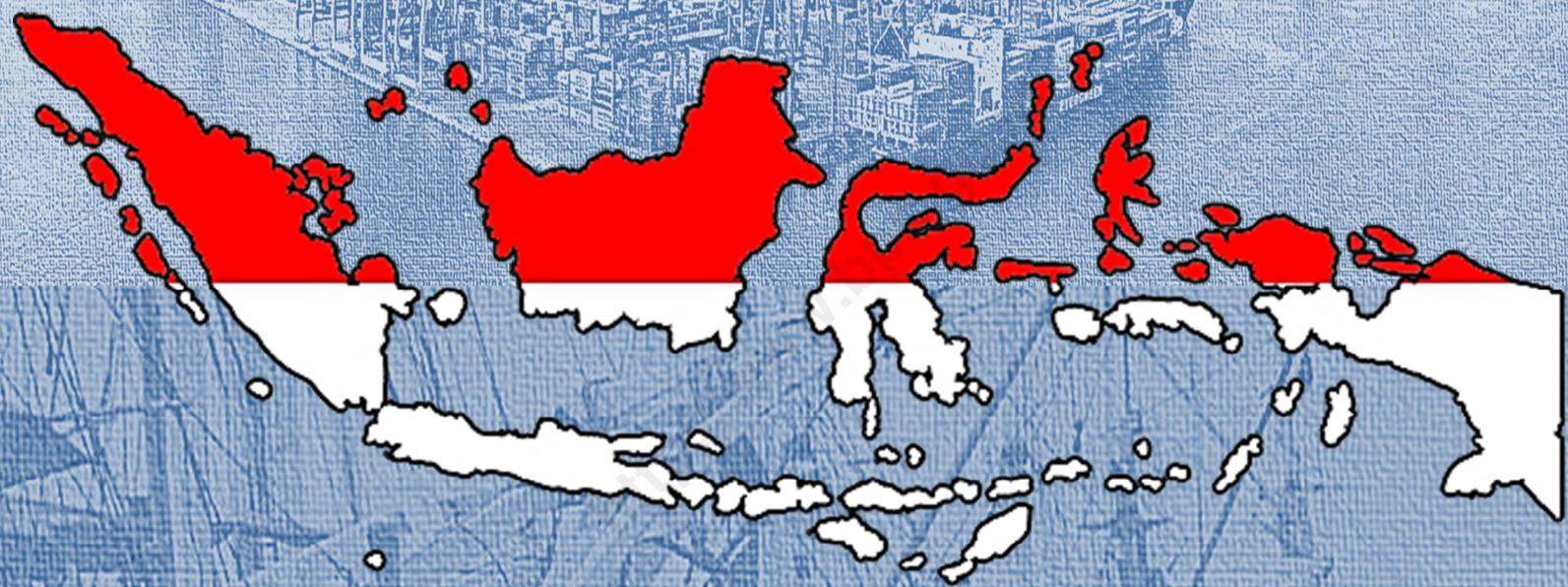




Katalog BPS :

LAPORAN SURVEI *DWELLING TIME* 2015



BADAN PUSAT STATISTIK

LAPORAN SURVEI *DWELLING TIME* 2015

by
BPS

© Badan Pusat Statistik

Laporan Survei *Dwelling Time 2015*

ISBN : :

No. Publikasi : :

Katalog BPS : :

Ukuran Buku : B5 (18,2 cm x 25,7 cm)

Jumlah Halaman : xi + 112 halaman

Naskah:

Subdirektorat Statistik Transportasi

Penyunting:

Subdirektorat Statistik Transportasi

Gambar Kulit:

Subdirektorat Statistik Transportasi

Tata Letak:

Subdirektorat Statistik Transportasi

Diterbitkan Oleh:

Badan Pusat Statistik, Jakarta-Indonesia

Boleh dikutip dengan menyebut sumbernya

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga Badan Pusat Statistik (BPS) dapat menyusun dan menyajikan Laporan Survei *Dwelling Time* Tahun 2015. Laporan ini disusun untuk memenuhi amanat Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1997 tentang Statistik Pasal 11 dan Pasal 16. Menurut ketentuan tersebut, BPS bertanggung jawab menyelenggarakan dan menyebarluaskan hasil kegiatan statistik dasar yaitu statistik yang pemanfaatannya ditujukan untuk keperluan yang bersifat luas, baik bagi pemerintah maupun masyarakat.

Laporan ini menyajikan data/informasi tentang latar belakang, cakupan, tujuan, metodologi, dan pembahasan ringkas hasil survei *dwelling time*, baik dari sisi penyedia jasa (pelabuhan) maupun dari sisi pengguna jasa (perusahaan). Kami sadari tentunya laporan ini masih mengandung kelemahan dan keterbatasan, untuk itu kritik dan saran yang konstruktif sangat kami harapkan untuk penyempurnaan di masa mendatang.

Ucapan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya disampaikan kepada semua pemangku kepentingan yang telah membantu kegiatan survei ini, baik internal maupun eksternal BPS, serta seluruh pihak yang telah mendukung sehingga memungkinkan diterbitkannya Laporan Survei *Dwelling Time* Tahun 2015.

Akhirnya, kami mengharapkan semoga laporan ini bermanfaat bagi para penggunanya dan dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian lebih lanjut.

Jakarta, Desember 2015

**Direktur Statistik Distribusi
Badan Pusat Statistik**

Dr. Titi Kanti Lestari, S.E, M.Com
NIP. 196112311983122001

<http://www.bps.go.id>

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	3
1.2. Landasan Hukum	4
1.3. Tujuan	4
1.4. Jenis Dokumen	5
1.5. Jadwal Kegiatan	6
BAB II. METODOLOGI	7
2.1. Cakupan	9
2.2. Kerangka Sampel	9
2.3. Jumlah Sampel	10
2.4. Pemilihan Sampel	10
2.5. Metode Pengumpulan Data	10
2.6. Metode Pengolahan Data	11
2.6.1. Indeks Difusi	12
2.6.2. Rata-rata Waktu Lamanya Barang Berada di Pelabuhan (<i>Dwelling Time</i>)	13
2.7. Konsep dan Definisi	13
BAB III. PEMBAHASAN	29
3.1. Pelabuhan	31
3.1.1. Umum	31

3.1.2. Fasilitas	32
3.1.3. Jangkauan Pelayanan	35
3.1.4. Rata-rata Waktu Lamanya Barang Berada di Pelabuhan (<i>Dwelling Time</i>)	37
3.1.5. Pendapatan Usaha Kepelabuhanan	42
3.2. Perusahaan	46
3.2.1. Umum	46
3.2.2. Penanganan Barang di Pelabuhan	47
3.2.3. Operasional Usaha	48
3.2.4. Pendapatan Usaha	52
3.2.5. Situasi Usaha	54
BAB IV. PENUTUP	55
4.1. Kesimpulan	57
4.2. Saran	59
DAFTAR PUSTAKA	61
LAMPIRAN	63

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1. Jadwal Kegiatan Survei <i>Dwelling Time</i> 2015	6
Tabel 3.1. Jangkauan Pelayanan Transportasi Laut Dirinci Menurut Provinsi	36

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. <i>Lay Out Pelabuhan Secara Umum</i>	15
Gambar 2.2. Ilustrasi mLWS (<i>mean Low Water Spring</i>)	16
Gambar 2.3. Gudang Khusus Curah	17
Gambar 2.4. Gudang CFS (<i>Container Freight Station</i>)	18
Gambar 2.5. Lapangan Penumpukan Petikemas	19
Gambar 2.6. Ilustrasi Kegiatan <i>Stevedoring</i> , <i>Cargodoring</i> , dan <i>Receiving/Delivery</i>	20
Gambar 2.7. <i>Reach Stacker</i>	22
Gambar 2.8. <i>Staddle Carriers</i>	23
Gambar 2.9. <i>Rubber Tyred Gantry Cranes</i>	24
Gambar 2.10. <i>Rail Mounted Gantry Cranes</i>	25
Gambar 2.11. Ilustrasi <i>Dwelling Time</i> Petikemas Impor	26
Gambar 2.12. Ilustrasi Proses Kegiatan Bongkar dan Muat Barang di Pelabuhan	27
Gambar 3.1. Jumlah Pelabuhan yang Memiliki Fasilitas Gudang Dirinci Menurut Provinsi (%)	33
Gambar 3.2. Jumlah Pelabuhan yang Memiliki Fasilitas Gudang Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (%)	33
Gambar 3.3. Jumlah Pelabuhan yang Memiliki Fasilitas Lapangan Penumpukan Dirinci Menurut Provinsi (%)	34
Gambar 3.4. Jumlah Pelabuhan yang Memiliki Fasilitas Lapangan Penumpukan Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (%)	34
Gambar 3.5. Rata-rata Waktu Lamanya Barang Berada di Pelabuhan (<i>Dwelling Time</i>) untuk Kegiatan Bongkar Barang pada Triwulan IV-2014 dan	

Triwulan I-2015 Dirinci Menurut Provinsi (Hari)	38
Gambar 3.6. Rata-rata Waktu Lamanya Barang Berada di Pelabuhan (<i>Dwelling Time</i>) untuk Kegiatan Bongkar Barang pada Triwulan IV-2014 dan Triwulan I-2015 Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (Hari)	39
Gambar 3.7. Rata-rata Waktu Lamanya Barang Berada di Pelabuhan (<i>Dwelling Time</i>) untuk Kegiatan Muat Barang pada Triwulan IV-2014 dan Triwulan I-2015 Dirinci Menurut Provinsi (Hari)	40
Gambar 3.8. Rata-rata Waktu Lamanya Barang Berada di Pelabuhan (<i>Dwelling Time</i>) untuk Kegiatan Muat Barang pada Triwulan IV-2014 dan Triwulan I-2015 Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (Hari)	41
Gambar 3.9. Indeks Difusi Pendapatan Usaha Kepelabuhanan Triwulan I-2015 Dibandingkan Triwulan IV-2014 Dirinci Menurut Provinsi	43
Gambar 3.10. Indeks Difusi Pendapatan Usaha Kepelabuhanan Triwulan I-2015 Dibandingkan Triwulan IV-2014 Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan	44
Gambar 3.11. Indeks Difusi Pendapatan Usaha Kepelabuhanan Triwulan II-2015 Dibandingkan Triwulan I-2015 Dirinci Menurut Provinsi	45
Gambar 3.12. Indeks Difusi Pendapatan Usaha Kepelabuhanan Triwulan II-2015 Dibandingkan Triwulan I-2015 Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan	45
Gambar 3.13. Indeks Difusi Penanganan Barang di Pelabuhan Dirinci Menurut Volume, Waktu, dan Biaya	47
Gambar 3.14. Indeks Difusi Perbandingan Biaya Operasional Logistik di Indonesia dengan Negara Lain	48
Gambar 3.15. Indeks Difusi Perbandingan Kualitas Infrastruktur Penunjang Bisnis Logistik di Indonesia dengan Negara Lain	49
Gambar 3.16. Jumlah Perusahaan Dirinci Menurut Rata-rata Penanganan Eksportasi dan Importasi per Bulan (%)	50
Gambar 3.17. Jumlah Perusahaan Dirinci Menurut Rata-rata Volume Eksportasi dan Importasi per Bulan (%)	50

Gambar 3.18. <i>Dwelling Time</i> Petikemas Impor Dirinci Menurut Kegiatan Utama Perusahaan (Hari)	51
Gambar 3.19. Komposisi Perusahaan Dirinci Menurut Pendapatan Usaha Tahun 2014 (%)	52
Gambar 3.20. Indeks Difusi Kondisi Pendapatan Usaha pada Triwulan I sampai dengan III-2015	53
Gambar 3.21. Indeks Difusi Perkembangan Situasi Usaha Akibat Kenaikan Nilai Tukar Dolar Amerika Serikat dan Kondisi Usaha pada Triwulan I sampai dengan III-2015	54

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A	Hasil Pengolahan Data VDT15-Pelabuhan
Lampiran B	Hasil Pengolahan Data VDT15-Perusahaan



BAB I

PENDAHULUAN



http://www.bps.gov

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pemerintah bertekad mewujudkan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, mandiri dalam bidang ekonomi, dan berkepribadian dalam kebudayaan, dengan merumuskan sembilan agenda prioritas dalam pemerintahan ke depan yang disebut nawa cita. Perubahan ini merupakan upaya untuk merealisasikan visi terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong-royong yang ditempuh melalui tujuh misi, diantaranya misi mewujudkan bangsa yang berdaya saing.

Bangsa yang berdaya saing dapat dicapai antara lain dengan mewujudkan ketersediaan infrastruktur dan sarana transportasi yang memadai agar dapat menghilangkan atau paling tidak mengurangi terjadinya hambatan kelancaran arus distribusi barang dalam negeri maupun luar negeri dan dapat menurunkan biaya logistik yang mesti ditanggung para pelaku usaha terkait.

Kelancaran arus distribusi barang sulit dicapai tanpa didukung oleh peningkatan efisiensi tata laksana melalui cara-cara seperti mempersingkat *dwelling time* (waktu tunggu barang di pelabuhan).

Untuk itu, dalam rangka penyediaan informasi *dwelling time* di pelabuhan yang merupakan salah satu indikator efisiensi pengelolaan pelabuhan maka diperlukan suatu survei untuk mendapatkan informasi waktu tunggu barang di pelabuhan, baik dari sisi penyedia jasa (pelabuhan) maupun dari sisi pengguna jasa (perusahaan). Survei ini penting dilakukan untuk melengkapi ketersediaan data statistik transportasi yang bermanfaat bagi para pemangku kepentingan yang berkaitan dengan usaha kepelabuhanan, khususnya terkait dengan penanganan arus distribusi barang di pelabuhan.

Hasil survei ini selain melengkapi ketersediaan data statistik transportasi yang sudah ada juga diharapkan dapat melengkapi keragaman data statistik transportasi khususnya

dalam rangka penyediaan dan pengembangan data statistik logistik dan transportasi kemeritiman. Lebih lanjut, hasil survei ini nantinya dapat digunakan sebagai rujukan untuk penyusunan rencana dan pengembangan kegiatan statistik transportasi pada masa yang akan datang.

1.2 Landasan Hukum

Pelaksanaan Survei *Dwelling Time* 2015 berlandaskan pada ketentuan peraturan perundangan sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1997 tentang Statistik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 39, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3683);
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Statistik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3854);
- c. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 86 Tahun 2007 tentang Badan Pusat Statistik;
- d. Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 7 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pusat Statistik;
- e. Keputusan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 121 Tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perwakilan Badan Pusat Statistik di Daerah; dan
- f. Peraturan, keputusan, dan instruksi lainnya yang berkaitan dengan penyelenggaraan Survei *Dwelling Time* 2015.

1.3 Tujuan

Survei *Dwelling Time* Tahun 2015 dilaksanakan dalam rangka mencapai tujuan sebagai berikut:

1. Mendapatkan dan menyajikan data/informasi waktu tunggu barang di pelabuhan (*dwelling time*) untuk kegiatan bongkar barang dan muat barang.
2. Mendapatkan dan menyajikan data/informasi prospek usaha kepelabuhanan berdasarkan kondisi pendapatan usaha kepelabuhanan.
3. Mendapatkan dan menyajikan data/informasi dari pengguna jasa mengenai penanganan barang di pelabuhan, termasuk penanganan kegiatan eksportasi dan importasi.
4. Mendapatkan dan menyajikan data/informasi dari pengguna jasa mengenai biaya operasional logistik dan kualitas infrastruktur penunjang bisnis logistik di Indonesia dibandingkan negara lain.
5. Mendapatkan dan menyajikan data/informasi prospek usaha logistik berdasarkan kondisi pendapatan usaha pengguna jasa kepelabuhanan.

1.4 Jenis Dokumen

Jenis daftar dan dokumen yang digunakan dalam kegiatan Survei *Dwelling Time* Tahun 2015 adalah:

1. VDT15–DSP (Daftar Sampel Pelabuhan)
 2. VDT15–Pelabuhan (Kuesioner untuk pendataan Pelabuhan)
 3. VDT15–DSU (Daftar Sampel Perusahaan) *)
 4. VDT15–DSP (Daftar Sampel Perusahaan Pengganti) *)
 5. VDT15–DSPT (Daftar Sampel Perusahaan Pengganti Tambahan) *)
 6. VDT15–Perusahaan (Kuesioner untuk pendataan Perusahaan) *)
 7. Buku Pedoman Survei *Dwelling Time* Tahun 2015
 8. Suplemen Buku Pedoman Survei *Dwelling Time* Tahun 2015 *)
- *) Catatan: digunakan hanya untuk pendataan perusahaan di Provinsi DKI Jakarta. Untuk diketahui, Survei *Dwelling Time* 2015 menggunakan dua pendekatan yaitu pelabuhan dan perusahaan; walaupun dilaksanakan bersamaan dengan pendataan pelabuhan namun sesungguhnya pendataan perusahaan pada tahun 2015 masih bersifat studi dan terbatas hanya dilaksanakan di Provinsi DKI Jakarta.

1.5 Jadwal Kegiatan

Kegiatan Survei *Dwelling Time* Tahun 2015 dijadwalkan mulai dari Januari 2015 yaitu diawali dengan kegiatan pembahasan awal rancangan daftar sampel, kuesioner, dan buku pedoman; kemudian dilanjutkan sampai dengan tahap akhir yaitu penyusunan laporan hasil survei pada Desember 2015. Jadwal kegiatan selengkapnya dapat dilihat pada rincian jadwal berikut ini.

Tabel 1.1
Jadwal Kegiatan Survei *Dwelling Time* 2015

No.	Uraian Kegiatan	Waktu Kegiatan
1.	Pembahasan awal rancangan daftar sampel, kuesioner, dan buku pedoman Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	Januari 2015
2.	Penyusunan daftar sampel, kuesioner, dan buku pedoman Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	Minggu I - II Feb 2015
3.	Pembahasan <i>draft final</i> daftar sampel, kuesioner, dan buku pedoman Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	Minggu III Feb 2015
4.	Finalisasi daftar sampel, kuesioner, dan buku pedoman Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	Minggu IV Feb 2015 – Minggu II Maret 2015
5.	Penggandaan kuesioner dan pedoman Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	Minggu II Maret 2015
6.	Pelatihan/ <i>Briefing</i> Innas dan Petugas Daerah Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	Minggu III - IV Maret 2015
7.	Pengumpulan data, pengawasan lapangan, dan pemeriksaan dokumen Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	April – Mei 2015
8.	Pengiriman dokumen hasil pelaksanaan lapangan Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	April – Minggu II Juni 2015
9.	Pengolahan data hasil pelaksanaan lapangan Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	Juni – September 2015
10.	Evaluasi dan Tabulasi hasil pengolahan Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	Okt – Nov 2015
11.	Penyusunan laporan hasil kegiatan Survei <i>Dwelling Time</i> Tahun 2015	Desember 2015

BAB II

METODOLOGI



http://www.bps.go.id

BAB II

METODOLOGI

2.1. Cakupan

Survei *Dwelling Time* Tahun 2015 menggunakan dua pendekatan yaitu pendekatan pelabuhan yang dilaksanakan di 33 Provinsi, meliputi semua provinsi di Indonesia termasuk Provinsi Kalimantan Utara kecuali Provinsi D.I Yogyakarta; dan pendekatan perusahaan yang pelaksanaannya terbatas hanya di Provinsi DKI Jakarta.

2.2. Kerangka Sampel

Kerangka sampel yang digunakan ada dua jenis, yaitu kerangka sampel pelabuhan dan kerangka sampel perusahaan. Kerangka sampel pelabuhan berasal dari direktori pelabuhan umum, baik pelabuhan yang diusahakan maupun pelabuhan yang tidak diusahakan, di seluruh Indonesia.

Direktori pelabuhan terdiri dari daftar nama dan lokasi pelabuhan yang dilengkapi dengan status, kelas, dan hirarki pelabuhan. Tingkatan status, kelas, dan hirarki pelabuhan merupakan indikator dari tingginya tingkat arus kunjungan kapal dan arus barang.

Direktori pelabuhan yang digunakan sebagai kerangka sampel disusun berdasarkan beberapa sumber referensi yaitu: (a) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, (b) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, (c) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama, (d) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, (e) Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (*Technical Report*, Maret 2012),

(f) rekapitulasi penerimaan dokumen simoppel, (g) master pelabuhan sistem pengolahan data *online* SIMPel BRS Trans, dan (h) *browsing* internet.

Kerangka sampel perusahaan berasal dari direktori perusahaan logistik & *freight forwarder* yang berlokasi/beroperasi di Provinsi DKI Jakarta, seluruhnya tercatat 1.277 perusahaan, terdiri dari 168 perusahaan di Jakarta Selatan, 171 perusahaan di Jakarta Timur, 201 perusahaan di Jakarta Pusat, 120 perusahaan di Jakarta Barat, dan 617 perusahaan di Jakarta Utara.

2.3. Jumlah Sampel

Jumlah sampel pelabuhan dan perusahaan dalam pelaksanaan Survei *Dwelling Time* Tahun 2015 adalah sebanyak 200 unit sampel, yang dibagi menjadi:

1. Sampel Pelabuhan = 168 Pelabuhan
2. Sampel Perusahaan = 32 Perusahaan (catatan: khusus hanya Provinsi DKI Jakarta)

2.4. Pemilihan Sampel

Pemilihan sampel pelabuhan dilakukan secara sistematik sampling satu tahap dengan *implicit stratification* berupa informasi status pelabuhan, kelas pelabuhan, dan hirarki pelabuhan. Seiring dengan itu, pemilihan sampel perusahaan dilakukan dua tahap, tahap pertama dipilih satu wilayah dari lima wilayah berdasarkan tingkat konsentrasi keberadaan perusahaan (pelaku usaha logistik), kemudian dari wilayah terpilih tersebut dilakukan pemilihan sampel dengan metode *systematic random sampling*.

2.5. Metode Pengumpulan Data

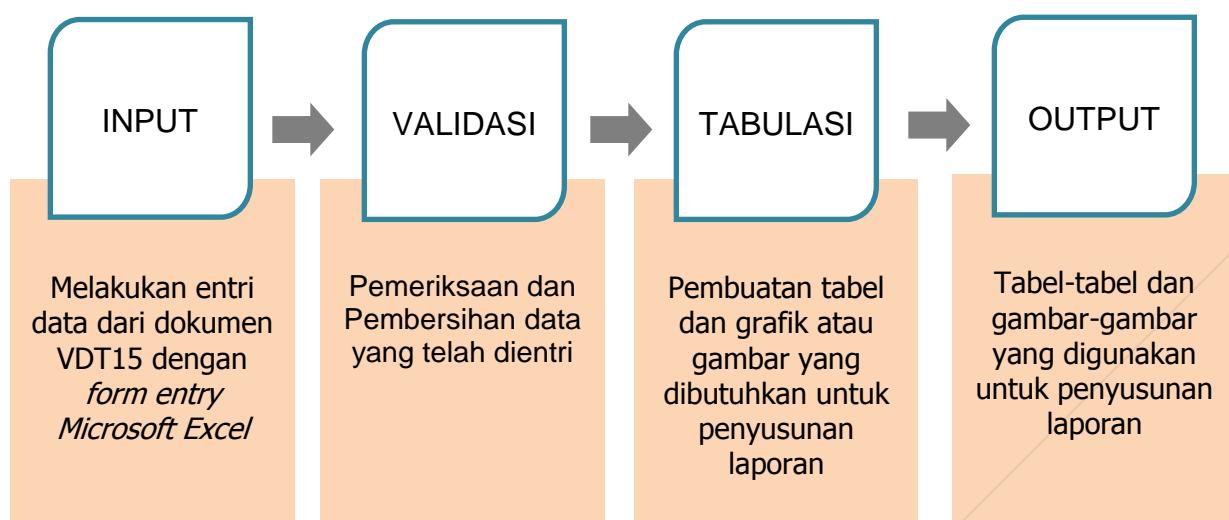
Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara tatap muka antara petugas dengan responden. Petugas perlu menginformasikan terlebih dahulu tujuan pelaksanaan survei ini kepada pihak pelabuhan/perusahaan yang terpilih sebagai responden sebelum melakukan pendataan. Petugas lapangan terdiri dari petugas pengawas/pemeriksa (Kepala

Seksi Statistik Niaga dan Jasa BPS Provinsi) dan petugas pencacah (Staf/KSK dari BPS Provinsi atau Kasie/Staf/KSK dari BPS Kab/Kota).

Dalam kegiatan ini yang dijadikan sebagai responden adalah: a) Pihak Pengelola Pelabuhan, didata pada periode April-Mei 2015 menggunakan kuesioner VDT15-Pelabuhan, yang dipilih sebagai sumber informasi diutamakan petugas pelabuhan yang menangani atau mengetahui pengelolaan data/informasi pelabuhan; dan b) Pihak Pengelola Perusahaan, didata pada periode April-Mei 2015 menggunakan kuesioner VDT15-Perusahaan, yang dipilih sebagai sumber informasi diutamakan pegawai perusahaan yang benar-benar mengetahui kegiatan operasional perusahaan.

2.6. Metode Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan menggunakan perangkat lunak *Microsoft Excel* 2010. Pengolahan data dimulai dari tahap input data, validasi data, kemudian tabulasi data. Input data atau entri dokumen menggunakan *form entry* yang dibuat dalam format *Microsoft Excel* 2010. Selanjutnya, dari hasil entri dilakukan validasi data dengan memeriksa kewajaran data. Jika ditemukan data hasil entri yang tidak wajar, maka dilakukan pengecekan pada dokumen dan untuk data yang masih diragukan kewajaran isiannya dilakukan verifikasi data dengan membanding data hasil pengolahan dokumen Simoppel (Sistem Informasi Manajemen Operasional Pelabuhan). Setelah data *clean*, maka dilakukan proses tabulasi. menggunakan menu *pivot table* pada *Microsoft Excel* 2010.



2.6.1. Indeks Difusi

Angka indeks merupakan suatu ukuran statistik yang menunjukkan perubahan suatu peubah/ karakteristik atau sekumpulan peubah/karakteristik yang berhubungan satu sama lain, baik pada waktu/tempat/kondisi yang sama atau berlainan. Angka indeks adalah angka relatif yang dinyatakan dalam persentase, biasanya untuk kesederhanaan bentuk persentase bisa dihilangkan. Jadi tujuan pembuatan angka indeks adalah untuk mengukur secara kuantitatif terjadinya perubahan dalam dua waktu/tempat/kondisi yang berlainan misalnya antara dua waktu yang berbeda seperti antara triwulan IV 2014 dengan triwulan I 2015.

Indeks difusi adalah angka indeks yang nilainya berfluktuasi antara 0-100. Contohnya peubah/karakteristik yang diukur adalah kondisi usaha maka angka indeks 50 menandakan jumlah responden yang menyatakan kondisi usahanya meningkat (membaik) sama dengan yang menyatakan menurun (memburuk). Angka indeks di atas 50 mengindikasikan jumlah responden yang menyatakan kondisi usahanya meningkat (membaik) lebih banyak dibandingkan yang menyatakan menurun (memburuk). Pada kondisi ini, umumnya responden cenderung optimis dengan kondisi usahanya. Sedangkan angka di bawah 50 mengindikasikan jumlah responden yang menyatakan kondisi usahanya menurun (memburuk) lebih banyak dibandingkan yang menyatakan meningkat (membaik). Pada kondisi ini, umumnya responden cenderung pesimis dengan kondisi usahanya. Sementara itu, angka indeks 100 mengindikasikan semua responden menyatakan kondisi usahanya meningkat (membaik), sebaliknya angka indeks 0 (nol) mengindikasikan semua responden menyatakan kondisi usahanya menurun (memburuk). Formula penghitungan indeks difusi sebagai berikut:

$$ID = \% \text{meningkat} + \frac{\% \text{tetap}}{2}$$

Dimana,

ID = indeks difusi,

- %meningkat = persentase responden (perusahaan atau pelabuhan) yang menyatakan kondisi usahanya pada periode tertentu meningkat dibandingkan periode sebelumnya,
- %tetap = persentase responden (perusahaan atau pelabuhan) yang menyatakan kondisi usahanya pada periode tertentu tetap dibandingkan periode sebelumnya.

2.6.2. Rata-rata Waktu Tunggu Barang di Pelabuhan (*Dwelling Time*)

Penghitungan rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan bongkar dan muat barang menurut provinsi maupun hierarki pelabuhan dilakukan menggunakan penimbang yaitu besarnya muatan pada triwulan yang bersesuaian. Penghitungan ini dilakukan pada dokumen VDT15-Pelabuhan. Formula perhitungannya sebagai berikut.

$$DW = \frac{\sum_{i=1}^v DW_i \times L_i}{\sum_{i=1}^v L_i}$$

Dimana,

- DW = rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan (*dwelling time*), baik untuk kegiatan bongkar/impor barang maupun kegiatan muat/ekspor barang,
- DW_i = rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan (*dwelling time*) pada pelabuhan ke-i,
- L_i = jumlah muatan pada pelabuhan ke-i,
- v = jumlah pelabuhan.

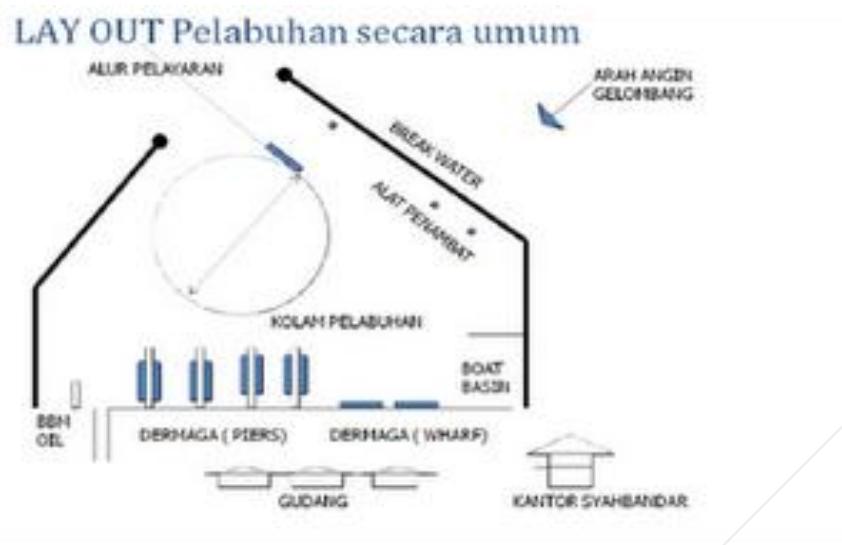
2.7. Konsep dan Definisi

- a. **Pelabuhan** adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun

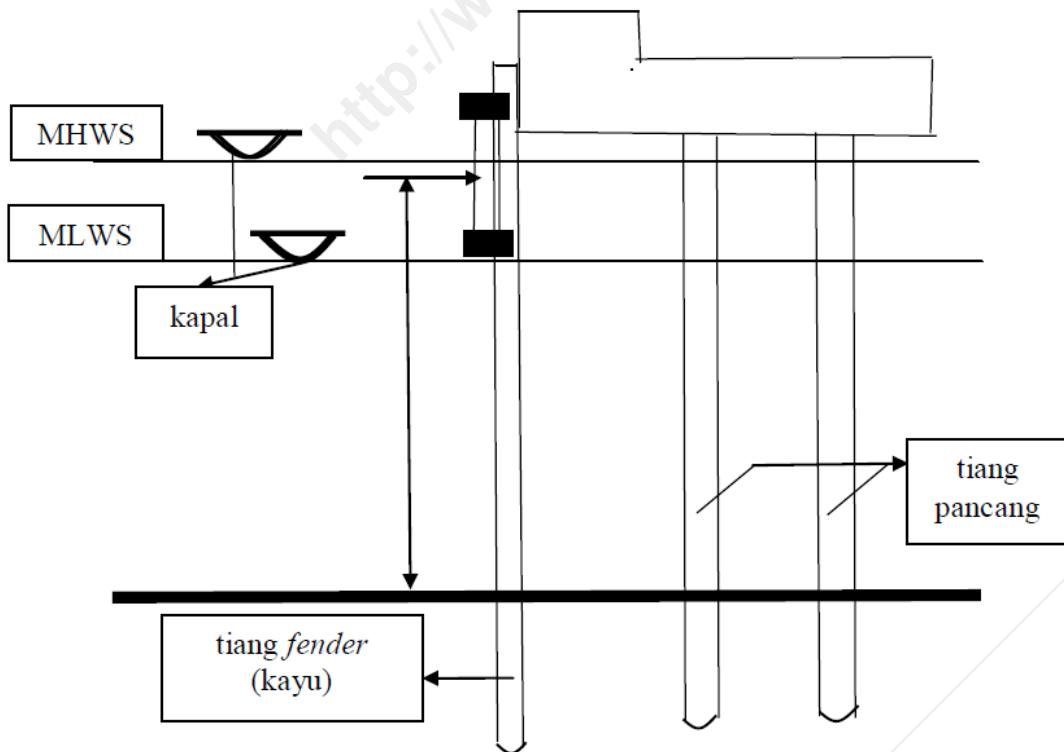
penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

- b. Kepelabuhanan** adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
- c. Tatanan Kepelabuhanan Nasional** adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, hierarki pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra-dan antarmoda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.
- d. Pelabuhan Utama** adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
- e. Pelabuhan Pengumpul** adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
- f. Pelabuhan Pengumpulan** adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpulan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.
- g. Pelabuhan Laut** adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.

- h. Penyelenggara Pelabuhan** adalah otoritas pelabuhan atau unit penyelenggara pelabuhan.
- i. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*)** adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
- j. Unit Penyelenggara Pelabuhan** adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- k. Terminal** adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
- I. Alur Pelayaran (Alur Masuk Pelabuhan)** adalah adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar, dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari dan berfungsi untuk mengarahkan kapal-kapal yang akan keluar/masuk ke pelabuhan. Alur pelayaran harus mempunyai kedalaman dan lebar yang cukup untuk bisa dilalui kapal-kapal yang menggunakan pelabuhan. Apabila laut dangkal maka harus dilakukan pengeringan untuk mendapatkan kedalaman yang diperlukan. Alur pelayaran dapat pula didefinisikan sebagai 'jalan' kapal sehingga dapat memasuki daerah pelabuhan dengan aman dan lancar.



- m. **Kolam Pelabuhan** adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal, dimana kapal dapat berlabuh untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, pengisian ulang bahan bakar dan air bersih, perbaikan, dan lain-lain. **Panjang kolam** tidak kurang dari panjang total kapal (Loa) ditambah dengan ruang yang diperlukan untuk penambatan yaitu sebesar lebar kapal. Apabila dermaga digunakan untuk tambatan tiga kapal atau kurang, **lebar kolam** di antara dermaga adalah sama dengan panjang kapal (LOA). Sedangkan dermaga untuk empat kapal atau lebih, lebar kolam adalah 1,5 LOA. **Kedalaman kolam** harus diperhitungkan berdasarkan: 1) batimetri perairan; 2) elevasi muka air laut rencana berdasarkan pasang surut; 3) kondisi angin di lokasi perairan; 4) arah, kecepatan, dan tinggi gelombang di lokasi perairan; 5) arah dan kecepatan arus; 6) ukuran kapal rencana yang akan masuk ke pelabuhan.
- n. **MLWS (mean Low Water Spring)** adalah rata-rata elevasi muka air surut terendah; merupakan salah satu ukuran penentuan elevasi muka air dengan menggunakan komponen pasang surut.



- o. Dermaga** adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang. Ada dua macam dermaga yaitu yang berada di garis pantai dan sejajar dengan pantai yang disebut *quai* atau *wharf*, dan yang menjorok (tegak lurus) pantai yang disebut *pier*. Pada pelabuhan barang, di belakang dermaga harus terdapat halaman yang cukup luas untuk menempatkan barang-barang selama menunggu pengapalan atau angkutan ke darat. Dermaga ini juga dilengkapi dengan kran (*crane*) untuk mengangkut barang dari dan ke kapal.
- p. Gudang** adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal. Gudang yang ada di pelabuhan mempunyai fungsi untuk: 1) tempat menunggu penyelesaian dokumen, 2) tempat mengumpulkan barang-barang yang akan dimuat ke kapal, sehingga diharapkan kapal tidak menunggu muatan, dan 3) tempat konsolidasi, seperti *sorting* (mengumpulkan dan memilih), *marking* (pemberian tanda), *packing* (pembungkusan) , *weighting* (penimbangan).



Gudang Khusus Curah

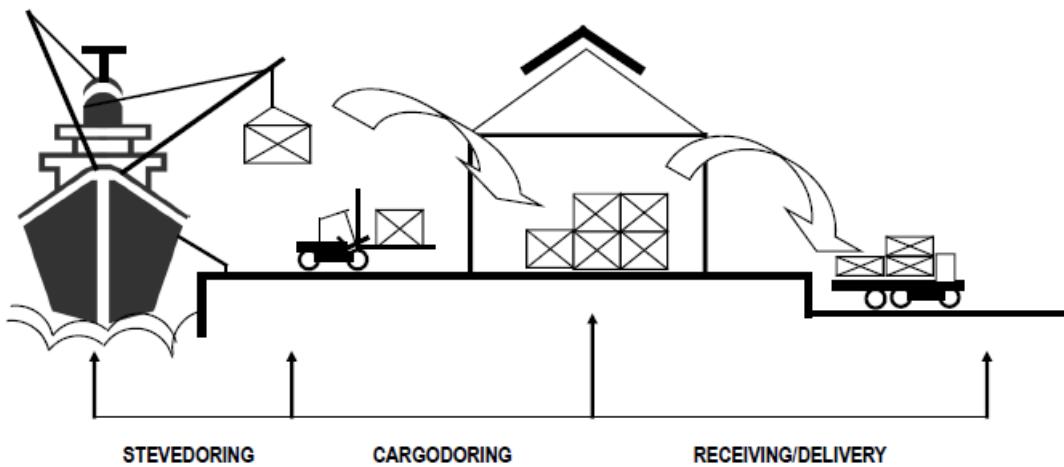


Gudang CFS (*Container Freight Station*)

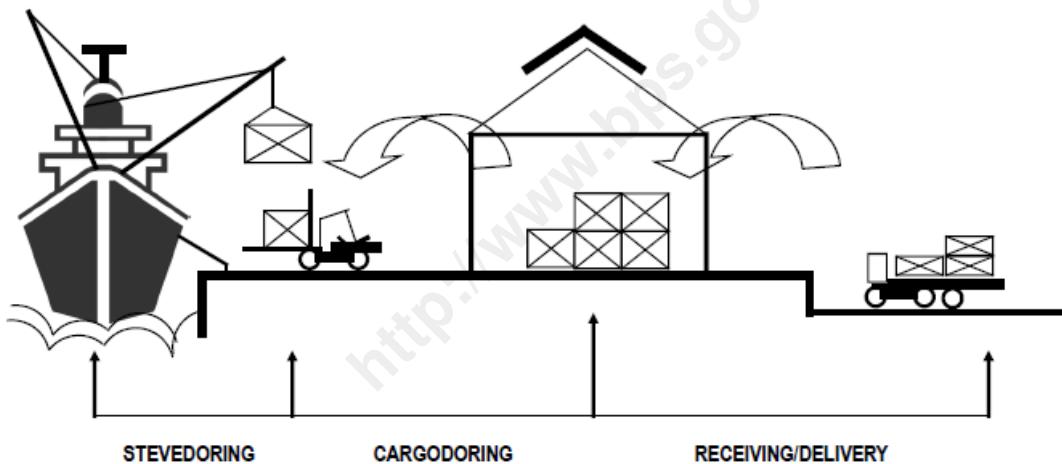
- q. **Lapangan Penumpukan** adalah tempat yang luas dan terletak di dekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal atau untuk fasilitas penumpukan dan penyimpanan dengan kondisi terbuka dengan lokasi jauh ke sisi darat. Lapangan penumpukan harus dapat menerima beban yang berat dari barang yang ditampungnya. Lapangan penumpukan berfungsi untuk menyimpan barang-barang berat dan besar serta mempunyai ketahanan terhadap panas matahari dan hujan. Barang-barang yang disimpan di lapangan penumpukan berupa kendaraan berat dan barang-barang yang terbuat dari baja seperti: tiang listrik, plat baja, baja profil, baja beton dan sebagainya. Konstruksi dari lapangan penumpukan umumnya mengaplikasikan konstruksi beton (*rigid pavement*), konstruksi lentur (*flexiable pavement*), konstruksi semi kaku (*semi rigid pavement CTB*). Lapangan penumpukan biasanya digunakan untuk barang-barang tipe: *general cargo* dan *container*.
- r. **Lapangan Penumpukan Petikemas (*Container Yard*)** adalah lapangan penumpukan yang diperuntukan sebagai tempat penyimpanan petikemas (*container*), dimana petikemas (*container*) disusun rapi memakai *top leader* atau *side loader* secara berbaris.



- s. **Petikemas (container)** adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan *International Standard Organization* (ISO) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang.
- t. **Stevedoring** adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau *crane* darat.
- u. **Cargodoring** adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali sling/jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkatnya ke gudang/lapangan serta menyusun barang-barang tersebut di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.
- v. **Receiving/Delivery** adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di dalam gudang/lapangan dan menyerahkannya sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan atau sebaliknya.



Kegiatan Bongkar Barang



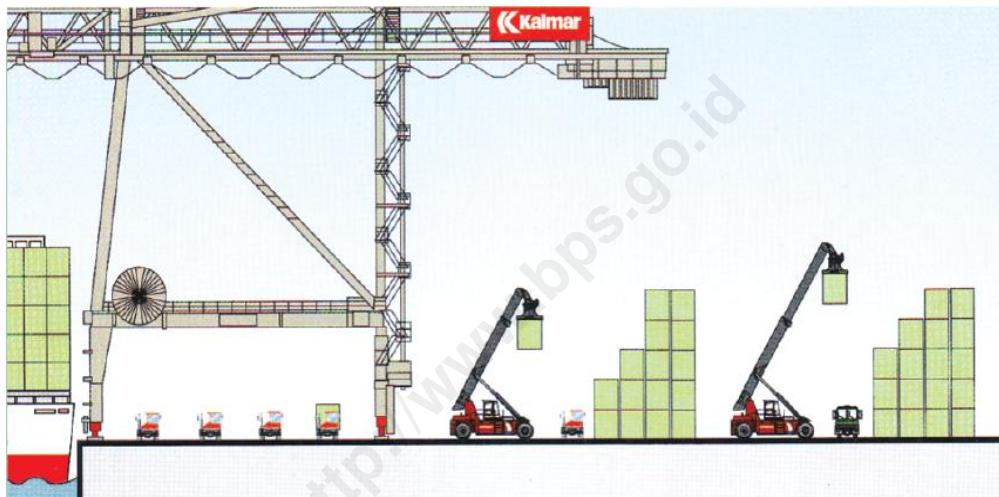
Kegiatan Muat Barang

- w. **Kapal** adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- x. **Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*)** adalah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan

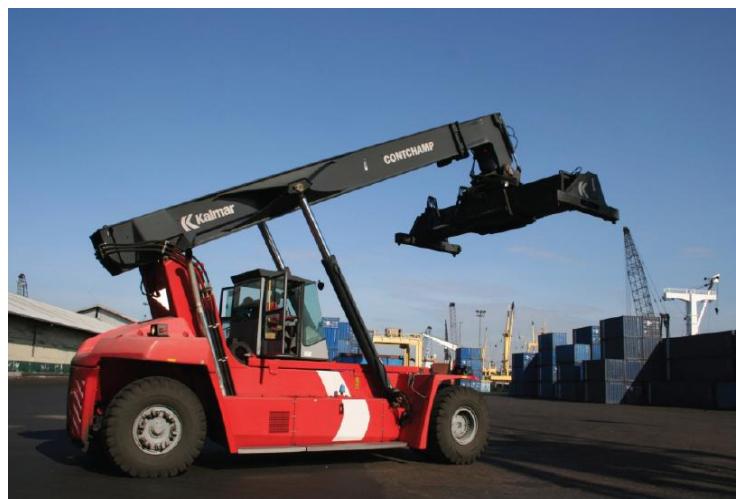
menuju tambatan. Atau dapat pula didefinisikan sebagai waktu berlabuh menunggu pelayanan pandu di perairan pelabuhan untuk merapat ke dermaga.

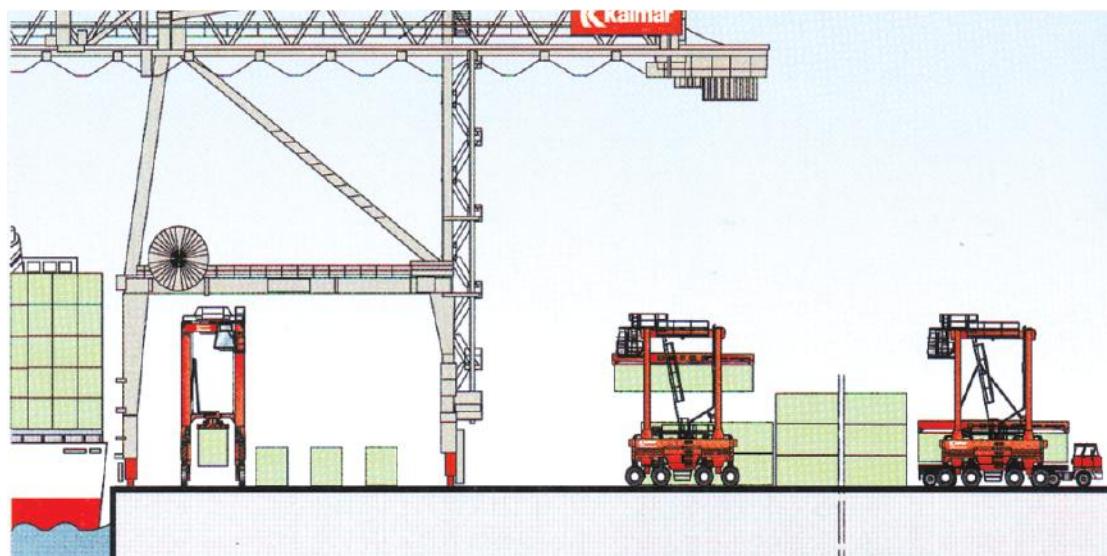
- y. **Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time*)** adalah jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya. Dapat pula didefinisikan sebagai waktu pemanduan kapal dari tempat kapal berlabuh sampai merapat di dermaga atau sebaliknya.
- z. **Waktu Tambat (*Berthing Time*)** adalah waktu mulai sampai dengan lepas ikat tali di tambatan.
 - aa. **Berth Working Time** adalah waktu untuk kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga.
 - ab. **Waktu Efektif (*Effective Time*)** adalah waktu yang benar-benar digunakan untuk melakukan bongkar muat selama kapal berada di dermaga.
 - ac. **Idle Time** adalah waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang selama kapal berada di tambatan disebabkan beberapa hal seperti pengaruh cuaca dan peralatan bongkar muat yang rusak.
 - ad. **Non Operation Time** adalah waktu jeda, waktu berhenti yang direncanakan selama kapal di pelabuhan, seperti waktu persiapan bongkar muat dan waktu istirahat kerja.
 - ae. **Turn Round Time** adalah waktu kedatangan kapal sampai dengan keberangkatan kapal meninggalkan pelabuhan.
 - af. **BTP (*Berth Throughput*)** adalah volume tonase barang yang melalui tiap meter panjang dermaga yang tersedia.
 - ag. **BOR (*Berth Occupancy Ratio*)** adalah perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi).
 - ah. **STP (*Shed Throughput*)** adalah jumlah muatan barang yang melewati tiap meter persegi luas efektif gudang.
 - ai. **SOR (*Shed Occupancy Ratio*)** adalah perbandingan antara jumlah penggunaan ruang gudang dengan ruang gudang yang tersedia.

- aj. YTP (*Yard Throughput*)** adalah jumlah muatan barang yang melewati tiap meter persegi luas efektif lapangan penumpukan.
- ak. YOR (*Yard Occupancy Ratio*)** adalah perbandingan antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia.
- al. Kesiapan Operasi Peralatan** adalah perbandingan antara jumlah peralatan yang siap untuk dioperasikan dengan jumlah peralatan yang tersedia. Contoh peralatan yang digunakan di pelabuhan antara lain *reach stacker*, *staddle carriers*, *rubber tyred gantry (RTG) cranes*, *rail mounted gantry cranes*.



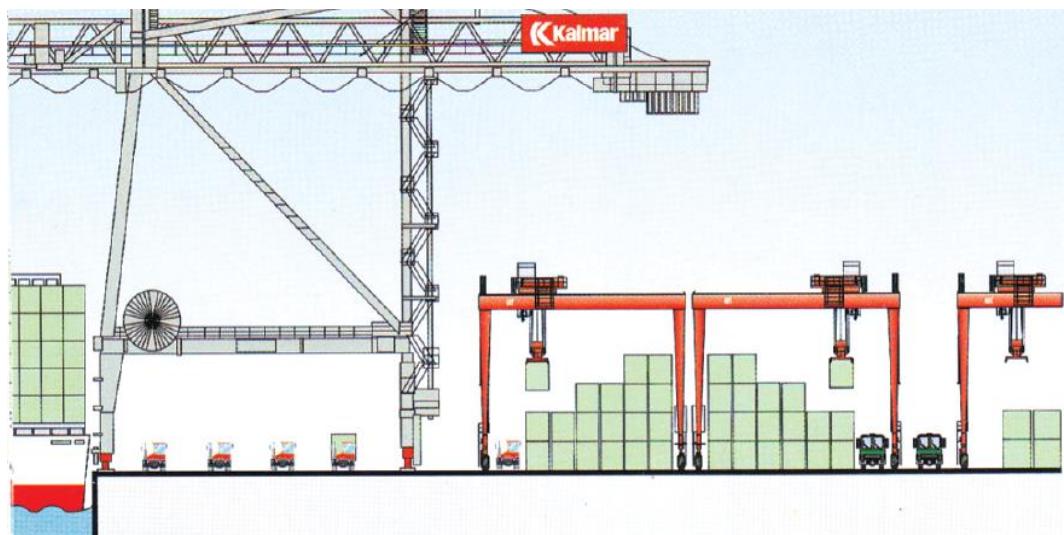
Reach Stacker





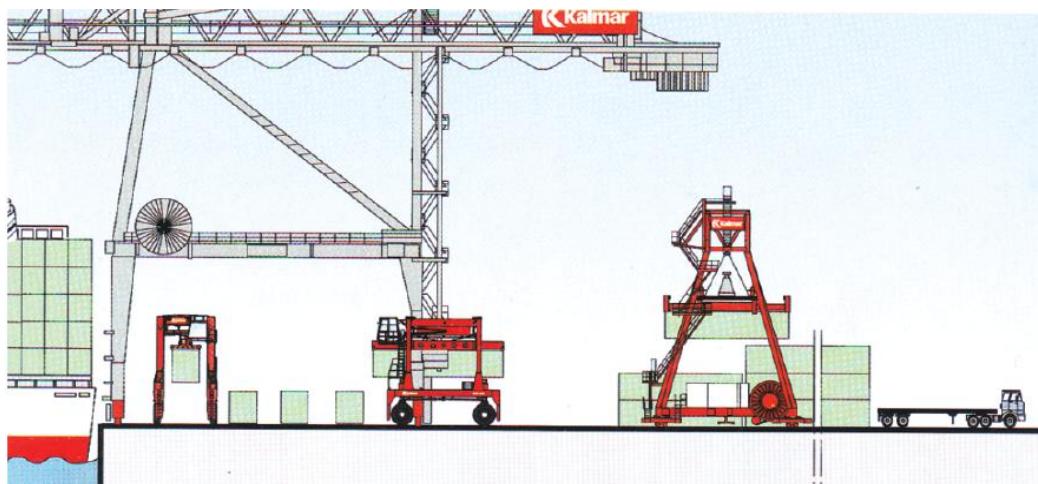
Staddle Carriers





Rubber Tyred Gantry Cranes

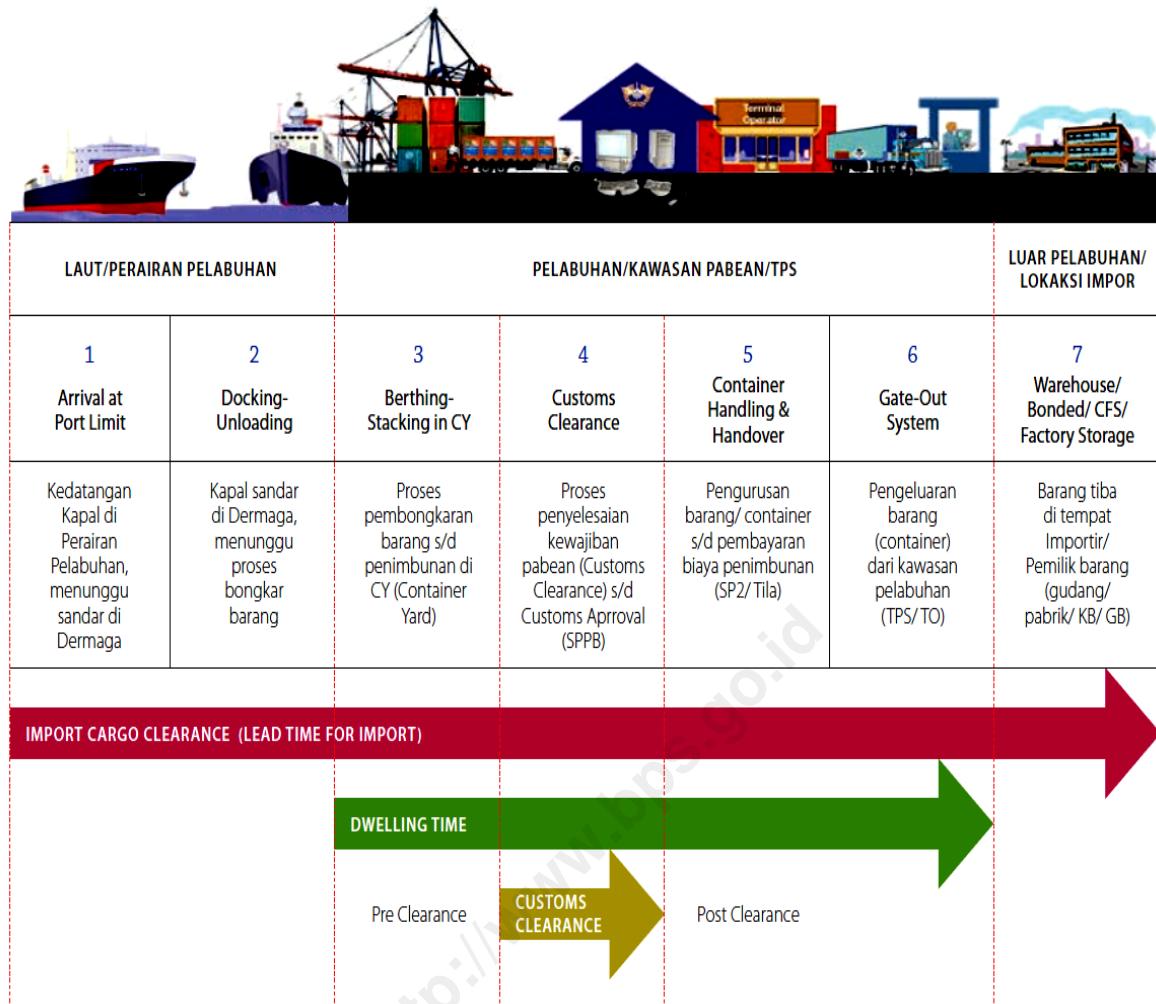




Rail Mounted Gantry Cranes



am. **Dwelling Time** adalah waktu yang dibutuhkan petikemas impor, sejak petikemas dibongkar dari kapal (*berthing*) sampai dengan keluar dari kawasan pelabuhan (*gate out*). Definisi *dwelling time* ini merupakan definisi yang digunakan oleh Bank Dunia.



Namun ada pula yang mendefinisikan *dwelling time* dalam pengertian tidak terbatas hanya untuk petikemas impor tetapi dengan pengertian yang lebih luas; ***dwelling time*** adalah waktu lamanya barang berada di dalam pelabuhan (*the time that cargo spends within the port or its extension*) (Raballand, et. al (2012)). Berdasarkan definisi ini, yang dimaksud *dwelling time* tidak terbatas hanya petikemas impor tetapi mencakup juga petikemas ekspor, petikemas antar pulau yang dibongkar, petikemas antar pulau yang dimuat, barang non-petikemas yang dibongkar, dan barang non-petikemas yang dimuat.



Kapal Tiba di Pelabuhan	Kapal Tambat	Bongkar Barang	Barang Berada di Gudang/ Lapangan Penumpukan	Keluar Pelabuhan
-------------------------	--------------	----------------	---	------------------



Kapal Berangkat Meninggalkan Pelabuhan	Kapal Tambat	Muat Barang	Barang Berada di Pelabuhan (gudang/lapangan penumpukan)	Masuk Pelabuhan
---	--------------	-------------	--	-----------------

Definisi *dwelling time* dengan pengertian yang lebih luas ini yang digunakan dalam Survei *Dwelling Time* 2015 dengan batasan mengacu pada definisi *dwelling time* yang pertama (yang digunakan oleh Bank Dunia). Dengan demikian, definisi *dwelling time* yang digunakan oleh BPS dalam Survei *Dwelling Time* 2015 adalah waktu tunggu barang / petikemas di dalam pelabuhan mulai barang / petikemas dibongkar sampai dengan keluar pintu gerbang (*gate out*) pelabuhan; dan atau

mulai barang / petikemas masuk pintu gerbang (*gate in*) pelabuhan sampai dengan barang / petikemas selesai dimuat ke dalam kapal.

http://www.bps.go.id

BAB III

PEMBAHASAN



http://www.bps.go.id

BAB III

PEMBAHASAN

Survei *Dwelling Time* 2015 dilakukan dengan dua pendekatan yaitu dari sisi penyedia jasa (*supply side*) dalam hal ini adalah pihak pelabuhan dan dari sisi pengguna jasa (*demand side*) dalam hal ini adalah pihak perusahaan yang operasional usahanya berkaitan langsung dengan kegiatan penanganan barang di pelabuhan.

Urutan pembahasan dilakukan sesuai dengan pendekatan survei, yaitu pembahasan pertama tentang pelabuhan yang bersumber dari hasil pengolahan data VDT15-Pelabuhan kemudian dilanjutkan dengan pembahasan tentang perusahaan yang bersumber dari hasil pengolahan data VDT15-Perusahaan.

3.1 Pelabuhan

3.1.1 Umum

Survei *Dwelling Time* 2015 dilakukan di 168 pelabuhan yang tersebar di 33 provinsi di Indonesia, dengan tingkat respons 98,81 persen (166 pelabuhan). Namun demikian, tidak semua dokumen yang masuk dapat diolah, tujuh dokumen yang telah diterima tidak dapat diolah karena rincian kuesioner tidak terisi akibat tidak adanya kegiatan bongkar muat pada ketujuh pelabuhan tersebut. Dengan demikian, pengolahan data dilakukan pada 159 dokumen pelabuhan.

Sampel pelabuhan pada survei ini mencakup 3 jenis hierarki pelabuhan, yaitu pelabuhan utama (32,30 persen) dengan fungsi utama untuk melayani perdagangan dalam

negeri dan internasional, pelabuhan pengumpul (37,89 persen) dengan fungsi utama untuk melayani perdagangan dalam negeri dengan skala menengah, dan pelabuhan pengumpan (29,81 persen) dengan fungsi utama untuk melayani perdagangan dalam negeri dengan skala kecil.

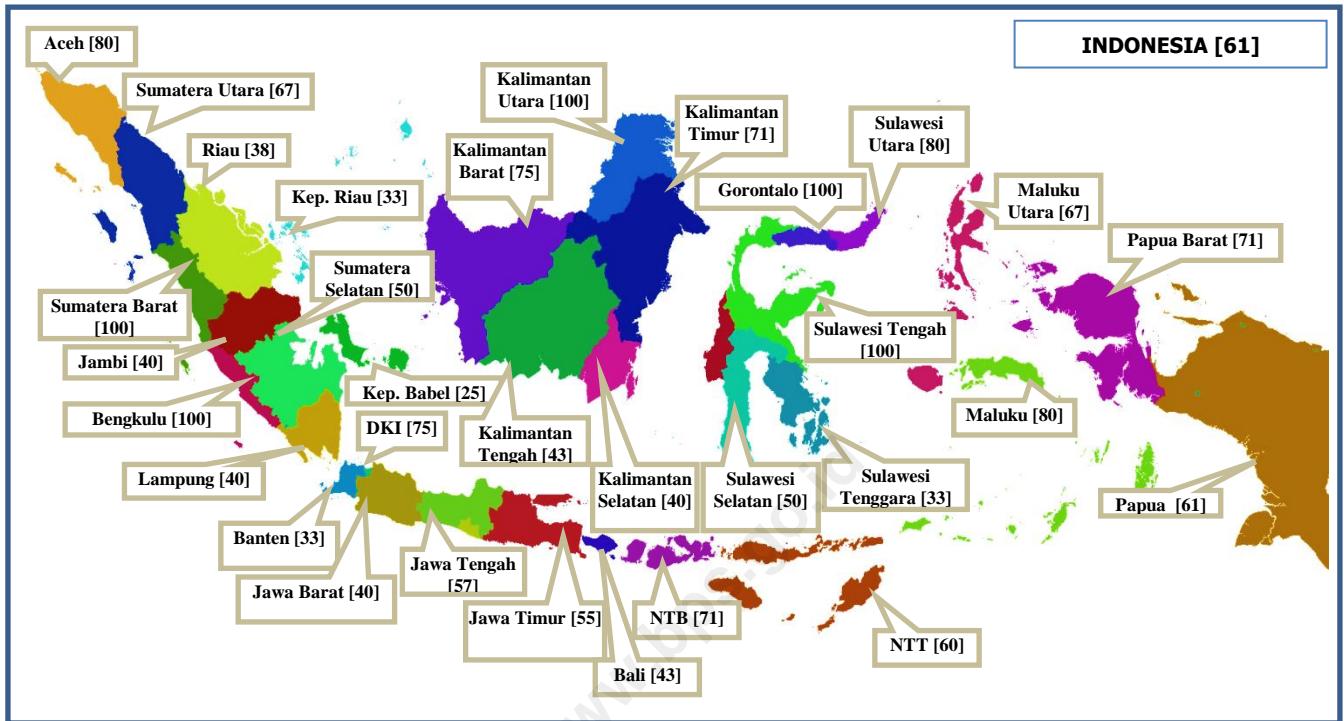
3.1.2 Fasilitas

Di antara berbagai fasilitas yang ada di pelabuhan, fasilitas utama yang terkait dengan *dwelling time* atau waktu tunggu barang di pelabuhan adalah fasilitas penyimpanan barang yaitu fasilitas gudang dan lapangan penumpukan.

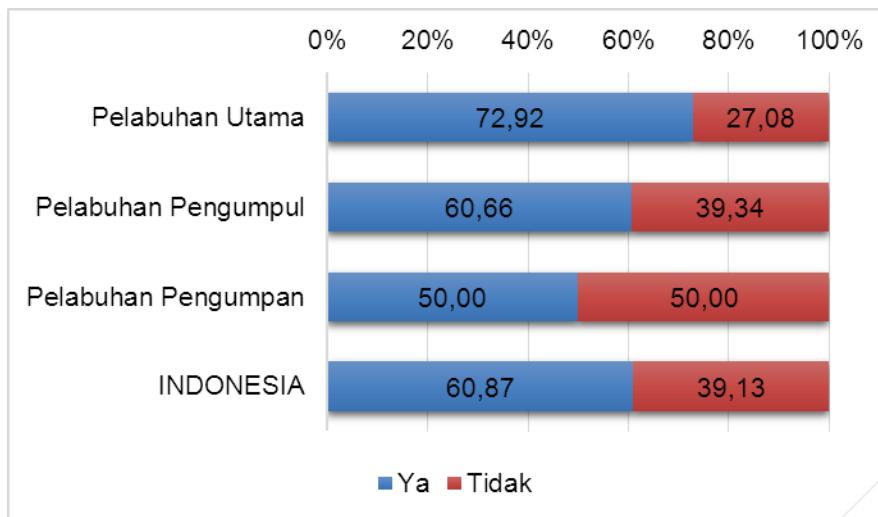
Pada gambar 3.1 dapat dilihat bahwa sebagian besar pelabuhan di Indonesia memiliki fasilitas gudang. Bahkan, jika dilihat berdasarkan provinsi, terdapat lima provinsi dengan persentase kepemilikan fasilitas gudang di pelabuhan yang mencapai 100 persen, yaitu Provinsi Sumatera Barat, Provinsi Bengkulu, Provinsi Kalimantan Utara, Provinsi Sulawesi Tengah, dan Provinsi Gorontalo.

Apabila ditinjau dari hierarki pelabuhan, dapat dikatakan bahwa hierarki suatu pelabuhan berbanding lurus dengan kepemilikan fasilitas gudang di pelabuhan. Persentase kepemilikan fasilitas gudang di pelabuhan utama paling tinggi jika dibandingkan dengan pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan, yaitu sebesar 72,92 persen. Kepemilikan fasilitas gudang pada pelabuhan pengumpul mencapai 60,66 persen. Sementara itu, sebesar 50,00 persen pelabuhan pengumpan yang memiliki fasilitas gudang. Jadi dapat dikatakan secara keseluruhan jumlah pelabuhan yang memiliki fasilitas gudang tercatat 60,87 persen dan 39,13 persen sisanya tidak memiliki fasilitas gudang (lihat gambar 3.2).

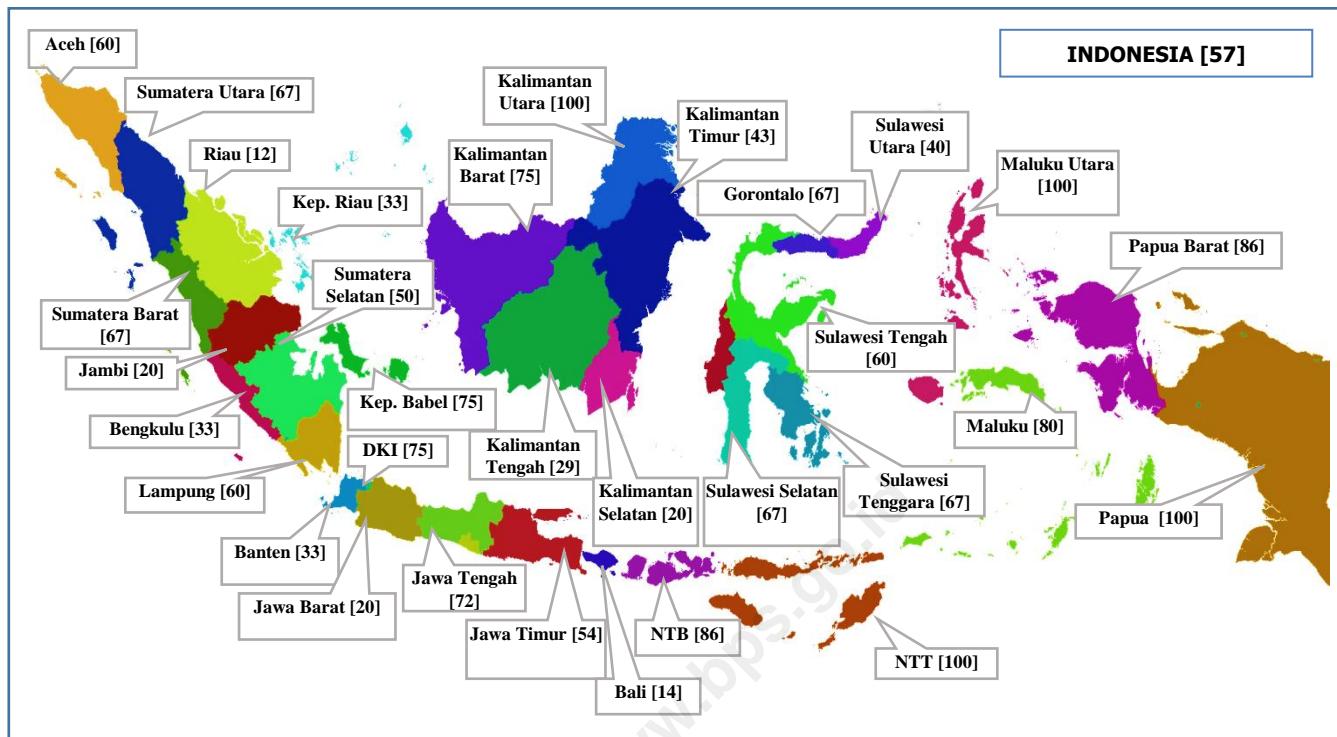
Gambar 3.1
Jumlah Pelabuhan yang Memiliki Fasilitas Gudang
Dirinci Menurut Provinsi (%)



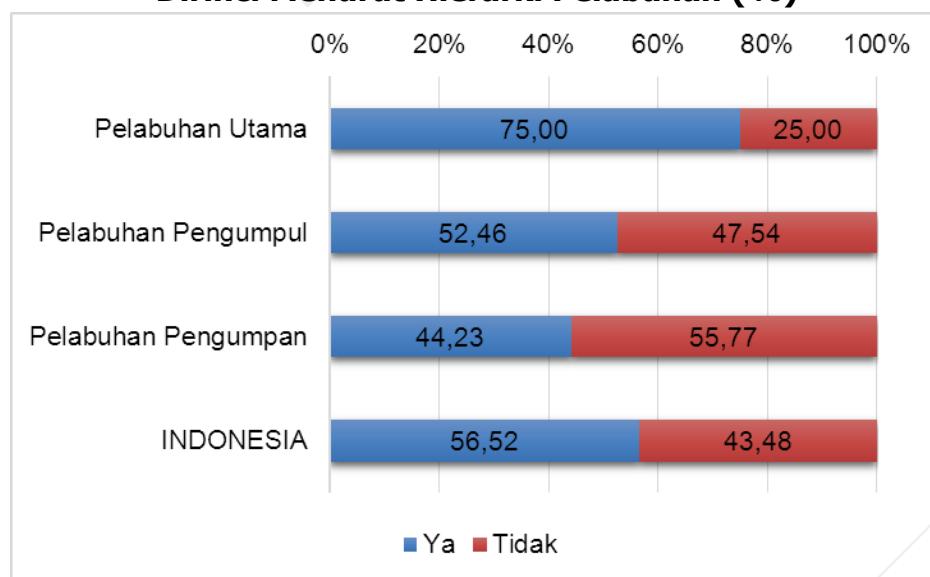
Gambar 3.2
Jumlah Pelabuhan yang Memiliki Fasilitas Gudang
Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (%)



Gambar 3.3
**Jumlah Pelabuhan yang Memiliki Fasilitas Lapangan Penumpukan
Dirinci Menurut Provinsi (%)**



Gambar 3.4
**Jumlah Pelabuhan yang Memiliki Fasilitas Lapangan Penumpukan
Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (%)**



Dari gambar 3.3 terlihat bahwa 56,52 persen pelabuhan di Indonesia memiliki fasilitas lapangan penumpukan, sedangkan 43,48 persen sisanya merupakan pelabuhan yang tidak memiliki fasilitas lapangan penumpukan. Jika dilihat menurut provinsi, terdapat empat provinsi dengan kepemilikan fasilitas lapangan penumpukan 100 persen, yaitu Provinsi Nusa Tenggara Timur, Provinsi Kalimantan Utara, Provinsi Maluku Utara, dan Provinsi Papua.

Seperti pada pembahasan sebelumnya mengenai kepemilikan fasilitas gudang, hierarki pelabuhan juga berbanding lurus dengan kepemilikan fasilitas lapangan penumpukan. Persentase kepemilikan lapangan penumpukan pada pelabuhan utama merupakan yang paling tinggi dibandingkan hierarki pelabuhan yang lain, yaitu sebesar 75,00 persen. Pada pelabuhan pengumpul, tingkat kepemilikan fasilitas lapangan penumpukan mencapai 52,46 persen. Sementara itu, tingkat kepemilikan fasilitas lapangan penumpukan pada pelabuhan pengumpan hanya sebesar 44,23 persen (lihat gambar 3.4).

3.1.3 Jangkauan Pelayanan

Dari sampel pelabuhan yang tersebar di 33 provinsi, pelabuhan-pelabuhan pada tujuh provinsi jangkauan pelayanan transportasi lautnya mencakup tujuh pulau meliputi Pulau Sumatera, Jawa, Kalimantan, Bali dan NTT, Sulawesi, Maluku, dan Papua. Ketujuh provinsi tersebut yaitu Provinsi Jambi, Provinsi Jawa Timur, Provinsi Nusa Tenggara Barat, Provinsi Sulawesi Utara, Provinsi Sulawesi Selatan, Provinsi Sulawesi Tenggara, dan Provinsi Maluku. Namun khusus untuk Provinsi Sumatera Selatan tidak dapat ditampilkan jangkauan pelayanan transportasi lautnya karena tidak diperolehnya data jangkauan pelayanan atau non respons untuk rincian tersebut (lihat tabel 3.1).

Di Provinsi Jambi, terdapat satu pelabuhan yang menjangkau tujuh pulau besar di Indonesia yaitu Pelabuhan Talang Duku. Sedangkan pelabuhan di Provinsi Jawa Timur yang menjangkau tujuh pulau besar yaitu Pelabuhan Branta, Pelabuhan Tanjung Tembaga, dan Pelabuhan Gresik.

Tabel 3.1
Jangkauan Pelayanan Transportasi Laut Dirinci Menurut Provinsi

Provinsi	Pulau yang Dijangkau Pelayanan Transportasi Laut						
	Sumatera	Jawa	Bali dan NTT	Kalimantan	Sulawesi	Maluku	Papua
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Aceh	✓	✓	—	✓	—	—	—
Sumatera Utara	✓	✓	—	✓	—	—	—
Sumatera Barat	✓	✓	—	—	✓	—	—
Riau	✓	✓	—	✓	✓	—	—
Jambi	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sumatera Selatan *)	—	—	—	—	—	—	—
Bengkulu	✓	✓	—	—	—	—	—
Lampung	✓	✓	—	—	—	—	—
Kep. Bangka Belitung	✓	✓	—	✓	—	—	—
Kep. Riau	✓	✓	—	✓	—	—	—
DKI Jakarta	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Jawa Barat	✓	✓	—	✓	—	✓	—
Jawa Tengah	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
Jawa Timur	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Banten	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
Bali	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
Nusa Tenggara Barat	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nusa Tenggara Timur	—	✓	✓	—	✓	—	—
Kalimantan Barat	✓	✓	—	✓	—	—	—
Kalimantan Tengah	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
Kalimantan Selatan	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kalimantan Timur	✓	✓	—	✓	✓	—	✓
Kalimantan Utara	✓	✓	—	✓	✓	—	—
Sulawesi Utara	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sulawesi Tengah	✓	✓	—	✓	✓	—	—
Sulawesi Selatan **)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sulawesi Tenggara	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorontalo	✓	—	—	✓	✓	—	—
Maluku	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Maluku Utara	—	✓	✓	—	✓	✓	✓
Papua Barat	—	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Papua	—	✓	✓	—	✓	✓	✓

*) tidak ada data / non respons

**) termasuk Provinsi Sulawesi Barat

Sementara itu, di Provinsi Nusa Tenggara Barat, Provinsi Sulawesi Utara, Provinsi Sulawesi Selatan, Provinsi Sulawesi Tenggara, dan Provinsi Maluku, hanya ada satu pelabuhan yang menjangkau tujuh pulau besar, yaitu Pelabuhan Sape, Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Palopo, Pelabuhan Murhum, dan Pelabuhan Buru.

3.1.4 Rata-rata Waktu Tunggu Barang di Pelabuhan (*Dwelling Time*)

Secara umum, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan bongkar barang di Indonesia pada triwulan IV-2014 adalah 4,12 hari. Angka ini turun sebesar 2,7 persen menjadi 4,01 hari pada triwulan I-2015. Penurunan rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan bongkar barang ini juga terlihat pada pelabuhan-pelabuhan di 24 provinsi. Penurunan paling tinggi terjadi pada pelabuhan di Provinsi Sulawesi Selatan (termasuk Sulawesi Barat), pada triwulan IV-2014 rata-rata 7,71 hari dan turun sebesar 47,3 persen menjadi 4,06 hari pada triwulan I-2015.

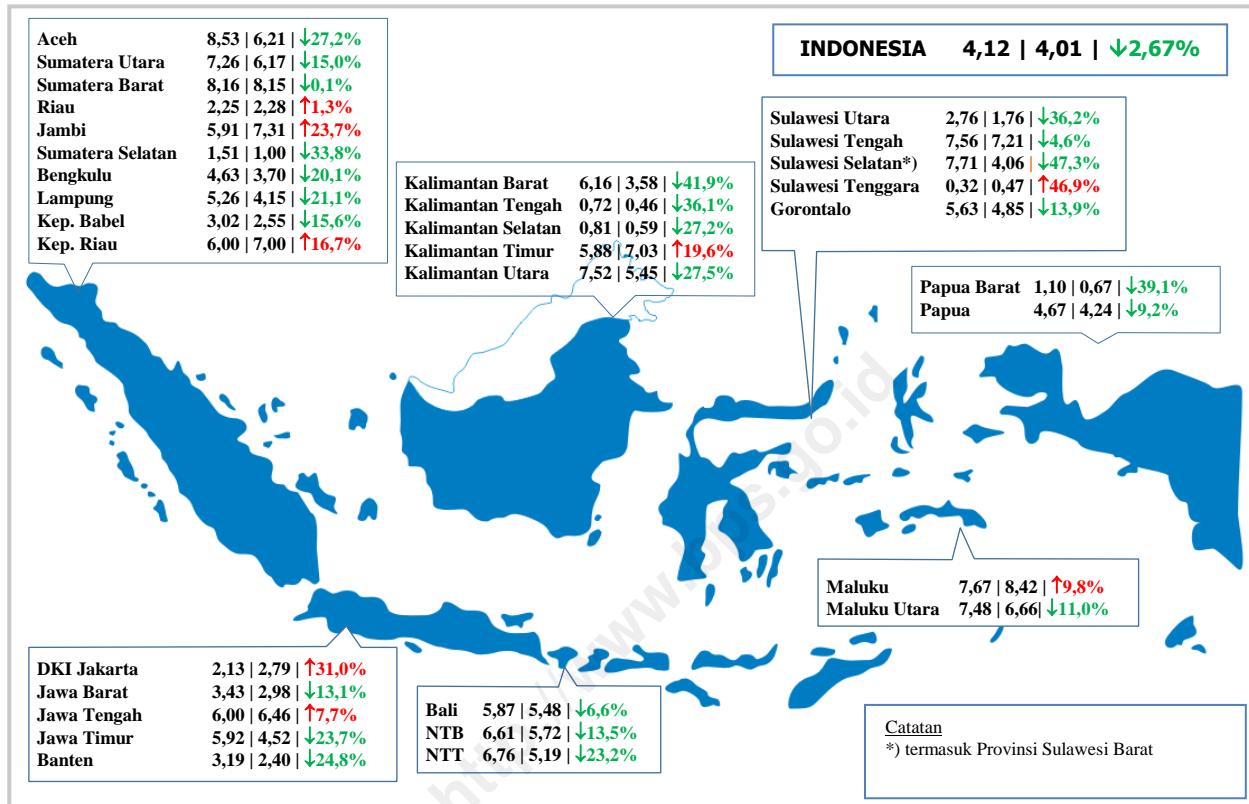
Sementara itu, peningkatan waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan bongkar barang hanya terjadi pada 8 (delapan) provinsi. Peningkatan paling tinggi terjadi di Provinsi Sulawesi Tenggara (46,9 persen), meskipun rata-rata waktunya relatif kecil, yaitu 0,32 hari pada triwulan IV-2014 dan naik menjadi 0,47 hari pada triwulan I-2015.

Pada triwulan IV-2014, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan bongkar barang di Provinsi Aceh merupakan yang paling tinggi jika dibandingkan dengan 32 provinsi lainnya, mencapai 8,53 hari. Sedangkan rata-rata waktu tunggu paling singkat yaitu 0,32 hari terjadi di Provinsi Sulawesi Tenggara.

Pada triwulan berikutnya (Triwulan I-2015), Provinsi Maluku memiliki rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan bongkar barang paling lama di antara provinsi lain, yaitu 8,42 hari, sementara rata-rata waktu tunggu paling singkat terjadi di Provinsi Kalimantan Tengah yaitu 0,46 hari. Sementara itu rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan bongkar barang di Provinsi DKI Jakarta meningkat 31,0 persen, yaitu 2,13 hari pada triwulan IV-2014 kemudian meningkat menjadi 2,79 hari pada triwulan I-2015 (lihat gambar 3.5).

Gambar 3.5

Rata-rata Waktu Tunggu Barang di Pelabuhan (*Dwelling Time*) untuk Kegiatan Bongkar Barang pada Triwulan IV-2014 dan I-2015 Dirinci Menurut Provinsi (Hari)

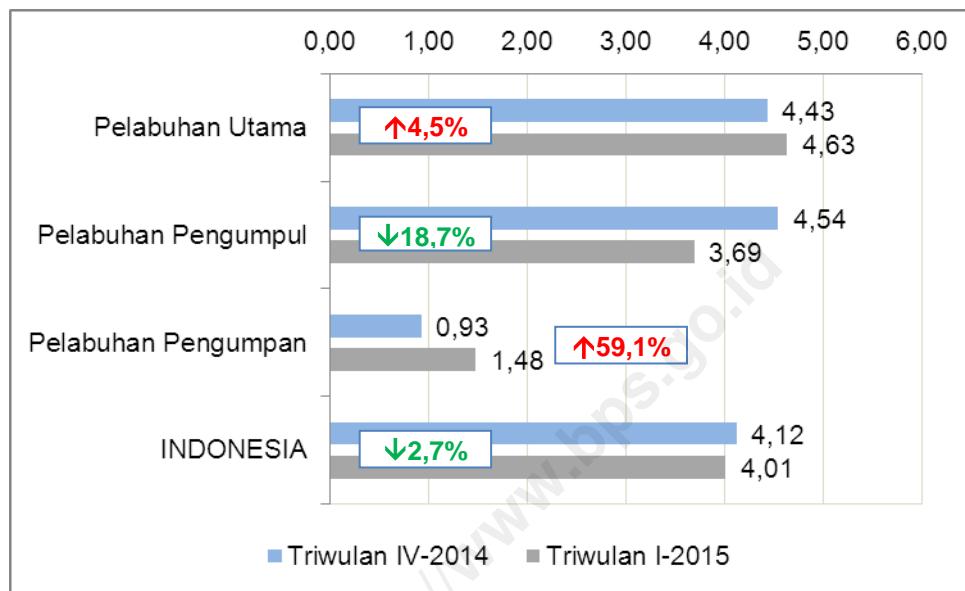


Pada gambar 3.6 terlihat adanya hubungan searah antara hierarki suatu pelabuhan dengan waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan bongkar barang. Semakin tinggi hierarki suatu pelabuhan maka cenderung semakin lama barang berada di pelabuhan. Pada pelabuhan utama, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan bongkar barang lebih lama dibandingkan dengan dua jenis pelabuhan lainnya, yaitu rata-rata 4,43 hari pada triwulan IV-2014 dan 4,63 hari pada triwulan I-2015. Pelabuhan pengumpul memiliki rata-rata 4,54 hari pada triwulan IV-2014 dan 3,69 hari pada triwulan

I-2015. Sementara itu, pelabuhan pengumpulan memiliki waktu yang paling singkat, rata-rata 0,93 hari pada triwulan IV-2014 dan 1,48 hari pada triwulan I-2015.

Gambar 3.6

Rata-rata Waktu Tunggu Barang di Pelabuhan (*Dwelling Time*) untuk Kegiatan Bongkar Barang pada Triwulan IV-2014 dan I-2015 Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (Hari)



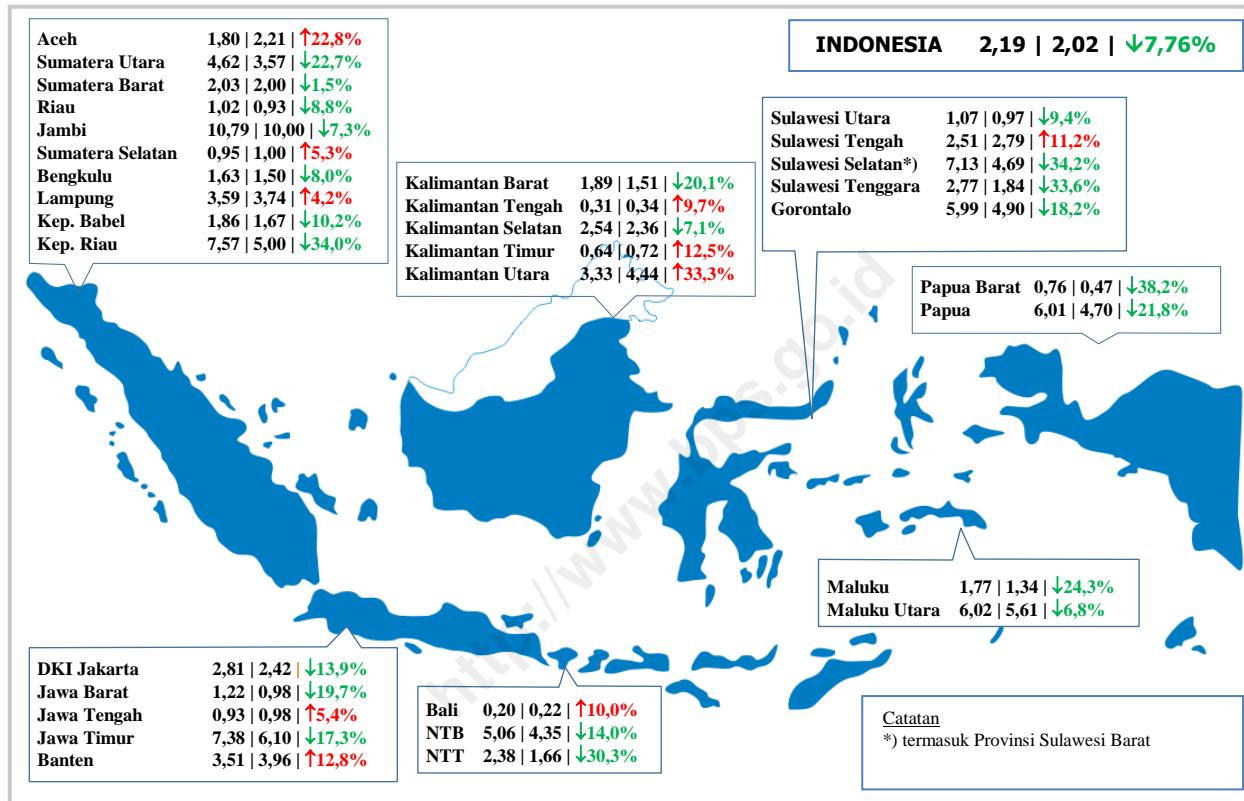
Pada gambar 3.7 terlihat rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang pada pelabuhan di Indonesia adalah 2,19 hari pada triwulan IV-2014 dan turun sebesar 7,8 persen menjadi 2,02 hari pada triwulan I-2015. Penurunan ini terjadi pada pelabuhan-pelabuhan di 22 provinsi. Seperti halnya pada kegiatan bongkar barang, penurunan rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang paling besar terjadi di Provinsi Sulawesi Selatan, mencapai 34,2 persen. Pada triwulan IV-2014, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang di Provinsi Sulawesi Selatan 7,13 hari, kemudian turun menjadi 4,69 hari pada triwulan I-2015.

Sebaliknya, peningkatan rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang terjadi di 10 provinsi. Peningkatan paling besar yaitu 33,6 persen terjadi di Provinsi Kalimantan Utara. Sebaliknya, rata-rata waktu tunggu barang di

pelabuhan untuk kegiatan muat barang di Provinsi Lampung tercatat paling rendah, yaitu naik 4,0 persen.

Gambar 3.7

Rata-rata Waktu Tunggu Barang di Pelabuhan (*Dwelling Time*) untuk Kegiatan Muat Barang pada Triwulan IV-2014 dan I-2015 Dirinci Menurut Provinsi (Hari)

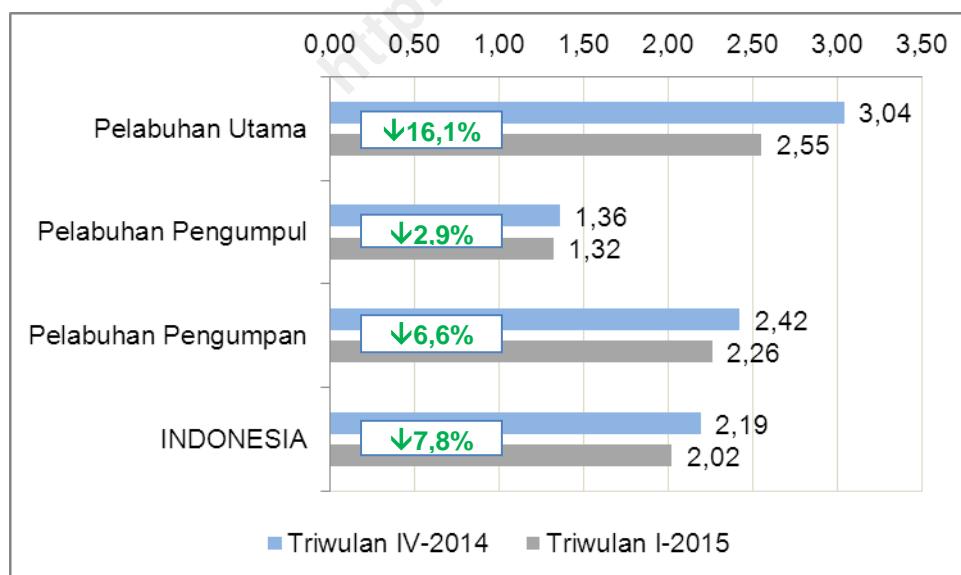


Pada triwulan IV-2014 dan triwulan I-2015, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang paling tinggi di Provinsi Jambi, mencapai 10,79 hari pada triwulan IV-2014 dan 10,00 hari pada triwulan I-2015. Sementara itu, rata-rata waktu yang paling cepat terjadi di Provinsi Bali, yaitu 0,20 hari pada triwulan IV-2014 dan 0,22 hari pada triwulan I-2015. Rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang di Provinsi DKI Jakarta relatif rendah yaitu 2,81 hari pada triwulan IV-2014 dan 2,42 hari pada triwulan I-2015.

Dari sampel pelabuhan yang respons dan tersebar di 33 provinsi, tercatat 12 provinsi memiliki pelabuhan yang melayani kegiatan muat barang pelayaran luar negeri, yaitu Provinsi Aceh, Provinsi Bengkulu, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Jawa Tengah, Provinsi Jawa Timur, Provinsi Banten, Provinsi Bali, Provinsi Kalimantan Timur, Provinsi Sulawesi Selatan, Provinsi Sulawesi Tenggara, dan Provinsi Maluku Utara. Rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang pada pelayaran luar negeri paling tinggi di Provinsi Jawa Timur, mencapai 6,86 hari pada triwulan IV-2014 dan naik sebesar 1,5 persen menjadi 6,96 hari pada triwulan I-2015. Selanjutnya diikuti Provinsi Bengkulu, dengan rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang mencapai 5,50 hari pada triwulan IV-2014 maupun triwulan I-2015. Provinsi Kalimantan Timur juga memiliki rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang pelayaran luar negeri yang relatif tinggi, yaitu 5,25 hari pada triwulan IV-2014 dan 6,00 hari pada triwulan I-2015.

Gambar 3.8

Rata-rata Waktu Tunggu Barang di Pelabuhan (*Dwelling Time*) untuk Kegiatan Muat Barang pada Triwulan IV-2014 dan I-2015 Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (Hari)



Berbeda dengan pembahasan sebelumnya, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang tidak berbanding lurus dengan hierarki suatu

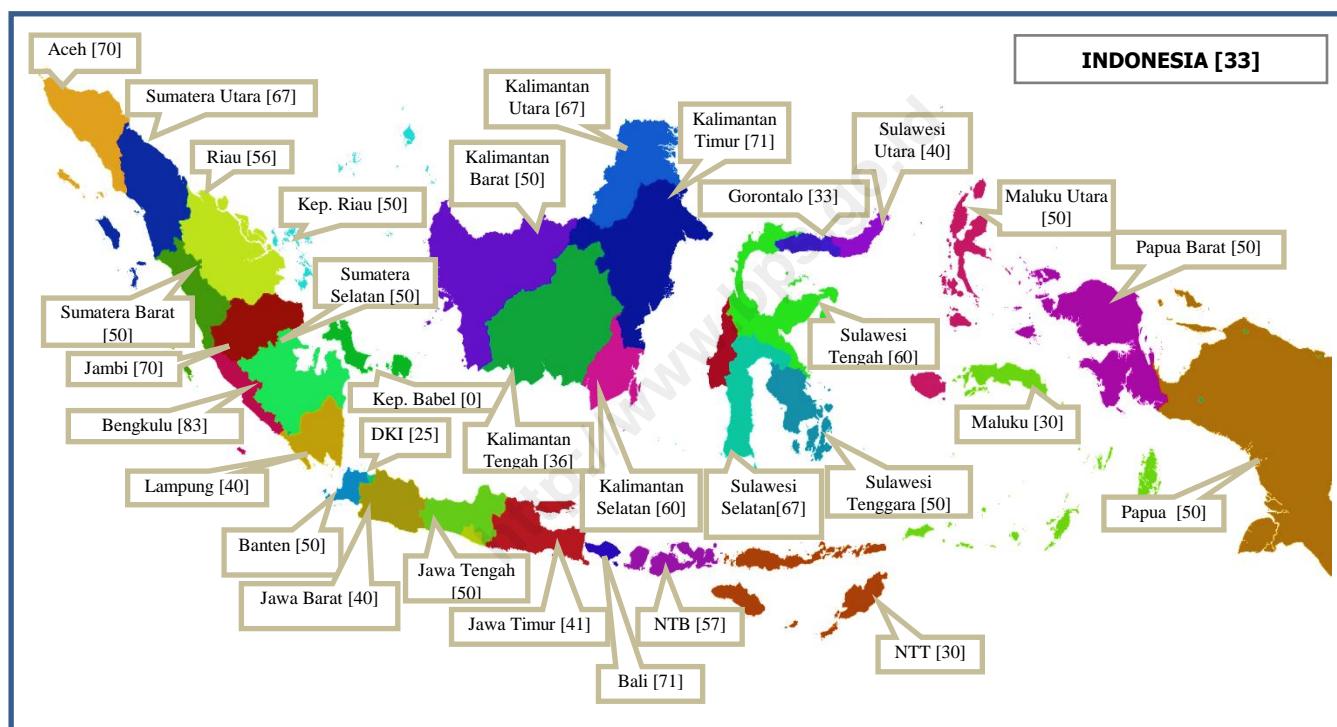
pelabuhan. Pada pelabuhan utama, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang merupakan yang paling lama, yaitu 3,04 hari pada triwulan IV-2014 dan 2,55 hari pada triwulan I-2015. Namun demikian, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang pada pelabuhan pengumpulan lebih tinggi bila dibandingkan dengan pelabuhan pengumpul. Pada triwulan IV-2014, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang pada pelabuhan pengumpulan 2,42 hari, sementara pada pelabuhan pengumpul hanya 1,36 hari. Demikian pula pada triwulan I-2015, rata-rata waktu tunggu barang di pelabuhan untuk kegiatan muat barang pada pelabuhan pengumpulan 2,26 hari, sementara pada pelabuhan pengumpul hanya 1,32 hari (lihat gambar 3.8).

3.1.5 Pendapatan Usaha Kepelabuhanan

Membaik atau memburuknya prospek usaha kepelabuhanan ditandai dengan meningkat atau menurunnya pendapatan usaha kepelabuhanan. Berbagai faktor memengaruhi tinggi rendahnya pendapatan usaha tersebut, meliputi: a) faktor kebijakan pemerintah, seperti berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2015 tentang Perlakuan Pajak Pertambahan Nilai atas Penyerahan Bahan Bakar Minyak untuk Kapal Angkutan Laut Luar Negeri yang berdampak pada kenaikan tarif dan Pelindo tidak bisa lagi memungut biaya labuh tambat untuk tersus dan TUKS, berlakunya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, diterapkannya kebijakan otonomi daerah, kebijakan kenaikan harga BBM; b) faktor internal pelabuhan, diantaranya pengelolaan infrastruktur terminal pelabuhan, penggunaan teknologi yang semakin canggih misalnya penggunaan mesin pendingin sebagai penganti pendinginan dengan es batu, ada tidaknya kegiatan penanganan petikemas, dan ada tidaknya investasi di pelabuhan; c) faktor alam, seperti pendangkalan dermaga atau kolam pelabuhan, cuaca ekstrim/gelombang tinggi, kontainerisasi atau perubahan penanganan muatan dari *general cargo* menjadi petikemas; d) faktor ekonomi, antara lain meningkat/menurunnya kegiatan usaha pelaku bisnis seperti tutupnya perusahaan yang biasanya menggunakan fasilitas

pelabuhan, meningkatnya permintaan dan arus distribusi barang akibat adanya proyek pembangunan infrastruktur/pabrik/gedung, dan kondisi perekonomian daerah setempat; dan faktor lain, seperti arus mudik lebaran, tinggi rendahnya kunjungan kapal, ada tidaknya kunjungan kapal asing, dan banyaknya volume muatan kapal.

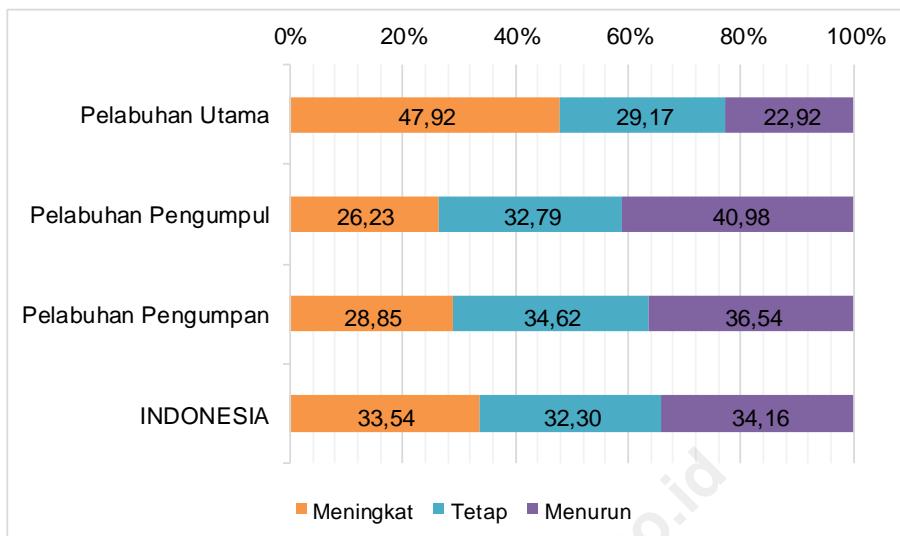
Gambar 3.9
Indeks Difusi Pendapatan Usaha Kepelabuhan Triwulan I-2015
Dibandingkan Triwulan IV-2014 Dirinci
Menurut Provinsi



Kondisi pendapatan usaha kepelabuhanan di Indonesia pada triwulan I-2015 dibandingkan dengan triwulan IV-2014 cukup bervariasi. Kondisi usaha membaik dialami pelabuhan-pelabuhan di 12 provinsi ($\text{indeks difusi} > 50$). Sementara itu, kondisi usaha di 10 provinsi mengalami stagnasi dengan nilai indeks difusi sama dengan 50. Sisanya, pelabuhan-pelabuhan di 10 provinsi mengalami kondisi yang memburuk dengan nilai indeks difusi di bawah 50 (lihat gambar 3.9).

Gambar 3.10

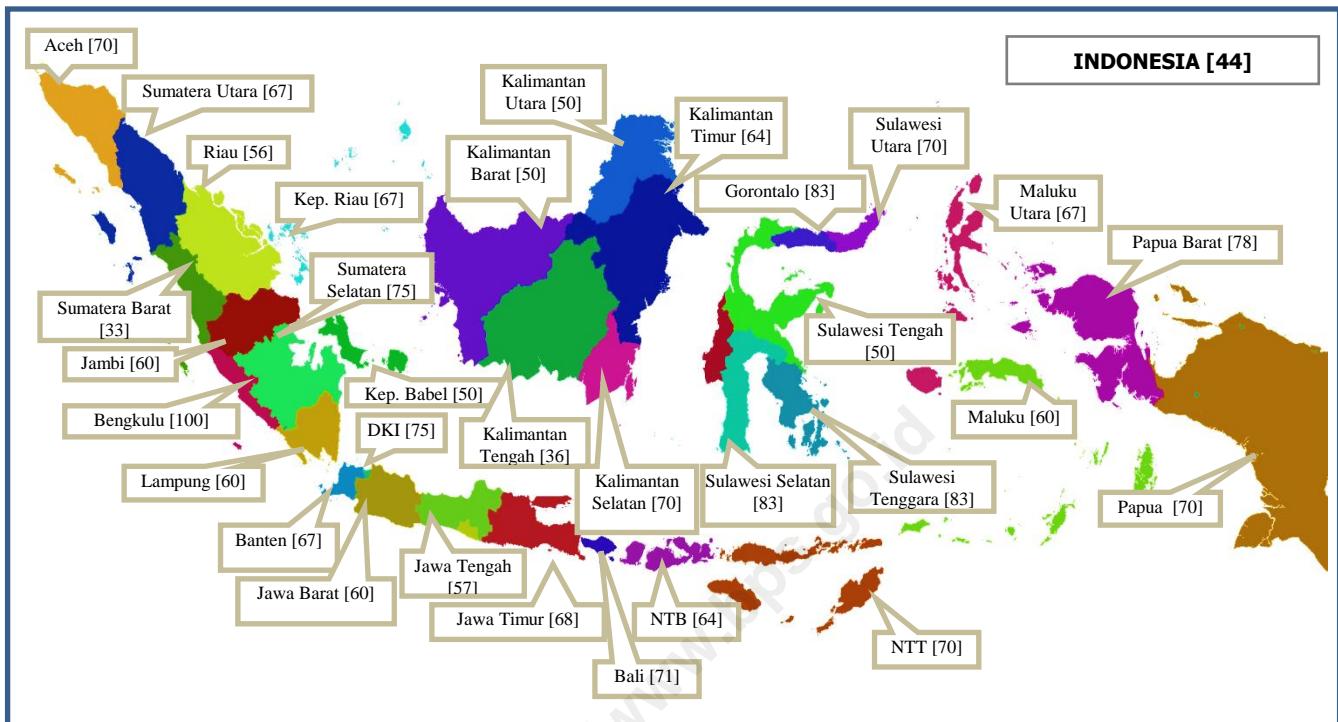
Pendapatan Usaha Kepelabuhanan Triwulan I-2015 Dibandingkan Triwulan IV-2014 Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (%)



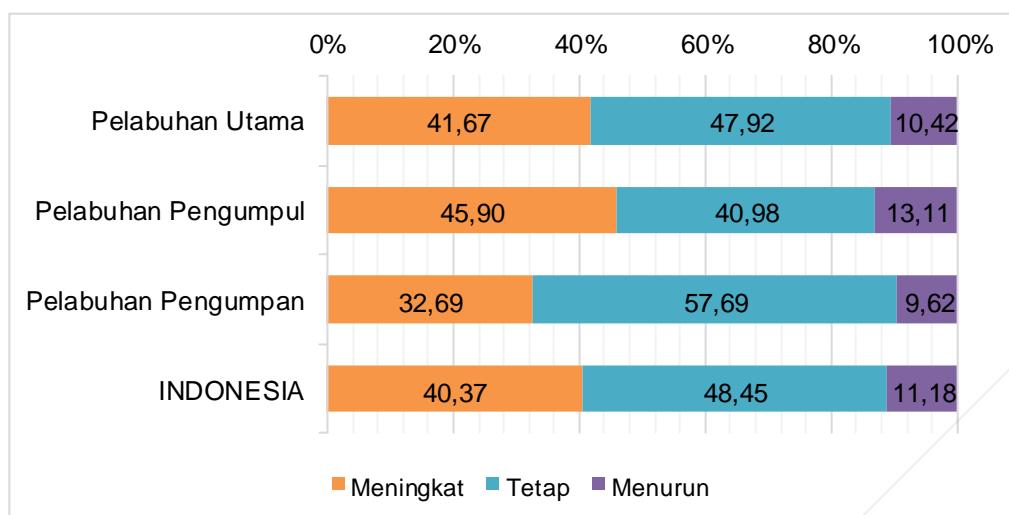
Pada gambar 3.10 terlihat 47,92 persen pelabuhan utama mengalami peningkatan pendapatan usaha pada triwulan I-2015 dibandingkan dengan triwulan sebelumnya. Sebaliknya, 40,98 persen pelabuhan pengumpul mengalami penurunan pendapatan usaha pada triwulan yang sama. Demikian pula kondisi pendapatan usaha pada pelabuhan pengumpan juga cenderung mengalami penurunan pendapatan usaha. Jadi, secara umum kondisi pendapatan usaha kepelabuhanan di Indonesia pada triwulan I-2015 tampaknya belum memberikan gambaran adanya peluang investasi yang menarik bagi para pemilik modal karena 66,46 persen pelabuhan yang terpilih sebagai sampel menyatakan kondisi pendapatannya tetap atau malah menurun dibanding triwulan sebelumnya.

Prospek usaha pada triwulan II-2015 diperkirakan lebih baik dibandingkan dengan triwulan I-2015. Dari semua pelabuhan yang terpilih sebagai sampel, hanya pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di dua provinsi yang memperkirakan pendapatan usaha pada triwulan II-2015 memburuk atau lebih rendah dibandingkan triwulan I-2015, yaitu pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Sumatera Barat dan di Provinsi Kalimantan Tengah (indeks difusi < 50) (lihat gambar 3.11).

Gambar 3.11
Indeks Difusi Pendapatan Usaha Kepelabuhanan Triwulan II-2015
Dibandingkan Triwulan I-2015 Dirinci
Menurut Provinsi



Gambar 3.12
Pendapatan Usaha Kepelabuhanan Triwulan II-2015 Dibandingkan Triwulan I-2015 Dirinci Menurut Hierarki Pelabuhan (%)



Berdasarkan hierarki pelabuhan pada gambar 3.12 terlihat 47,92 persen pelabuhan utama tidak mengalami perubahan pendapatan usaha pada triwulan II-2015 dibandingkan dengan triwulan sebelumnya dan 41,67 pelabuhan utama pendapatan usahanya meningkat. Sebaliknya, 10,42 persen pelabuhan utama pendapatan usahanya menurun. Pada pelabuhan pengumpul, sebagian besar pelabuhan mengalami peningkatan pendapatan usaha, yaitu 45,90 persen. Sementara itu, pendapatan usaha pada sebagian besar pelabuhan pengumpulan (57,69 persen) mengalami penurunan pada periode yang sama.

3.2 Perusahaan

3.2.1 Umum

Survei *Dwelling Time* 2015 yang dilakukan dengan pendekatan perusahaan menggunakan Daftar Sampel Utama (DSU) sebanyak 32 perusahaan. Sebagai antisipasi jika perusahaan yang ada di DSU tidak dapat dicacah, misalnya karena tutup atau pindah, maka disiapkan dua daftar sampel cadangan yaitu Daftar Sampel Pengganti (DSU-P) sebanyak 32 perusahaan, dan Daftar Sampel Pengganti Tambahan (DSU-PT) sebanyak 32 perusahaan. Dari 32 dokumen VDT15-Perusahaan yang diterima, tercatat 15 perusahaan berasal dari DSU, 1 perusahaan dari DSU-P, sedangkan sisanya yaitu 16 perusahaan merupakan sampel pengganti di luar ketiga daftar sampel yang sudah disiapkan tersebut. Dari 32 dokumen yang masuk, 1 dokumen tidak disertakan dalam pengolahan karena dari catatan yang tercantum dalam dokumen tersebut menyatakan perusahaan sedang tidak ada kegiatan operasional usaha atau sementara tidak aktif.

Dilihat dari kegiatan utama perusahaan, terdapat enam jenis kegiatan utama dari perusahaan yang menjadi sampel, yaitu bongkar muat barang (6,45 persen), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) (32,26 persen), *freight forwarding* (22,58 persen), jasa ekspor impor (19,35 persen), Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) (12,90 persen), dan *truckling* (6,45 persen).

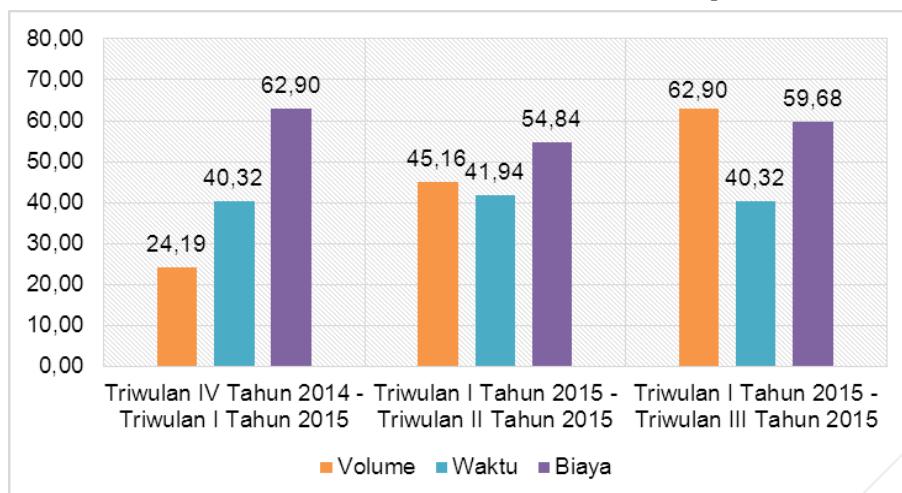
Berdasarkan status kepemilikan perusahaan, sampel perusahaan yang dicacah hanya mencakup dua jenis status kepemilikan, yaitu dalam negeri (93,5 persen) dan asing (6,45 persen), dengan kata lain tidak ada yang status kepemilikannya campuran (dalam negeri dan asing).

Sedangkan menurut skala usaha, sebagian besar perusahaan memiliki jumlah tenaga kerja tetap sebanyak 5-19 orang (55 persen), dan pada urutan berikutnya perusahaan yang memiliki jumlah tenaga kerja tetap sebanyak 20-99 orang (32 persen). Sementara itu, hanya sebagian kecil perusahaan yang memiliki tenaga kerja tetap kurang dari 5 orang dan lebih dari 100 orang, masing-masing 7 persen dan 6 persen.

3.2.2 Penanganan Barang di Pelabuhan

Pada gambar 3.13 terlihat bahwa kondisi penanganan barang di pelabuhan pada triwulan I-2015 dibandingkan triwulan IV-2014 cenderung memburuk, dengan indikasi menurunnya volume barang yang ditangani (implikasinya semakin singkat waktu yang dibutuhkan) dan meningkatnya biaya yang dikeluarkan untuk menangani pengurusan barang di pelabuhan.

**Gambar 3.13
Indeks Difusi Penanganan Barang di Pelabuhan Dirinci
Menurut Volume, Waktu, dan Biaya**



Pada gambar 3.13 juga terlihat bahwa pada umumnya perusahaan yang dicacah memperkirakan kondisi penanganan barang di pelabuhan terus-menerus membaik pada triwulan II-2015 dan III-2015 dibandingkan triwulan I-2015, indikasinya adalah sebagian besar perusahaan yang dicacah memperkirakan volume barang yang ditangani pada triwulan II-2015 dan III-2015 cenderung meningkat dibandingkan triwulan I-2015 dengan peningkatan volume barang yang ditangani jauh melampaui peningkatan biaya yang mesti dikeluarkan sementara diperkirakan waktu yang dibutuhkan relatif tidak banyak berubah.

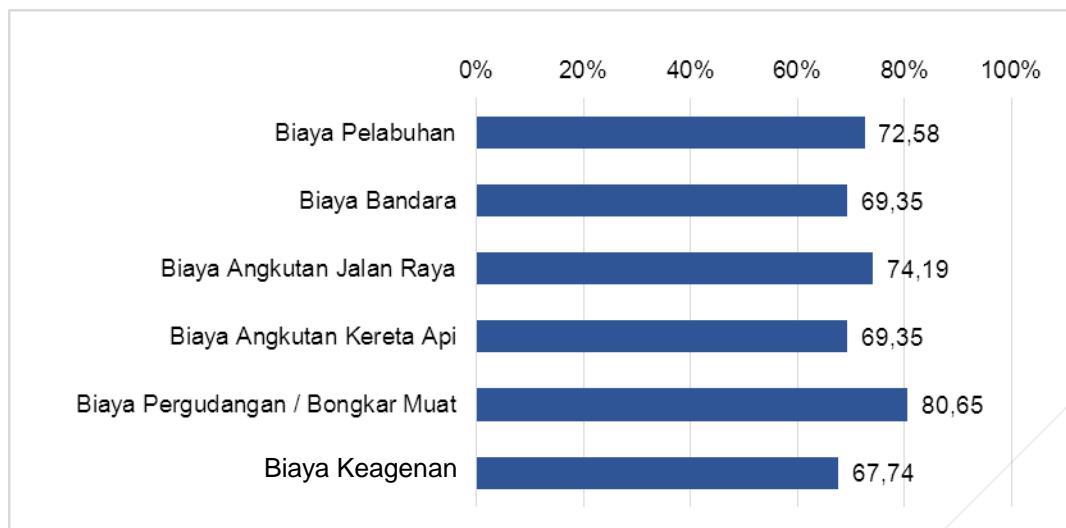
3.2.3 Operasional Usaha

Perbandingan Biaya Operasional Logistik di Indonesia dengan Negara Lain

Pada gambar 3.14 terlihat pada umumnya perusahaan yang dicacah menyatakan bahwa biaya operasional logistik di Indonesia lebih tinggi dibandingkan dengan negara lain ditunjukkan dengan nilai indeks difusi lebih dari 50, meliputi: biaya pelabuhan, biaya bandara, biaya angkutan jalan raya, biaya angkutan kereta api, biaya pergudangan/bongkar muat, dan biaya keagenan.

Gambar 3.14

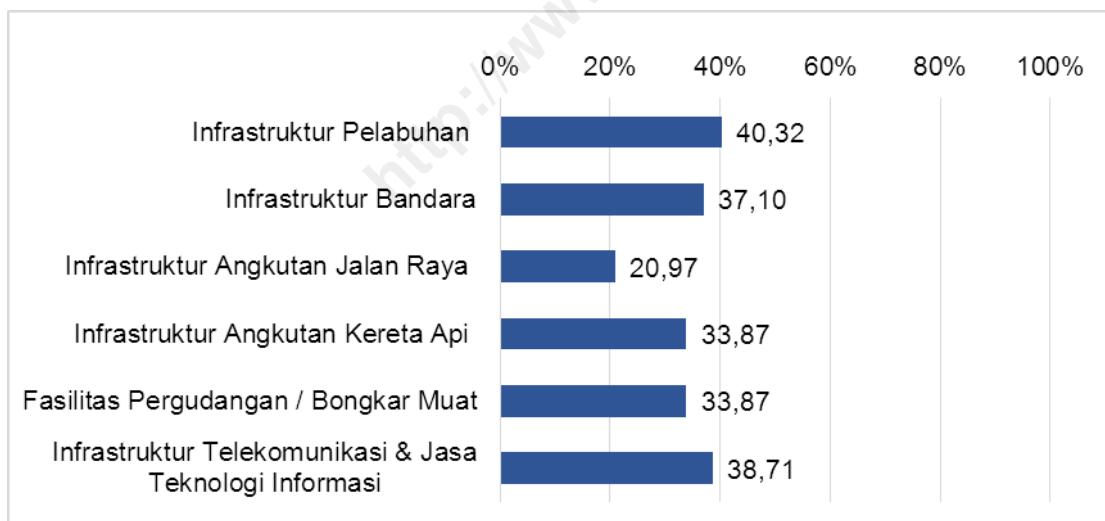
Indeks Difusi Perbandingan Biaya Operasional Logistik di Indonesia dengan Negara Lain



Perbandingan Kualitas Infrastruktur Penunjang Bisnis Logistik di Indonesia dengan Negara Lain

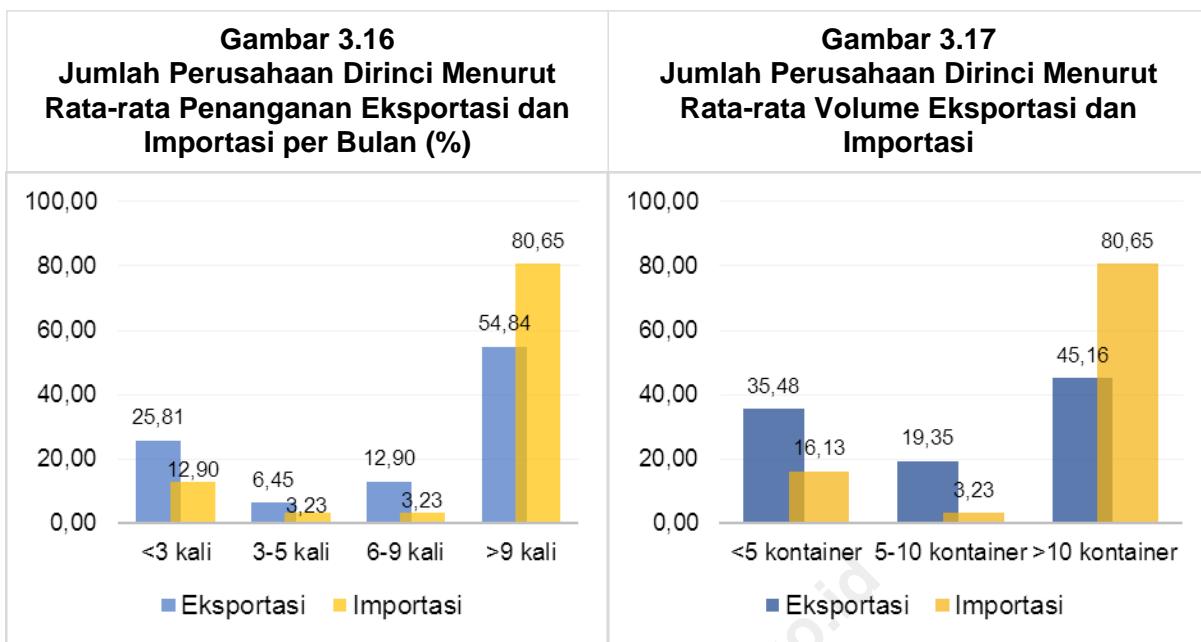
Sebagian besar perusahaan menyatakan bahwa kualitas infrastruktur pada enam jenis infrastruktur penunjang bisnis logistik di Indonesia lebih rendah dibandingkan dengan negara lain. Keenam jenis infrastruktur tersebut yaitu infrastruktur pelabuhan; infrastruktur bandara; infrastruktur angkutan jalan raya, infrastruktur angkutan kereta api; fasilitas pergudangan; dan infrastruktur telekomunikasi dan jasa teknologi informasi. Hal ini terlihat dari indeks difusi yang rendah (kurang dari 50) untuk masing-masing jenis infrastruktur (lihat gambar 3.15).

**Gambar 3.15
Indeks Difusi Perbandingan Kualitas Infrastruktur Penunjang Bisnis Logistik di Indonesia dengan Negara Lain**



Penanganan Kegiatan Eksportasi dan Importasi

Pada gambar 3.16 dan 3.17 terlihat sebagian besar perusahaan menyatakan bahwa rata-rata penanganan eksportasi dan importasi dalam satu bulan lebih dari 9 kali dengan volume eksportasi dan importasi lebih dari 10 kontainer.

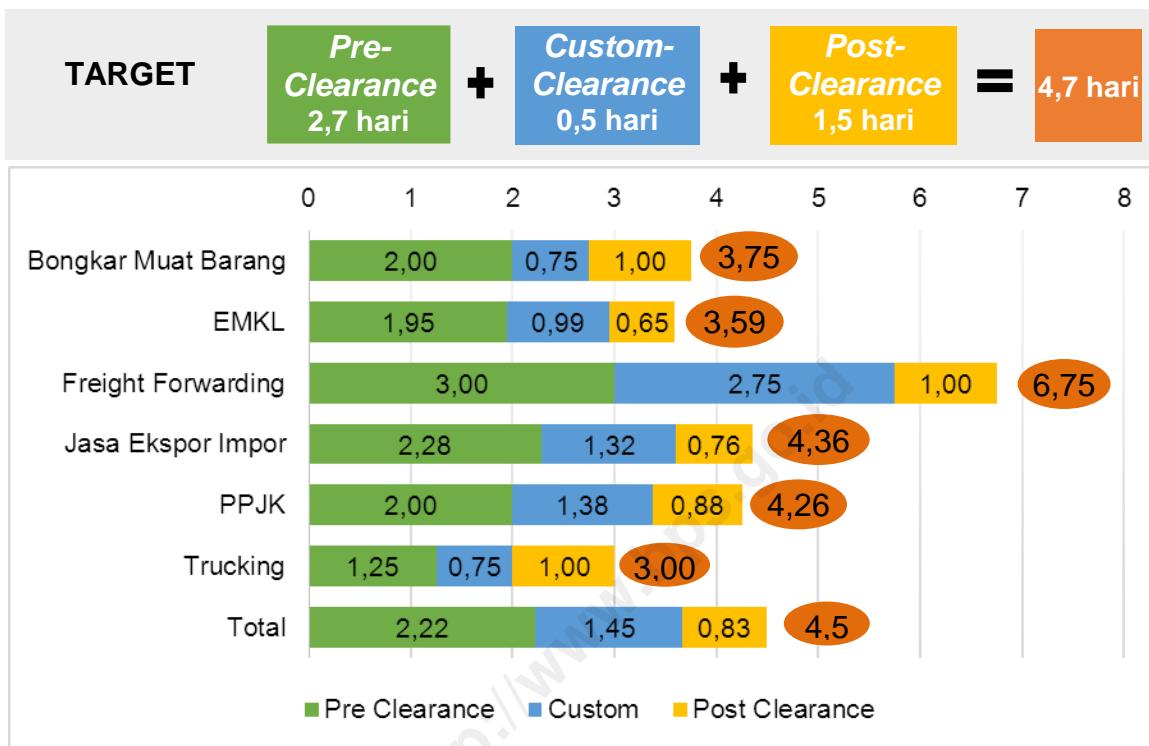


Dwelling Time Petikemas Impor

Tahapan waktu tunggu barang di pelabuhan (*dwelling time*) untuk petikemas impor dibagi menjadi tiga tahap, yaitu tahap *pre-clearance*, tahap *custom-clearance*, dan *post-clearance*. Dari hasil survei perusahaan diperoleh informasi bahwa rata-rata tahap *pre-clearance* atau sejak barang dibongkar dari kapal sampai dikeluarkannya Pemberitahuan Impor Barang (PIB) oleh Bea Cukai adalah 2,22 hari. Sedangkan tahapan *custom-clearance* atau sejak dikeluarkan PIB hingga dikeluarkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) oleh Bea Cukai membutuhkan waktu rata-rata 1,45 hari. Kemudian untuk tahap *post-clearance* atau sejak dikeluarkannya SPPB hingga barang keluar pelabuhan, membutuhkan waktu rata-rata 0,83 hari. Dengan demikian, secara keseluruhan *dwelling time* petikemas impor adalah 4,5 hari.

Pada gambar 3.18 dapat dilihat bahwa perusahaan *freight forwarding* membutuhkan waktu paling lama (6,75 hari) dibandingkan dengan lima jenis perusahaan lainnya, meliputi 3 hari pada tahap *pre-clearance*, tahap *custom-clearance* 2,75 hari, dan 1 hari pada tahap *post-clearance*.

Gambar 3.18
Dwelling Time Petikemas Impor Dirinci Menurut Kegiatan Utama Perusahaan (Hari)



Lamanya tahap *pre-clearance* dan tahapan *custom-clearance* ini melebihi target pemerintah. Pemerintah telah menargetkan *dwelling time* tidak melebihi 4,7 hari dengan rincian tahap *pre-clearance* 2,7 hari, tahap *custom-clearance* 0,5 hari, dan tahap *post-clearance* 1,5 hari.¹

Berdasarkan informasi dari perusahaan yang dicacah, lamanya *dwelling time* petikemas impor diakibatkan oleh beberapa hal, antara lain a) faktor internal perusahaan, seperti: keterlambatan perusahaan dalam menyiapkan dokumen, ketidaklengkapan dokumen, banyaknya komoditi yang ditangani, jalur/fasilitas yang dimiliki oleh perusahaan/importir; b) faktor penyebab dari Operator Pelabuhan/Bea Cukai, seperti:

¹ Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Siaran Pers Nomor PENG-01/BC/2015 tentang *Peran Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam Menurunkan Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok*.

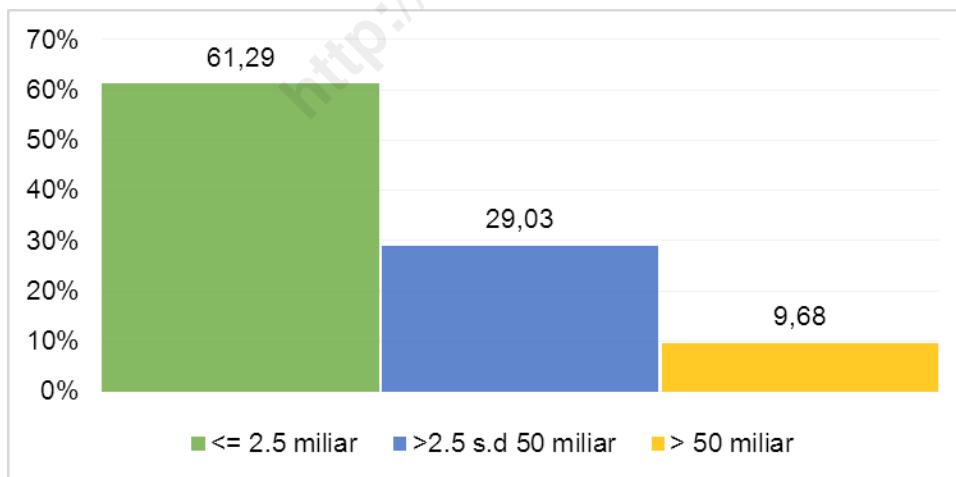
gangguan *online system*, ketidakhadiran petugas, peraturan yang membingungkan perusahaan, keterbatasan alat di pelabuhan, operator pelabuhan yang tidak menentu, proses pemeriksaan barang yang lama.

3.2.4 Pendapatan Usaha

Komposisi Perusahaan Menurut Pendapatan Usaha Tahun 2014

Sebagian besar perusahaan yang menjadi sampel pada survei ini memiliki pendapatan usaha tahun 2014 kurang dari 2,5 miliar rupiah (61,29 persen). Sementara itu, 29,03 persen perusahaan memiliki pendapatan usaha antara 2,5 sampai dengan 50 miliar rupiah. Sisanya, 9,68 perusahaan memiliki pendapatan di atas 50 miliar rupiah (lihat gambar 3.19).

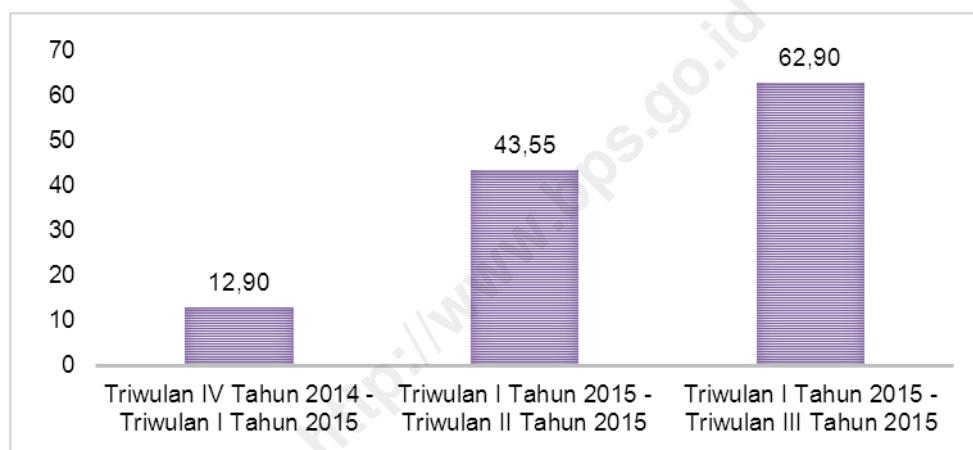
Gambar 3.19
**Komposisi Perusahaan Dirinci Menurut Pendapatan
Usaha Tahun 2014 (%)**



Kondisi Pendapatan Usaha pada Triwulan I-2015 sampai dengan Triwulan III-2015

Pada gambar 3.20 terlihat bahwa hampir semua perusahaan menyatakan kondisi perusahaan dari sisi pendapatan usaha pada triwulan I-2015 dibandingkan triwulan IV-2014 cenderung memburuk, hal ini ditunjukkan dengan rendahnya nilai indeks difusi yang hanya mencapai 12,90.

**Gambar 3.20
Indeks Difusi Kondisi Pendapatan Usaha pada Triwulan I
Sampai dengan Triwulan III-2015**



Pada gambar 3.20 juga terlihat bahwa pada umumnya perusahaan yang dicacah memperkirakan kondisi pendapatan usaha terus-menerus membaik pada triwulan II-2015 dan III-2015 dibandingkan triwulan I-2015, indikasinya tampak dari semakin meningkatnya nilai indeks difusi pendapatan usaha, pada triwulan II-2015 meningkat menjadi 43,55 dan meningkat lagi pada triwulan III-2015 hingga nilai indeks difusinya mencapai 62,90.

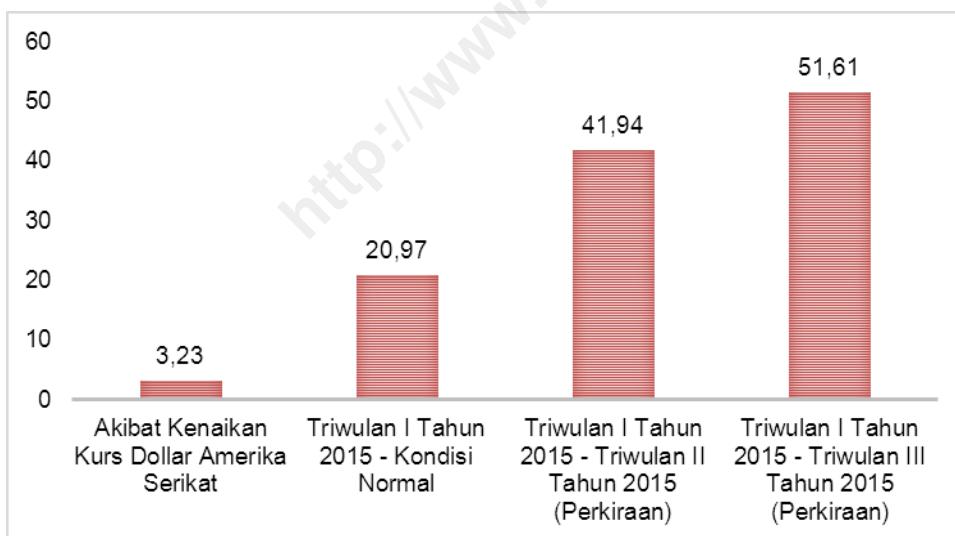
3.2.5 Situasi Bisnis

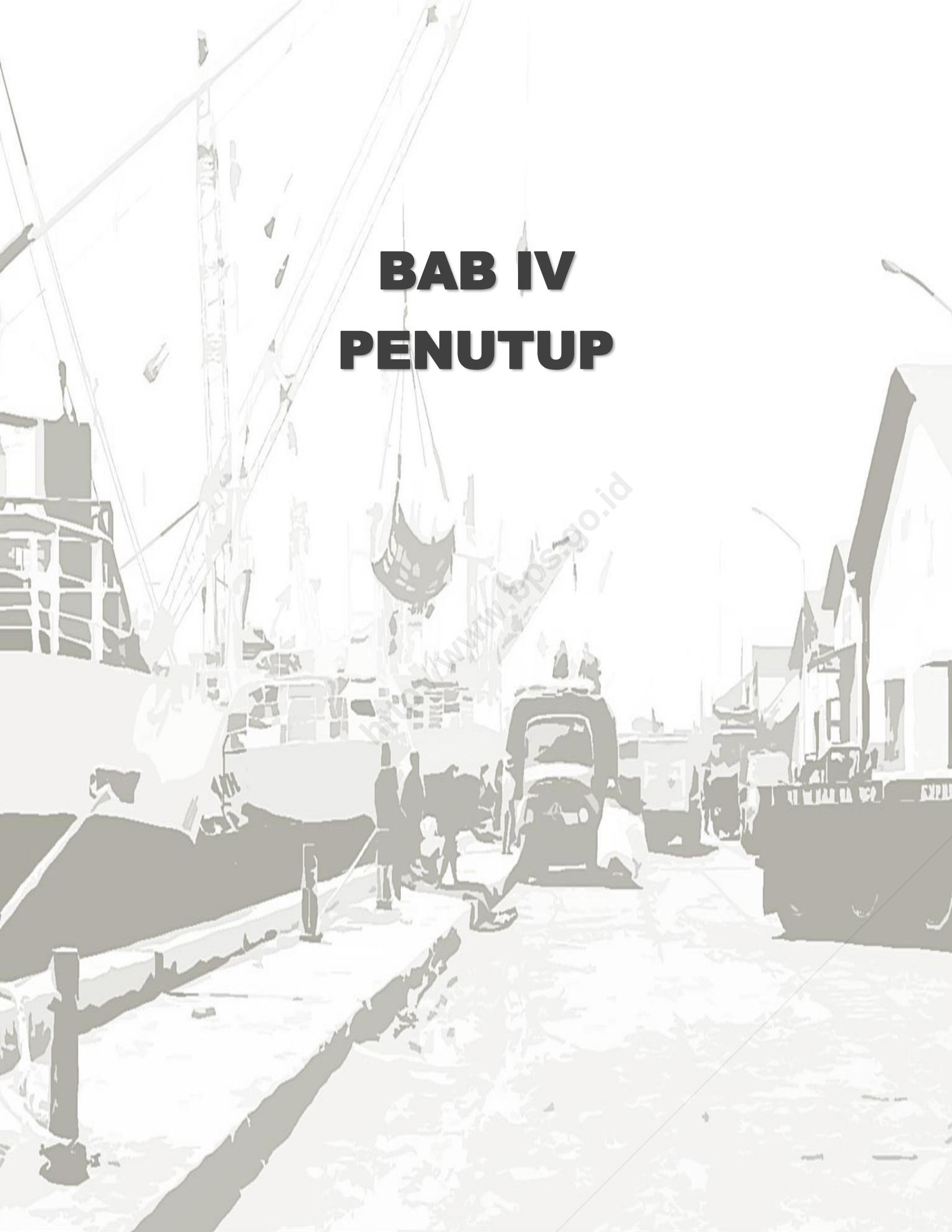
Situasi Bisnis pada Triwulan I-2015 sampai dengan Triwulan III-2015

Pada umumnya perusahaan menyatakan bahwa situasi bisnis memburuk akibat kenaikan nilai tukar mata uang dolar Amerika Serikat, dengan nilai indeks difusi sangat rendah, hanya mencapai 3. Namun demikian kondisi bisnis cenderung terus-menerus membaik pada triwulan I sampai dengan III-2015. Nilai indeks difusi terus meningkat hingga triwulan III-2015, mencapai nilai 52. Nilai indeks difusi yang melebihi angka 50 ini menunjukkan bahwa situasi bisnis pada triwulan III-2015 akan membaik dibandingkan dengan triwulan-triwulan sebelumnya (lihat gambar 3.21).

Gambar 3.21

Indeks Difusi Perkembangan Situasi Bisnis Akibat Kenaikan Nilai Tukar Dolar Amerika Serikat dan Kondisi Bisnis pada Triwulan I sampai dengan Triwulan III-2015





BAB IV

PENUTUP



http://www.bps.go.id

BAB IV

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

1. Penerimaan dokumen VDT-15 Pelabuhan mencapai 98,81 persen atau sebanyak 166 pelabuhan dari total sampel 168 pelabuhan. Dari dokumen yang masuk, sampel pelabuhan pada survei ini mencakup 3 jenis hierarki pelabuhan, yaitu pelabuhan utama sebanyak 32,30 persen, pelabuhan pengumpul sebanyak 37,89 persen, dan pelabuhan pengumpan sebanyak 29,81 persen.
2. Secara umum, sebagian besar pelabuhan di Indonesia memiliki fasilitas gudang dan lapangan penumpukan, dengan tingkat kepemilikan fasilitas gudang mencapai 60,87 persen dan tingkat kepemilikan lapangan penumpukan mencapai 56,52.
3. Dari semua provinsi yang menjadi sampel, terdapat tujuh provinsi dengan pelabuhan-pelabuhan mampu menjangkau semua pulau besar di Indonesia, yaitu Provinsi Jambi, Provinsi Jawa Timur, Provinsi Nusa Tenggara Barat, Provinsi Sulawesi Utara, Provinsi Sulawesi Selatan, Provinsi Sulawesi Tenggara, dan Provinsi Maluku..
4. Rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk kegiatan bongkar barang pada pelabuhan di Indonesia pada triwulan IV-2014 adalah 4,12 hari. Angka ini turun sebesar 2,67 persen menjadi 4,01 hari pada triwulan I-2015. Penurunan rata-

rata waktu kegiatan bongkar barang ini juga terlihat pada pelabuhan-pelabuhan di 24 provinsi.

5. Rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk kegiatan muat barang pada pelabuhan di Indonesia adalah 2,19 hari pada triwulan IV-2014 dan turun sebesar 7,76 persen menjadi 2,02 hari pada triwulan I-2015. Penurunan waktu kegiatan muat barang ini terjadi pada pelabuhan-pelabuhan di 22 provinsi.
6. Prospek usaha kepelabuhanan diperkirakan akan lebih baik dibandingkan dengan triwulan sebelumnya pada triwulan II-2015.
7. Perusahaan yang menjadi sampel Survei *Dwelling Time* 2015 tersebar dalam enam jenis kegiatan utama, yaitu bongkar muat barang, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), *freight forwarding*, jasa ekspor impor, Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK), dan *truckling*. Sebagian besar perusahaan tersebut merupakan perusahaan dengan status kepemilikan modal dalam negari dan skala usaha menengah dengan jumlah tenaga kerja tetap antara 20-99 orang.
8. Prospek penanganan barang di pelabuhan cukup baik, terlihat dari indeks difusi pada volume barang yang terus meningkat dan waktu penanganan barang yang relatif menurun. Meskipun demikian, biaya penanganan barang diperkirakan selalu meningkat setiap triwulan.
9. Secara umum, biaya operasional logistik di Indonesia lebih tinggi dibandingkan dengan negara lain dengan kualitas infrastruktur yang lebih rendah dibandingkan dengan negara lain.

-
10. Pada perusahaan yang memiliki kegiatan eksportasi dan importasi, rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk bongkar muat barang di pelabuhan sebesar 4,5 hari, dengan rincian tahap *pre clearance* selama 2,22 hari, tahapan *custom* selama 1,45 hari, dan tahapan *post custom* selama 0,83 hari.
 11. Kondisi pendapatan usaha dan situasi bisnis perusahaan diperkirakan akan membaik pada triwulan III-2015, terlihat dari indeks difusi di atas 50 persen.

4.2. Saran

1. Sampel perusahaan dalam survei ini relatif sedikit dan terbatas pada Provinsi DKI Jakarta. Untuk survei mendatang perlu dilakukan penambahan sampel perusahaan pada provinsi-provinsi lain di Indonesia untuk mendapatkan data yang lebih beragam, sehingga analisis dapat dilakukan lebih mendalam.
2. Perlu dilakukan pertimbangan pada pemilihan sampel pelabuhan. Pada sampel Survei *Dwelling Time* 2015 ini terdapat tujuh sampel pelabuhan yang tidak memiliki kegiatan bongkar muat barang sehingga dokumen yang masuk tidak dapat dilakukan pengolahan. Ketujuh sampel pelabuhan ini sebaiknya tidak dimasukan menjadi sampel survei mendatang.
3. Pelatihan petugas perlu dilakukan secara lebih intensif. Dari isian kuesioner yang telah diterima, ditemukan cukup banyak kekurangan dalam penulisan di kuesioner, misalnya dalam menuliskan satuan yang telah ditentukan ataupun ketidakkonsistenan antar rincian. Dengan adanya pelatihan petugas yang lebih intensif diharapkan petugas pengumpul data menguasai konsep dan definisi secara matang sehingga kualitas data yang diperoleh pun akan semakin baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2014). *Laporan Pilot Studi Dwelling Time 2014*. Jakarta: BPS.
- (2015a). *Indeks Tendensi Bisnis dan Indeks Tendensi Konsumen Tahun 2015*. Jakarta: BPS.
- (2015b). *Indikator Konstruksi, Triwulan II-2015*. Jakarta: BPS.
- (2015c). *Pedoman Survei Dwelling Time 2015*. Jakarta: BPS.
- (2015d). *Suplemen Pedoman Survei Dwelling Time 2015*. Jakarta: BPS.
- Esmer, S. (2008). *Performance Measurements of Container Terminal Operations*. Turkey: Dokuz Eylul University.
- Getz, Patricia M. and Mark Ulmer. (1990). *Diffusion indexes: an economic barometer*", *Monthly Labor Review, April 1990, Vol. 113, No. 4, pp. 13–22*.
- Heij, C., Dick J. van Dijk, and Patrick J.F. Groenen. (2006). *Improved Construction of Diffusion Indexes for Macroeconomic Forecasting*. Rotterdam: Erasmus University.
- Nicoll, J. (2007). *Container Tracking System – Dwell Time and Transit Time Management at the Port of Halifax. Canada*.
- Raballand, G., Refas, S., Beuran, M., Isik, G. (2012). *Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports? Lessons from Six Countries*. Washington, D.C: the World Bank.
- Republik Indonesia. (2010). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- (2011). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

- . (2012a). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- . (2012b). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- . (2012c). *Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (Technical Report)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- . (2014). *Ikhtisar Hasil Pemeriksaan Semester II Tahun 2013, Buku I Ringkasan Eksekutif (Buku ke-1 dari 5 Buku)*. Jakarta: Badan Pemeriksa Keuangan.
- . (2015). *Siaran Pers Nomor PENG-01/BC/2015 tentang Peran Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam Menurunkan Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan.

The Secretariat for the Committee on Infrastructure Planning Commission, Government of India. (2007). *Reducing Dwell Time of Cargo at Ports. Report of the Inter Ministerial Group*. New Delhi: The Secretariat for the Committee on Infrastructure, Planning Commission, Government of India.

LAMPIRAN A

**Hasil Pengolahan Data
VDT15-Pelabuhan**



http://www.bps.go.id

Lampiran 1. a. Jumlah Pelabuhan menurut Provinsi dan Kepemilikan Fasilitas Gudang (Persen)

Provinsi	Kepemilikan Fasilitas Gudang (%)	
	Ya	Tidak
(1)	(2)	(3)
Aceh	80,00	20,00
Sumatera Utara	66,67	33,33
Sumatera Barat	100,00	0,00
Riau	37,50	62,50
Jambi	40,00	60,00
Sumatera Selatan	50,00	50,00
Bengkulu	100,00	0,00
Lampung	40,00	60,00
Kepulauan Bangka Belitung	25,00	75,00
Kepulauan Riau	33,33	66,67
DKI Jakarta	75,00	25,00
Jawa Barat	40,00	60,00
Jawa Tengah	57,14	42,86
Jawa Timur	54,55	45,45
Banten	33,33	66,67
Bali	42,86	57,14
Nusa Tenggara Barat	71,43	28,57
Nusa Tenggara Timur	60,00	40,00
Kalimantan Barat	75,00	25,00
Kalimantan Tengah	42,86	57,14
Kalimantan Selatan	40,00	60,00
Kalimantan Timur	71,43	28,57
Kalimantan Utara	100,00	0,00
Sulawesi Utara	80,00	20,00
Sulawesi Tengah	100,00	0,00
Sulawesi Selatan	50,00	50,00
Sulawesi Tenggara	33,33	66,67
Gorontalo	100,00	0,00
Maluku	80,00	20,00
Maluku Utara	66,67	33,33
Papua Barat	71,43	28,57
Papua	80,00	20,00
INDONESIA	60,87	39,13

Lampiran 1. b. Jumlah Pelabuhan menurut Provinsi dan Kepemilikan Fasilitas Lapangan Penumpukan (Persen)

Provinsi	Kepemilikan Fasilitas Lapangan Penumpukan (%)	
	Ya	Tidak
(1)	(2)	(3)
Aceh	60,00	40,00
Sumatera Utara	66,67	33,33
Sumatera Barat	66,67	33,33
Riau	12,50	87,50
Jambi	20,00	80,00
Sumatera Selatan	50,00	50,00
Bengkulu	33,33	66,67
Lampung	60,00	40,00
Kepulauan Bangka Belitung	75,00	25,00
Kepulauan Riau	33,33	66,67
DKI Jakarta	75,00	25,00
Jawa Barat	20,00	80,00
Jawa Tengah	71,43	28,57
Jawa Timur	54,55	45,45
Banten	33,33	66,67
Bali	14,29	85,71
Nusa Tenggara Barat	85,71	14,29
Nusa Tenggara Timur	100,00	0,00
Kalimantan Barat	75,00	25,00
Kalimantan Tengah	28,57	71,43
Kalimantan Selatan	20,00	80,00
Kalimantan Timur	42,86	57,14
Kalimantan Utara	100,00	0,00
Sulawesi Utara	40,00	60,00
Sulawesi Tengah	60,00	40,00
Sulawesi Selatan	66,67	33,33
Sulawesi Tenggara	66,67	33,33
Gorontalo	66,67	33,33
Maluku	80,00	20,00
Maluku Utara	100,00	0,00
Papua Barat	85,71	14,29
Papua	100,00	0,00
INDONESIA	56,52	43,48

Lampiran 2. a. Jumlah Pelabuhan menurut Hierarki Pelabuhan dan Kepemilikan Fasilitas Gudang (Persen)

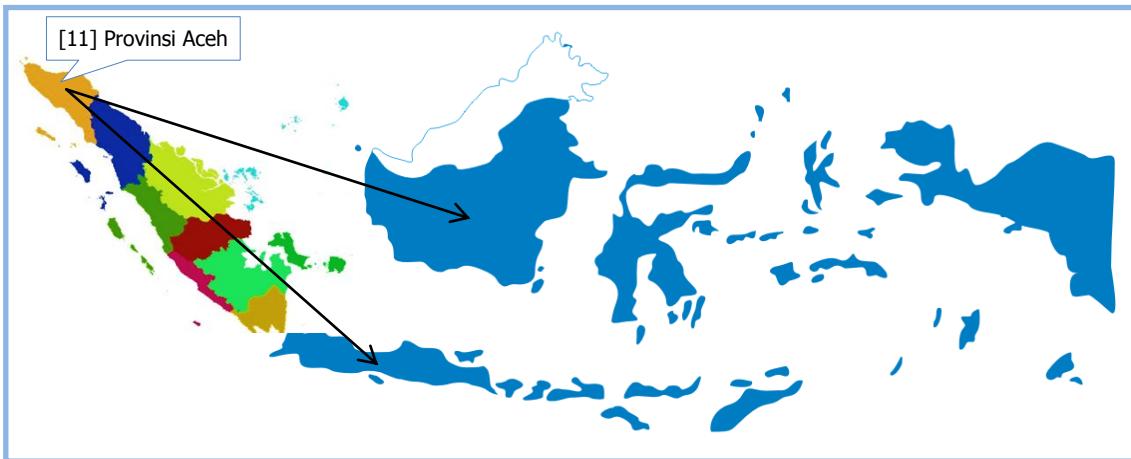
Hierarki Pelabuhan	Kepemilikan Fasilitas Gudang (%)	
	Ya	Tidak
(1)	(2)	(3)
Pelabuhan Utama	72,92	27,08
Pelabuhan Pengumpul	60,66	39,34
Pelabuhan Pengumpan	50,00	50,00
INDONESIA	60,87	39,13

Lampiran 2. b. Jumlah Pelabuhan menurut Hierarki Pelabuhan dan Kepemilikan Fasilitas Lapangan Penumpukan (Persen)

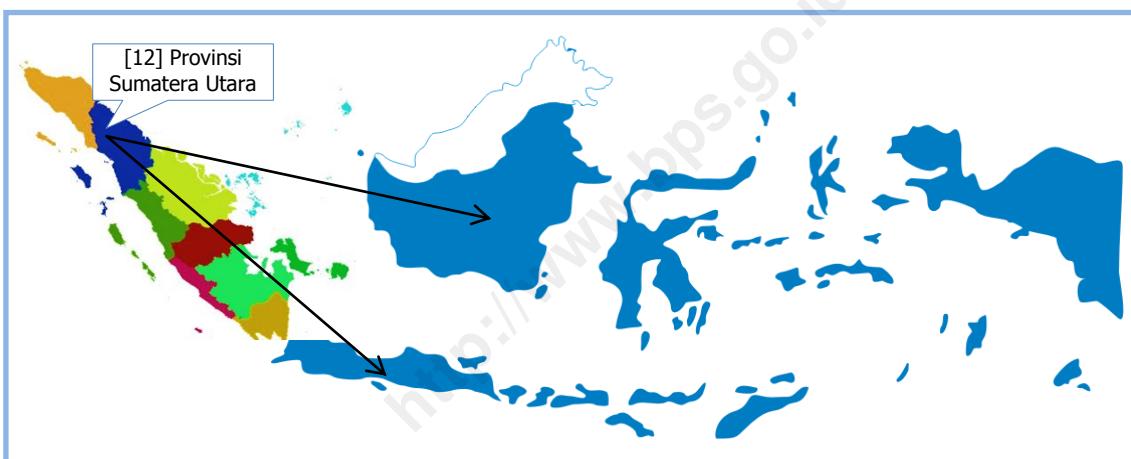
Hierarki Pelabuhan	Kepemilikan Fasilitas Gudang (%)	
	Ya	Tidak
(1)	(2)	(3)
Pelabuhan Utama	75,00	25,00
Pelabuhan Pengumpul	52,46	47,54
Pelabuhan Pengumpan	44,23	55,77
INDONESIA	56,52	43,48

Lampiran 3. Jangkauan Pulau Yang Dilayani Pelabuhan Menurut Provinsi

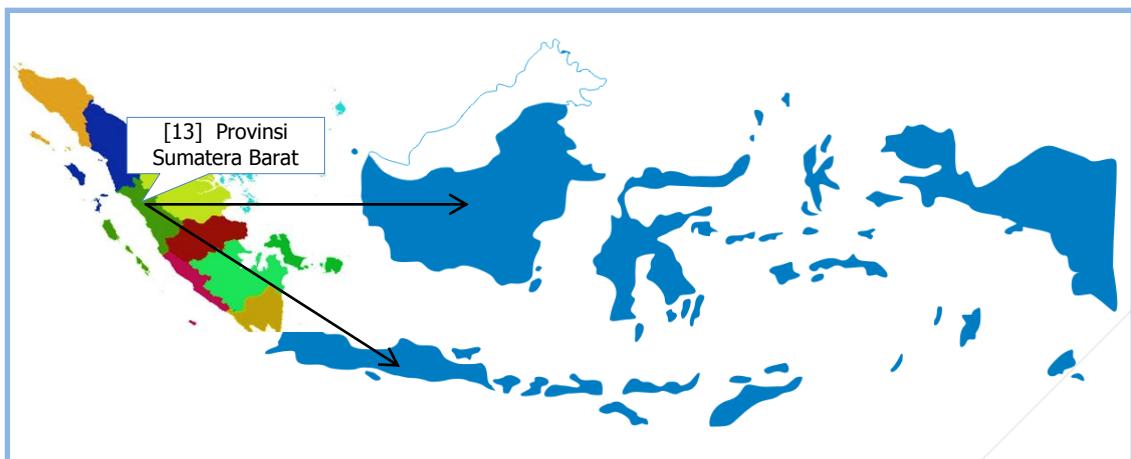
Provinsi Aceh



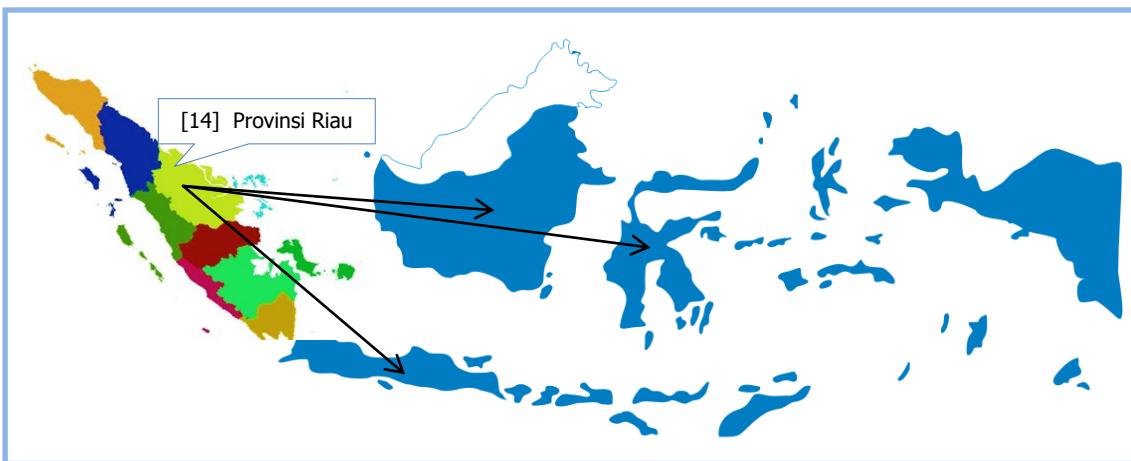
Provinsi Sumatera Utara



Provinsi Sumatera Barat



Provinsi Riau



Provinsi Jambi



Provinsi Sumatera Selatan (non respons)



Provinsi Bengkulu



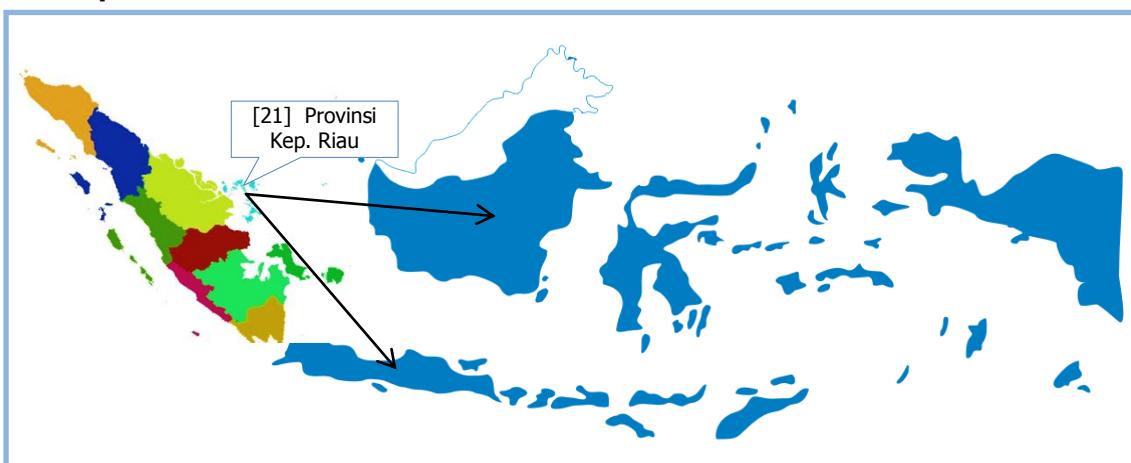
Provinsi Lampung



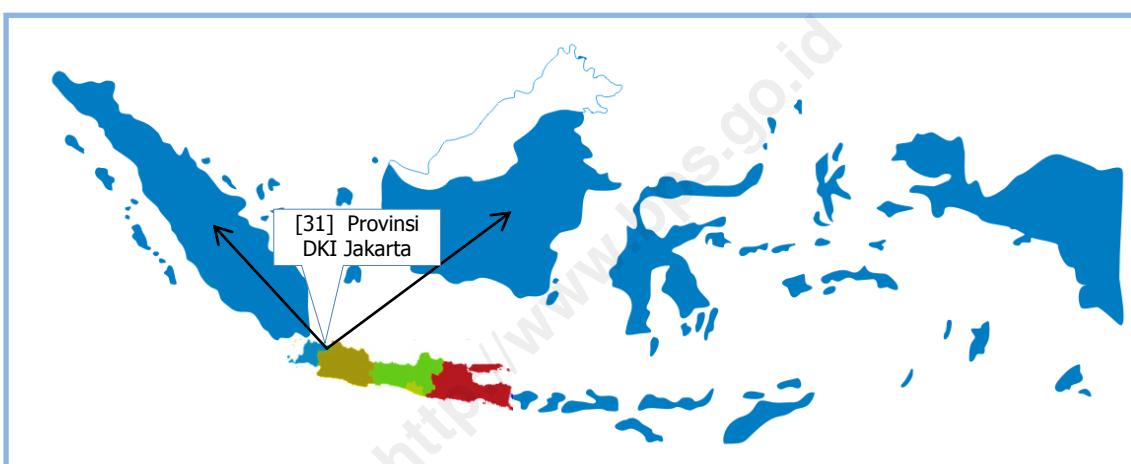
Provinsi Kepulauan Bangka Belitung



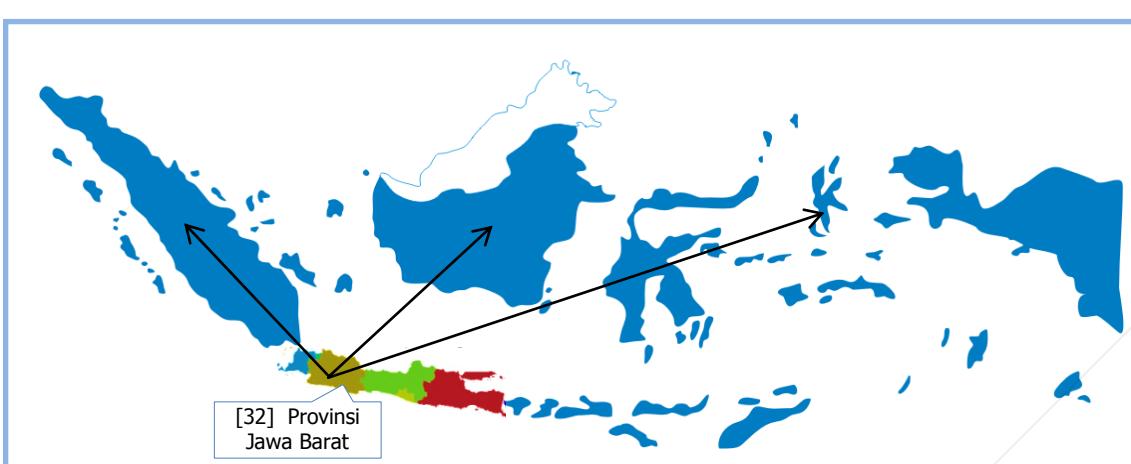
Provinsi Kepulauan Riau



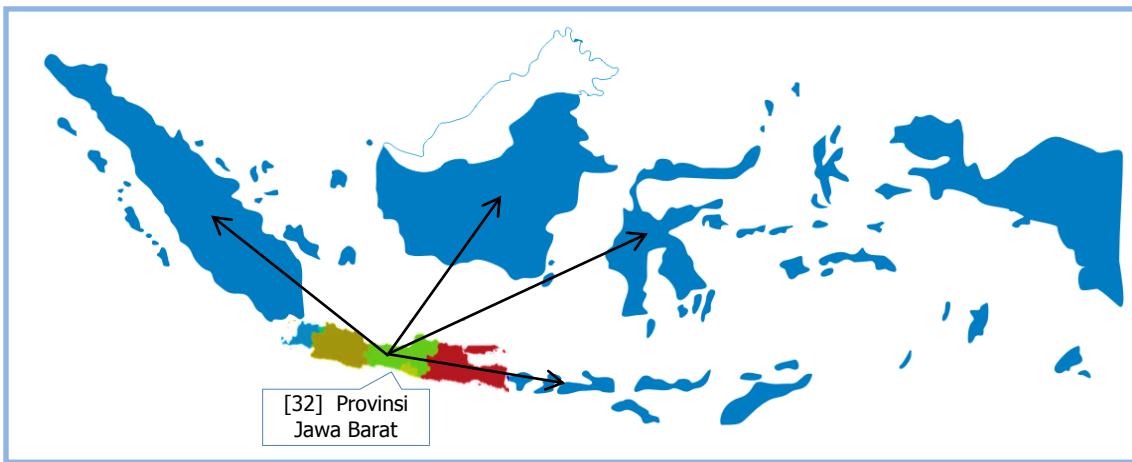
Provinsi DKI Jakarta



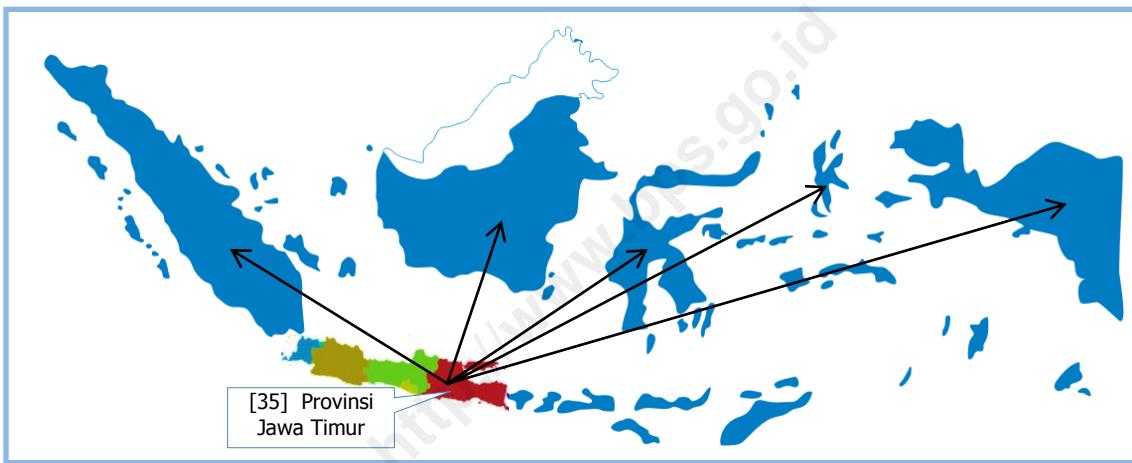
Provinsi Jawa Barat



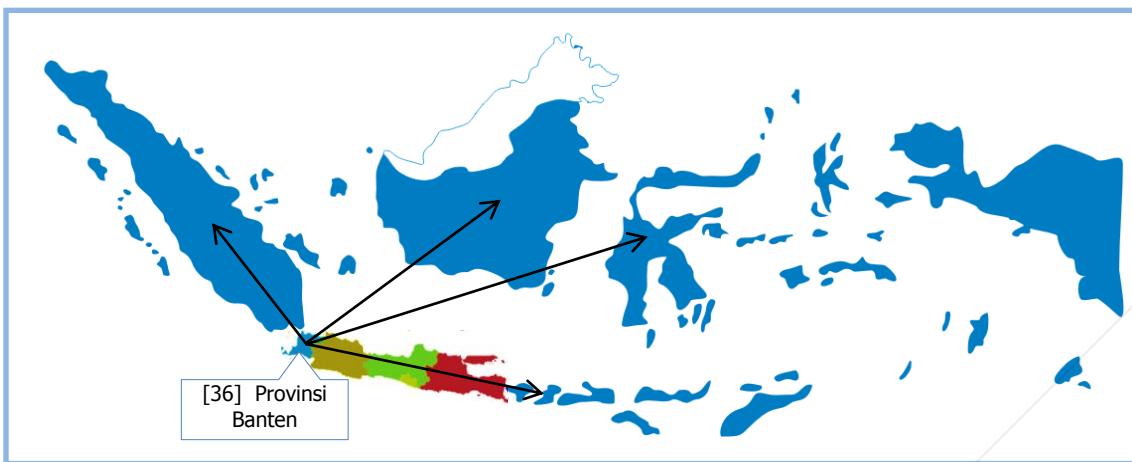
Provinsi Jawa Tengah



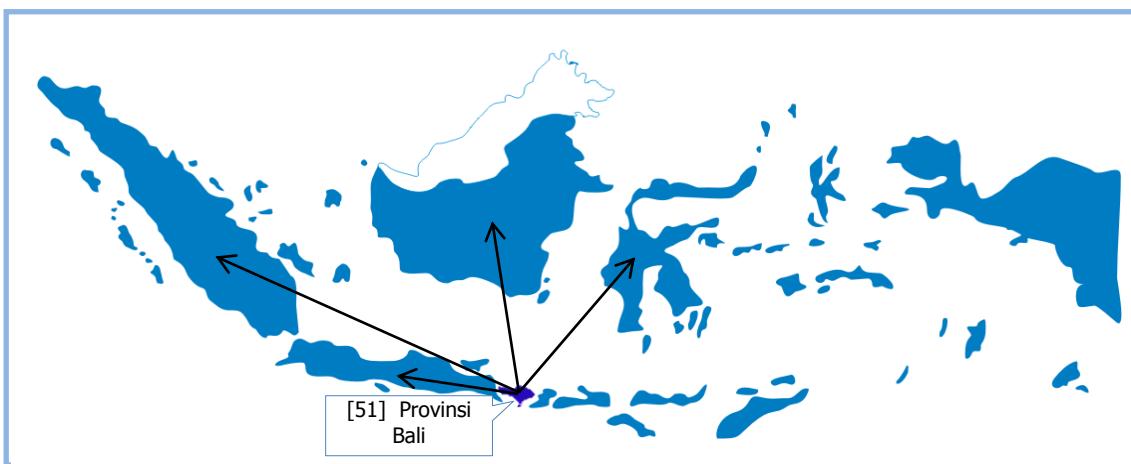
Provinsi Jawa Timur



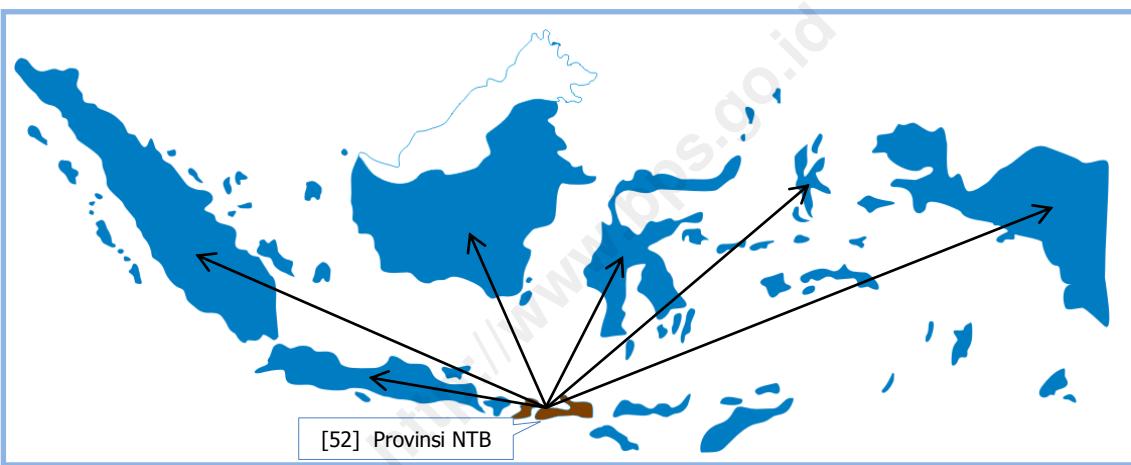
Provinsi Banten



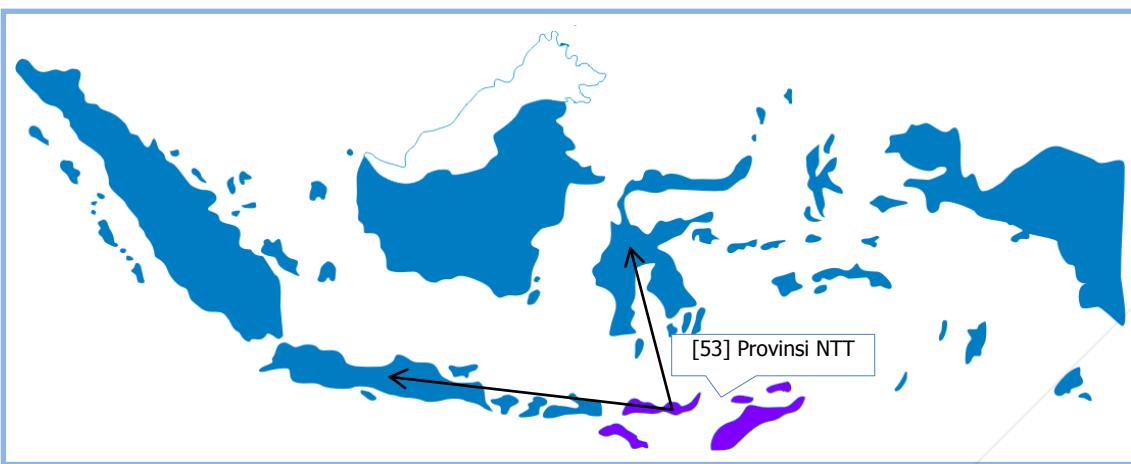
Provinsi Bali



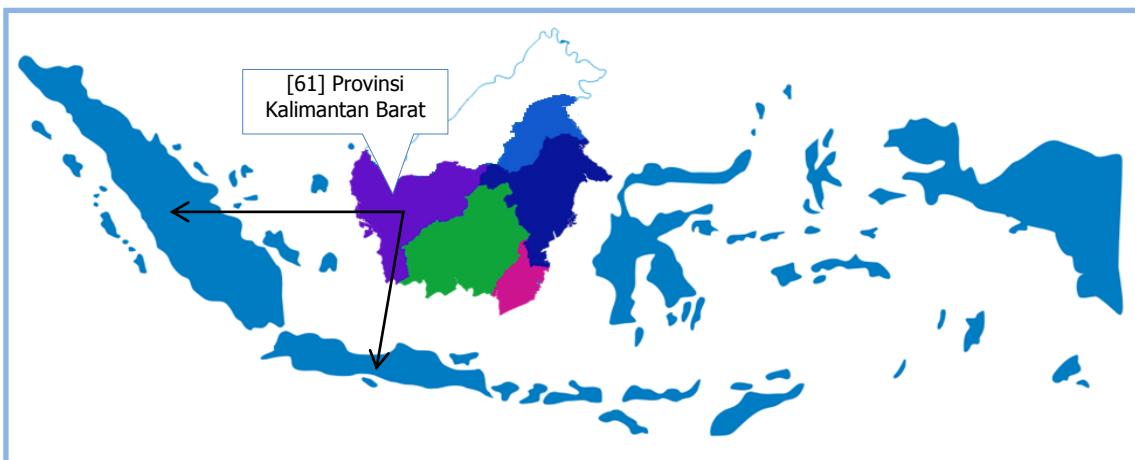
Provinsi Nusa Tenggara Barat



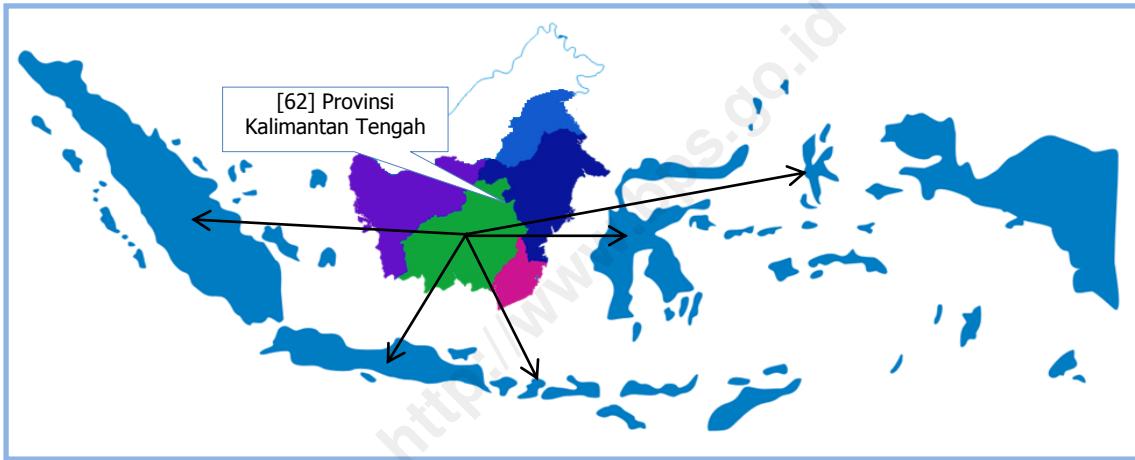
Provinsi Nusa Tenggara Timur



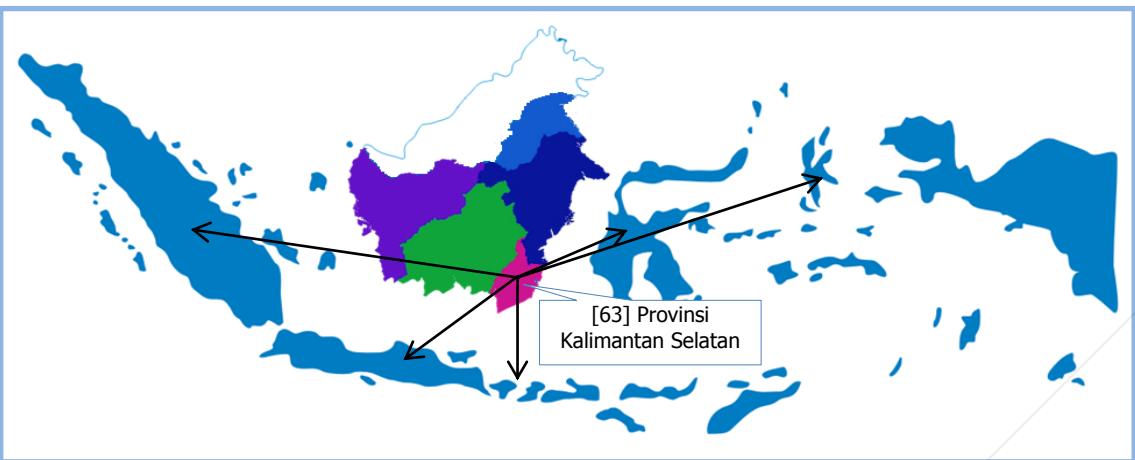
Provinsi Kalimantan Barat



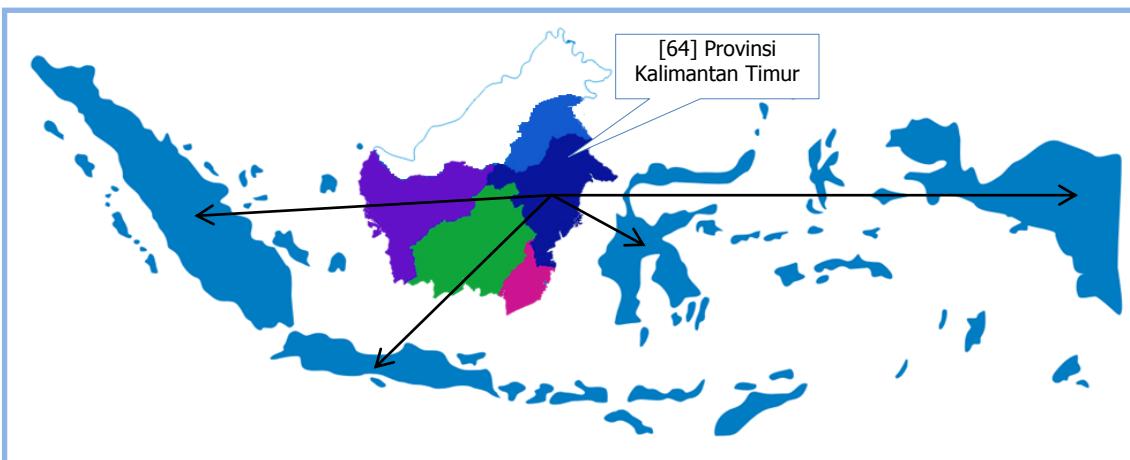
Provinsi Kalimantan Tengah



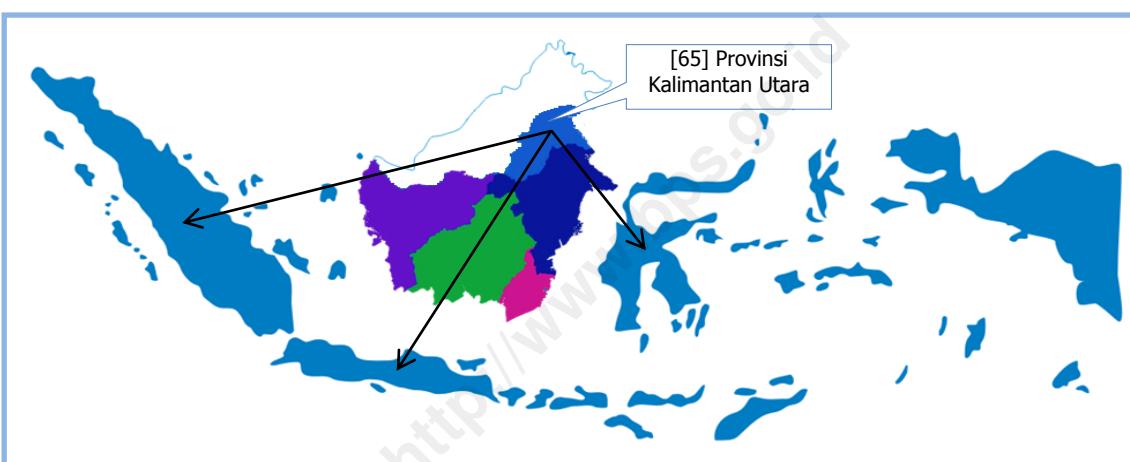
Provinsi Kalimantan Selatan



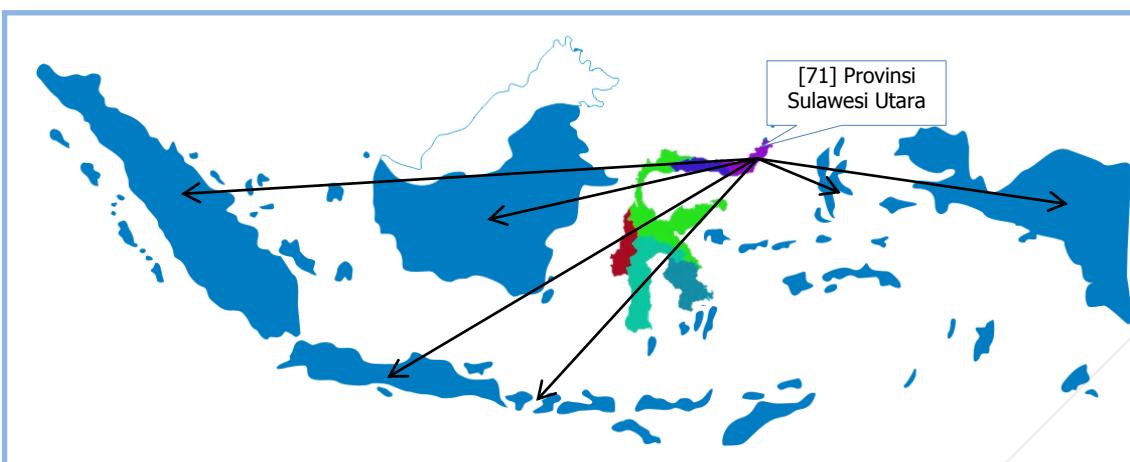
Provinsi Kalimantan Timur



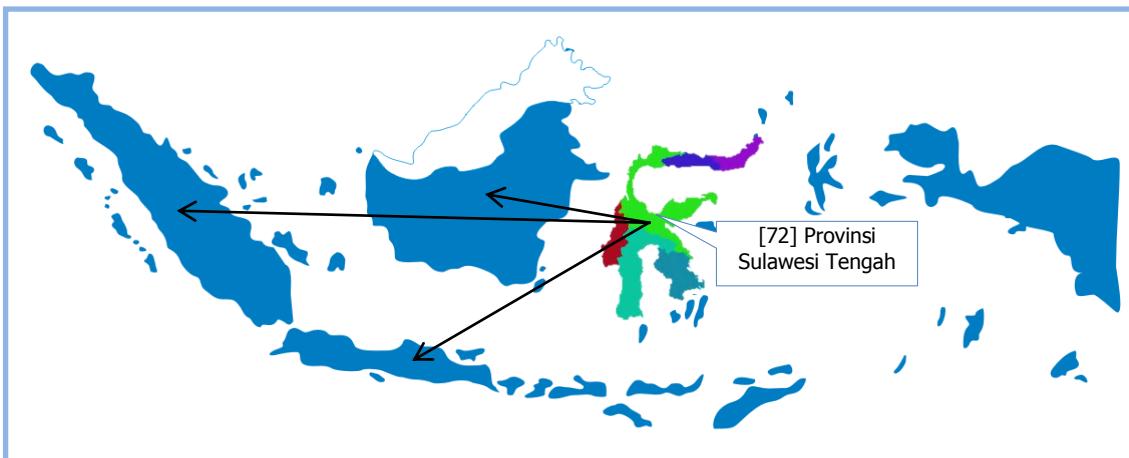
Provinsi Kalimantan Utara



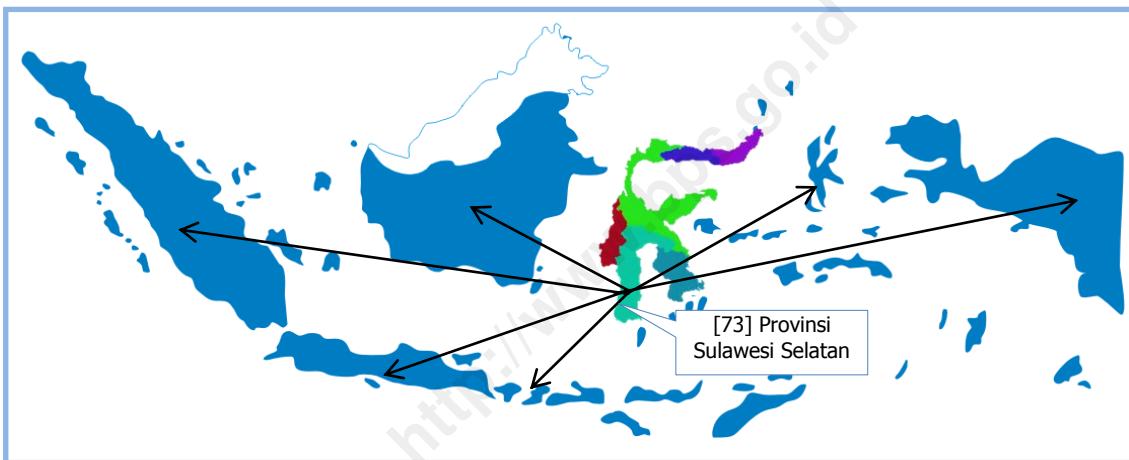
Provinsi Sulawesi Utara



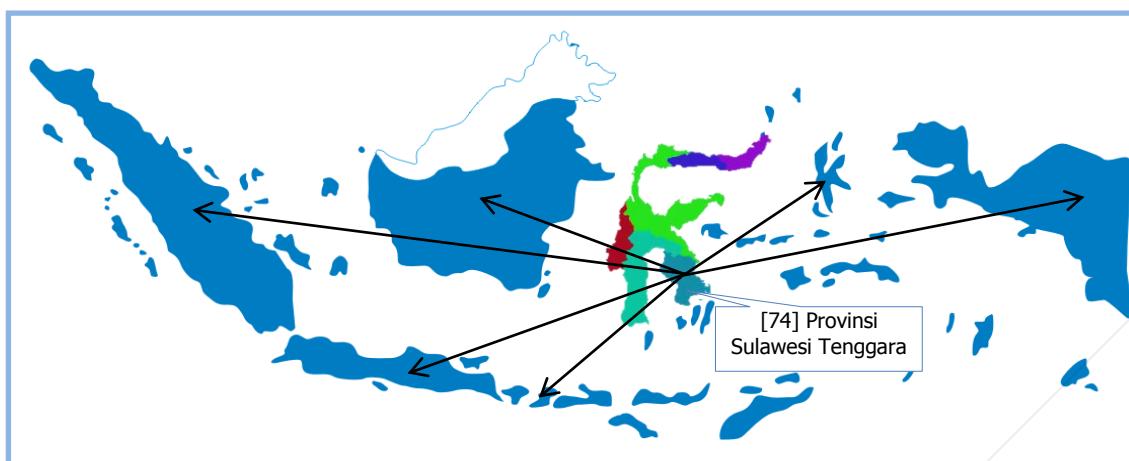
Provinsi Sulawesi Tengah



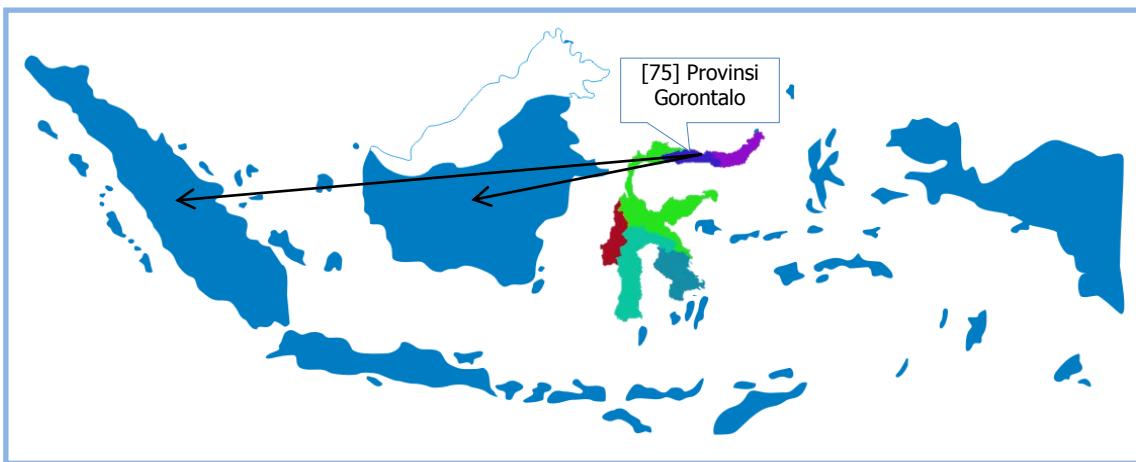
Provinsi Sulawesi Selatan



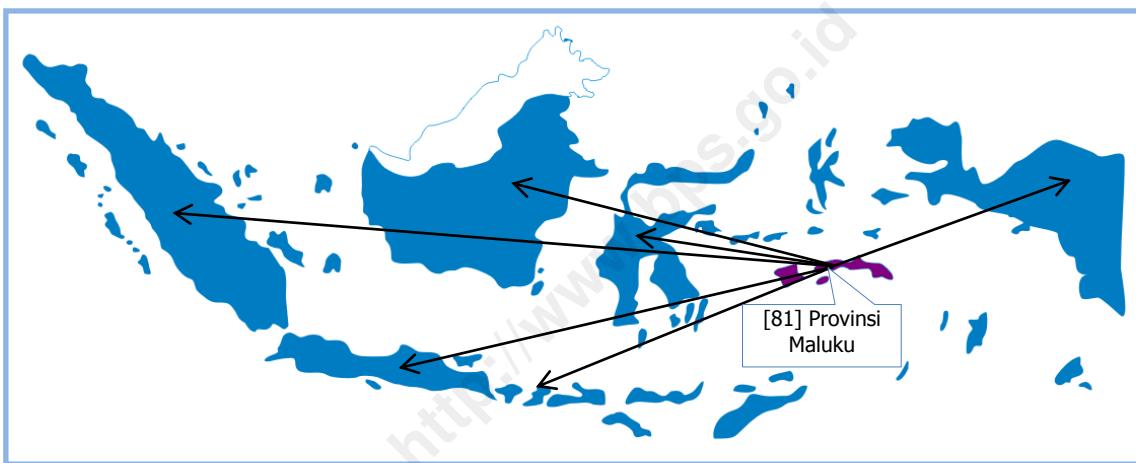
Provinsi Sulawesi Tenggara



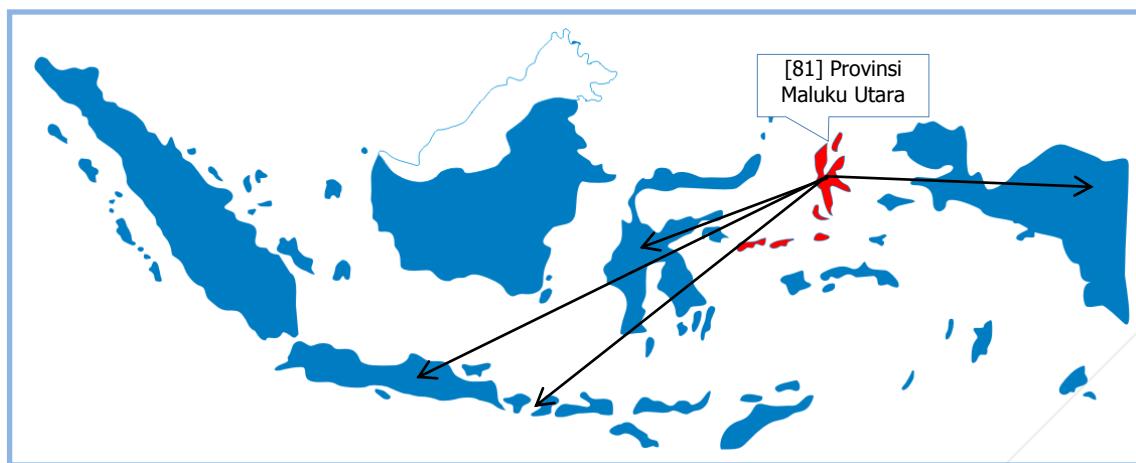
Provinsi Gorontalo



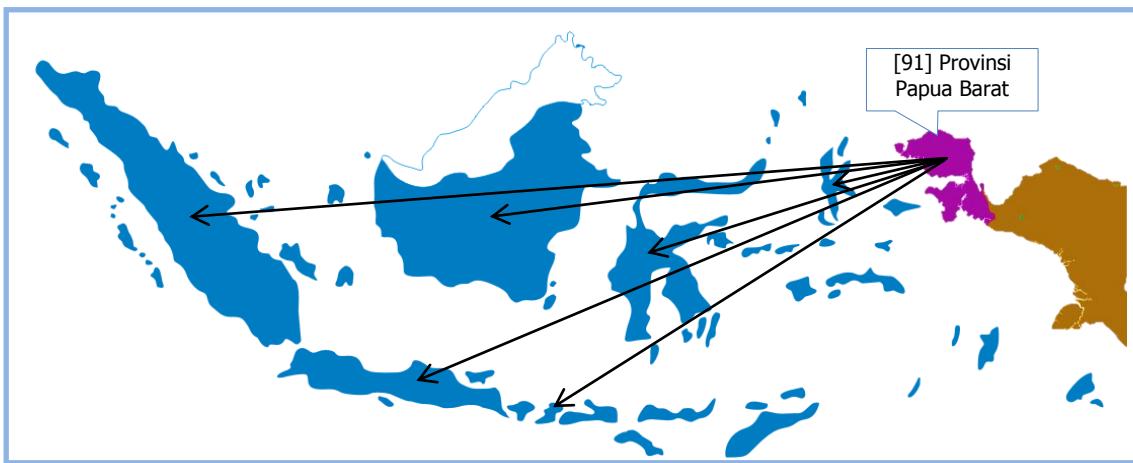
Provinsi Maluku



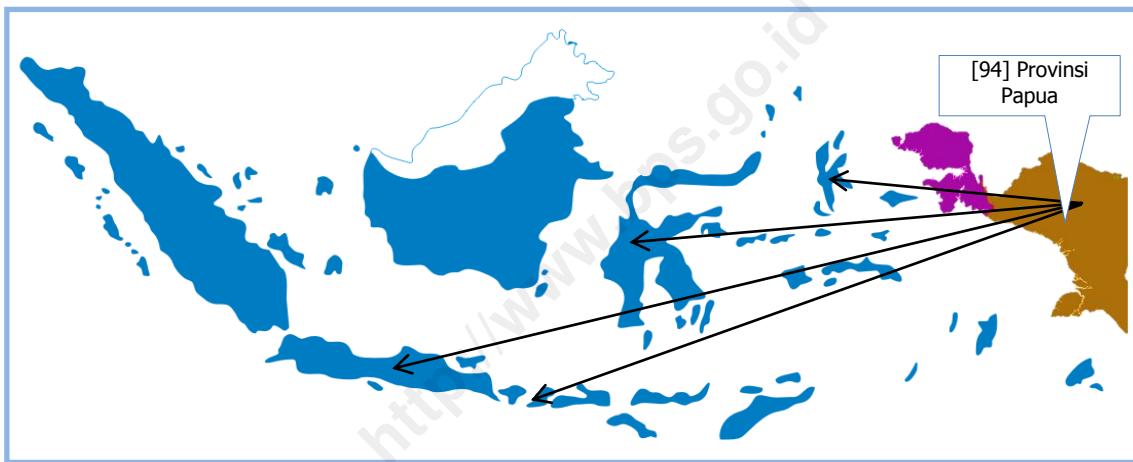
Provinsi Maluku Utara



Provinsi Papua Barat



Provinsi Papua



Lampiran 4. a. Rata-rata Waktu yang Dibutuhkan untuk Kegiatan Bongkar Barang sampai dengan Barang Keluar dari Pelabuhan menurut Provinsi (Hari)

Provinsi	Lama Bongkar Barang (Hari)		Pertumbuhan (%)
	Triwulan IV-2014	Triwulan I-2015	
(1)	(2)	(3)	(4)
Aceh	8,53	6,21	-27,20
Sumatera Utara	7,26	6,17	-15,01
Sumatera Barat	8,16	8,15	-0,12
Riau	2,25	2,28	1,33
Jambi	5,91	7,31	23,69
Sumatera Selatan	1,51	1,00	-33,77
Bengkulu	4,63	3,70	-20,09
Lampung	5,26	4,15	-21,10
Kepulauan Bangka Belitung	3,02	2,55	-15,56
Kepulauan Riau	6,00	7,00	16,67
DKI Jakarta	2,13	2,79	2,78
Jawa Barat	3,43	2,98	-30,98
Jawa Tengah	6,00	6,46	7,67
Jawa Timur	5,92	4,52	-23,65
Banten	3,19	2,40	-24,76
Bali	5,87	5,48	-6,64
Nusa Tenggara Barat	6,61	5,72	-13,46
Nusa Tenggara Timur	6,76	5,19	-23,22
Kalimantan Barat	6,16	3,58	-41,88
Kalimantan Tengah	0,72	0,46	-36,11
Kalimantan Selatan	0,81	0,59	-27,16
Kalimantan Timur	5,88	7,03	19,56
Kalimantan Utara	7,52	5,45	-27,53
Sulawesi Utara	2,76	1,76	-36,23
Sulawesi Tengah	7,56	7,21	-4,63
Sulawesi Selatan	7,71	4,06	-47,34
Sulawesi Tenggara	0,32	0,47	46,88
Gorontalo	5,63	4,85	-13,85
Maluku	7,67	8,42	9,78
Maluku Utara	7,48	6,66	-10,96
Papua Barat	1,10	0,67	-39,09
Papua	4,67	4,24	-9,21
INDONESIA	4,12	4,01	-2,67

Lampiran 4. b. Rata-rata Waktu yang Dibutuhkan untuk Kegiatan Muat Barang sampai dengan Barang Keluar dari Pelabuhan menurut Provinsi (Hari)

Provinsi	Lama Muat Barang (Hari)		Pertumbuhan (%)
	Triwulan IV-2014	Triwulan I-2015	
(1)	(2)	(3)	(4)
Aceh	1,80	2,21	22,78
Sumatera Utara	4,62	3,57	-22,73
Sumatera Barat	2,03	2,00	-1,48
Riau	1,02	0,93	-8,82
Jambi	10,79	10,00	-7,32
Sumatera Selatan	0,95	1,00	5,26
Bengkulu	1,63	1,50	-7,98
Lampung	3,59	3,74	4,18
Kepulauan Bangka Belitung	1,86	1,67	-10,22
Kepulauan Riau	7,57	5,00	-33,95
DKI Jakarta	2,81	2,42	-13,88
Jawa Barat	1,22	0,98	-19,67
Jawa Tengah	0,93	0,98	5,38
Jawa Timur	7,38	6,10	-17,34
Banten	3,51	3,96	12,82
Bali	0,20	0,22	10,00
Nusa Tenggara Barat	5,06	4,35	-14,03
Nusa Tenggara Timur	2,38	1,66	-30,25
Kalimantan Barat	1,89	1,51	-20,11
Kalimantan Tengah	0,31	0,34	9,68
Kalimantan Selatan	2,54	2,36	-7,09
Kalimantan Timur	0,64	0,72	12,50
Kalimantan Utara	3,33	4,44	33,33
Sulawesi Utara	1,07	0,97	-9,35
Sulawesi Tengah	2,51	2,79	11,16
Sulawesi Selatan	7,13	4,69	-34,22
Sulawesi Tenggara	2,77	1,84	-33,57
Gorontalo	5,99	4,90	-18,20
Maluku	1,77	1,34	-24,29
Maluku Utara	6,02	5,61	-6,81
Papua Barat	0,76	0,47	-38,16
Papua	6,01	4,70	-21,80
INDONESIA	2,19	2,02	-7,76

Lampiran 5. a. Rata-rata Waktu yang Dibutuhkan untuk Kegiatan Bongkar Barang sampai dengan Barang Keluar dari Pelabuhan menurut Hierarki Pelabuhan (Hari)

Hierarki Pelabuhan	Lama Bongkar Barang (Hari)		Pertumbuhan (%)
	Triwulan IV-2014	Triwulan I-2015	
	(1)	(2)	(3)
Pelabuhan Utama	4,43	4,63	4,51
Pelabuhan Pengumpul	4,54	3,69	-18,72
Pelabuhan Pengumpan	0,93	1,48	59,14
INDONESIA	4,12	4,01	-2,67

Lampiran 5. b. Rata-rata Waktu yang Dibutuhkan untuk Kegiatan Muat Barang sampai dengan Barang Keluar dari Pelabuhan menurut Hierarki Pelabuhan (Hari)

Hierarki Pelabuhan	Lama Muat Barang (Hari)		Pertumbuhan (%)
	Triwulan IV-2014	Triwulan I-2015	
	(1)	(2)	(3)
Pelabuhan Utama	3,04	2,55	-16,12
Pelabuhan Pengumpul	1,36	1,32	-2,94
Pelabuhan Pengumpan	2,42	2,26	-6,61
INDONESIA	2,19	2,02	-7,76

Lampiran 6. a. Jumlah Pelabuhan menurut Provinsi dan Kondisi Pendapatan Usaha Pelabuhan pada Triwulan I-2015 dibandingkan Triwulan IV-2014 (Persen)

Provinsi	Perkiraan Pendapatan Usaha		
	Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)
Aceh	60,00	20,00	20,00
Sumatera Utara	50,00	33,33	16,67
Sumatera Barat	33,33	33,33	33,33
Riau	25,00	62,50	12,50
Jambi	40,00	60,00	0,00
Sumatera Selatan	50,00	0,00	50,00
Bengkulu	66,67	33,33	0,00
Lampung	20,00	40,00	40,00
Kepulauan Bangka Belitung	0,00	0,00	100,00
Kepulauan Riau	33,33	33,33	33,33
DKI Jakarta	0,00	50,00	50,00
Jawa Barat	0,00	80,00	20,00
Jawa Tengah	28,57	42,86	28,57
Jawa Timur	18,18	45,45	36,36
Banten	33,33	33,33	33,33
Bali	71,43	0,00	28,57
Nusa Tenggara Barat	42,86	28,57	28,57
Nusa Tenggara Timur	20,00	20,00	60,00
Kalimantan Barat	50,00	0,00	50,00
Kalimantan Tengah	14,29	42,86	42,86
Kalimantan Selatan	40,00	40,00	20,00
Kalimantan Timur	42,86	57,14	0,00
Kalimantan Utara	66,67	0,00	33,33
Sulawesi Utara	40,00	0,00	60,00
Sulawesi Tengah	0,00	40,00	60,00
Sulawesi Selatan	50,00	33,33	16,67
Sulawesi Tenggara	33,33	33,33	33,33
Gorontalo	33,33	0,00	66,67
Maluku	20,00	20,00	60,00
Maluku Utara	33,33	33,33	33,33
Papua Barat	42,86	14,29	42,86
Papua	40,00	20,00	40,00
INDONESIA	33,54	32,30	34,16

Lampiran 6. b. Jumlah Pelabuhan menurut Provinsi dan Perkiraan Pendapatan Usaha Pelabuhan pada Triwulan II-2015 dibandingkan Triwulan I-2015 (Persen)

Provinsi	Perkiraan Pendapatan Usaha		
	Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)
Aceh	40,00	60,00	0,00
Sumatera Utara	50,00	33,33	16,67
Sumatera Barat	0,00	66,67	33,33
Riau	12,50	87,50	0,00
Jambi	20,00	80,00	0,00
Sumatera Selatan	50,00	50,00	0,00
Bengkulu	100,00	0,00	0,00
Lampung	20,00	80,00	0,00
Kepulauan Bangka Belitung	25,00	50,00	25,00
Kepulauan Riau	33,33	66,67	0,00
DKI Jakarta	50,00	50,00	0,00
Jawa Barat	20,00	80,00	0,00
Jawa Tengah	28,57	57,14	14,29
Jawa Timur	45,45	45,45	9,09
Banten	33,33	66,67	0,00
Bali	57,14	28,57	14,29
Nusa Tenggara Barat	42,86	42,86	14,29
Nusa Tenggara Timur	60,00	20,00	20,00
Kalimantan Barat	50,00	0,00	50,00
Kalimantan Tengah	14,29	42,86	42,86
Kalimantan Selatan	40,00	60,00	0,00
Kalimantan Timur	42,86	42,86	14,29
Kalimantan Utara	33,33	33,33	33,33
Sulawesi Utara	60,00	20,00	20,00
Sulawesi Tengah	40,00	20,00	40,00
Sulawesi Selatan	66,67	33,33	0,00
Sulawesi Tenggara	66,67	33,33	0,00
Gorontalo	66,67	33,33	0,00
Maluku	20,00	80,00	0,00
Maluku Utara	33,33	66,67	0,00
Papua Barat	57,14	42,86	0,00
Papua	40,00	60,00	0,00
INDONESIA	40,37	48,45	11,18

Lampiran 7. a. Jumlah Pelabuhan menurut Hierarki Pelabuhan dan Perkiraan Pendapatan Usaha Pelabuhan pada Triwulan I-2015 dibandingkan Triwulan IV-2014 (Persen)

Hierarki Pelabuhan	Perkiraan Pendapatan Usaha		
	Meningkat	Tetap	Menurun
	(1)	(2)	(3)
Pelabuhan Utama	47,92	29,17	22,92
Pelabuhan Pengumpul	26,23	32,79	40,98
Pelabuhan Pengumpan	28,85	34,62	36,54
INDONESIA	33,54	32,30	34,16

Lampiran 7. b. Jumlah Pelabuhan menurut Hierarki Pelabuhan dan Perkiraan Pendapatan Usaha Pelabuhan pada Triwulan II-2015 dibandingkan Triwulan I-2015 (Persen)

Hierarki Pelabuhan	Perkiraan Pendapatan Usaha		
	Meningkat	Tetap	Menurun
	(1)	(2)	(3)
Pelabuhan Utama	41,67	47,92	10,42
Pelabuhan Pengumpul	45,90	40,98	13,11
Pelabuhan Pengumpan	32,69	57,69	9,62
INDONESIA	40,37	48,45	11,18

LAMPIRAN B

**Hasil Pengolahan Data
VDT15-Perusahaan**

http://www.bps.go.id



Lampiran 1.a. Jumlah Perusahaan menurut Penanganan Barang di Pelabuhan dan Kegiatan Utama Perusahaan pada Triwulan I-2015 Dibandingkan pada Triwulan IV-2014 (Persen)

Indikator	Kegiatan Utama Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Volume/Jumlah Muatan Barang	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	100,00
	EMKL	20,00	0,00	80,00
	<i>Freight Forwarding</i>	28,57	0,00	71,43
	Jasa Ekspor Impor	0,00	33,33	66,67
	PPJK	25,00	25,00	50,00
	<i>Trucking</i>	50,00	0,00	50,00
Total		19,35	9,68	70,97
Waktu	Bongkar Muat Barang	0,00	50,00	50,00
	EMKL	10,00	40,00	50,00
	<i>Freight Forwarding</i>	14,29	71,43	14,29
	Jasa Ekspor Impor	16,67	66,67	16,67
	PPJK	50,00	25,00	25,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00
Total		16,13	48,39	35,48
Biaya	Bongkar Muat Barang	50,00	0,00	50,00
	EMKL	30,00	30,00	40,00
	<i>Freight Forwarding</i>	71,43	14,29	14,29
	Jasa Ekspor Impor	50,00	33,33	16,67
	PPJK	50,00	25,00	25,00
	<i>Trucking</i>	100,00	0,00	0,00
Total		51,61	22,58	25,81

Lampiran 1.b. Jumlah Perusahaan menurut Penanganan Barang di Pelabuhan dan Kegiatan Utama
Perusahaan pada Triwulan II-2015 Dibandingkan Triwulan I-2015 (Persen)

Indikator	Kegiatan Utama Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Volume/Jumlah Muatan Barang	Bongkar Muat Barang	0,00	50,00	50,00
	EMKL	30,00	20,00	50,00
	<i>Freight Forwarding</i>	42,86	14,29	42,86
	Jasa Ekspor Impor	33,33	33,33	33,33
	PPJK	50,00	0,00	50,00
	<i>Trucking</i>	50,00	0,00	50,00
Total		35,48	19,35	45,16
Waktu	Bongkar Muat Barang	0,00	50,00	50,00
	EMKL	10,00	60,00	30,00
	<i>Freight Forwarding</i>	14,29	71,43	14,29
	Jasa Ekspor Impor	16,67	66,67	16,67
	PPJK	0,00	75,00	25,00
	<i>Trucking</i>	0,00	50,00	50,00
Total		9,68	64,52	25,81
Biaya	Bongkar Muat Barang	0,00	50,00	50,00
	EMKL	30,00	40,00	30,00
	<i>Freight Forwarding</i>	42,86	42,86	14,29
	Jasa Ekspor Impor	33,33	50,00	16,67
	PPJK	25,00	50,00	25,00
	<i>Trucking</i>	50,00	50,00	0,00
Total		32,26	45,16	22,58

Lampiran 1.c. Jumlah Perusahaan menurut Penanganan Barang di Pelabuhan dan Kegiatan Utama Perusahaan pada Triwulan III-2015 Dibandingkan Triwulan I-2015 (Persen)

Indikator	Kegiatan Utama Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Volume/Jumlah Muatan Barang	Bongkar Muat Barang	0,00	100,00	0,00
	EMKL	50,00	50,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	57,14	14,29	0,00
	Jasa Ekspor Impor	16,67	50,00	33,00
	PPJK	25,00	75,00	0,00
	<i>Trucking</i>	50,00	50,00	0,00
	Total	38,71	48,39	12,90
Waktu	Bongkar Muat Barang	0,00	100,00	0,00
	EMKL	20,00	80,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	14,29	57,14	28,57
	Jasa Ekspor Impor	16,67	83,33	0,00
	PPJK	0,00	75,00	25,00
	<i>Trucking</i>	50,00	50,00	0,00
	Total	16,13	74,19	9,68
Biaya	Bongkar Muat Barang	0,00	100,00	0,00
	EMKL	40,00	60,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	28,57	42,86	28,57
	Jasa Ekspor Impor	16,67	83,33	0,00
	PPJK	25,00	50,00	25,00
	<i>Trucking</i>	50,00	50,00	0,00
	Total	29,03	61,29	9,68

Lampiran 2. a. Jumlah Perusahaan menurut Penanganan Barang di Pelabuhan dan Status Perusahaan pada Triwulan I-2015 Dibandingkan pada Triwulan IV-2014 (Persen)

Indikator	Status Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Volume/Jumlah Muatan Barang	Dalam Negeri	20,69	10,34	68,97
	Asing	0,00	0,00	100,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	19,35	9,68	70,97
Waktu	Dalam Negeri	17,24	51,72	31,03
	Asing	0,00	0,00	100,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	16,13	48,39	35,48
Biaya	Dalam Negeri	55,17	24,14	20,69
	Asing	0,00	0,00	100,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	51,61	22,58	25,81

Lampiran 2.b. Jumlah Perusahaan menurut Penanganan Barang di Pelabuhan dan Status Perusahaan pada Triwulan II-2015 Dibandingkan pada Triwulan I-2015 (Persen)

Indikator	Status Perusahaan	Perbandingan antar Triwulan		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Volume/Jumlah Muatan Barang	Dalam Negeri	37,93	17,24	44,83
	Asing	0,00	50,00	50,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	35,48	19,35	45,16
Waktu	Dalam Negeri	10,34	65,52	24,14
	Asing	0,00	50,00	50,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	9,68	64,52	25,81
Biaya	Dalam Negeri	34,48	44,83	20,69
	Asing	0,00	50,00	50,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	32,26	45,16	22,58

Lampiran 2.c. Jumlah Perusahaan menurut Penanganan Barang di Pelabuhan dan Status Perusahaan pada Triwulan III-2015 Dibandingkan pada Triwulan I-2015 (Persen)

Indikator	Status Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Volume/Jumlah Muatan Barang	Dalam Negeri	41,38	44,83	13,79
	Asing	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	38,71	48,39	12,90
Waktu	Dalam Negeri	17,24	72,41	10,34
	Asing	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	16,13	48,39	35,48
Biaya	Dalam Negeri	31,03	58,62	10,34
	Asing	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	29,03	61,29	9,68

Lampiran 3.a. Jumlah Perusahaan menurut Penanganan Barang di Pelabuhan dan Skala Usaha Perusahaan pada Triwulan I-2015 Dibandingkan pada Triwulan IV-2014 (Persen)

Indikator	Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Volume/Jumlah Muatan Barang	<5	0,00	50,00	50,00
	5-19	11,76	5,88	82,35
	20-99	30,00	10,00	50,00
	>100	50,00	0,00	50,00
	Total	19,35	9,68	70,97
Waktu	<5	0,00	50,00	50,00
	5-19	23,53	47,06	29,41
	20-99	10,00	50,00	40,00
	>100	0,00	50,00	50,00
	Total	16,13	48,39	35,48
Biaya	<5	0,00	50,00	50,00
	5-19	52,94	23,53	23,53
	20-99	60,00	20,00	20,00
	>100	50,00	0,00	50,00
	Total	51,61	22,58	25,81

Lampiran 3.b. Jumlah Perusahaan menurut Penanganan Barang di Pelabuhan dan Skala Usaha
Perusahaan pada Triwulan II-2015 Dibandingkan pada Triwulan I-2015

Indikator	Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Volume/Jumlah Muatan Barang	<5	0,00	0,00	100,00
	5-19	29,41	23,53	47,06
	20-99	60,00	20,00	20,00
	>100	0,00	0,00	100,00
	Total	35,48	19,35	45,16
Waktu	<5	0,00	50,00	50,00
	5-19	0,00	76,47	23,53
	20-99	30,00	50,00	20,00
	>100	0,00	50,00	50,00
	Total	9,68	64,52	25,81
Biaya	<5	50,00	0,00	50,00
	5-19	29,41	52,94	17,65
	20-99	40,00	40,00	20,00
	>100	0,00	50,00	50,00
	Total	32,26	45,16	22,58

Lampiran 3.c. Jumlah Perusahaan menurut Penanganan Barang di Pelabuhan dan Skala Usaha
Perusahaan pada Triwulan III-2015 Dibandingkan pada Triwulan I-2015 (Persen)

Indikator	Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Volume/Jumlah Muatan Barang	<5	0,00	100,00	0,00
	5-19	41,18	47,06	11,76
	20-99	40,00	40,00	20,00
	>100	50,00	50,00	0,00
	Total	38,71	48,39	12,90
Waktu	<5	0,00	50,00	50,00
	5-19	11,76	82,35	5,88
	20-99	20,00	70,00	10,00
	>100	50,00	50,00	0,00
	Total	16,13	48,39	35,48
Biaya	<5	50,00	0,00	50,00
	5-19	35,29	58,82	5,88
	20-99	20,00	70,00	10,00
	>100	0,00	100,00	0,00
	Total	29,03	61,29	9,68

Lampiran 4.a. Jumlah Perusahaan menurut Indikator Biaya Operasional Usaha Logistik dan Kegiatan Utama Perusahaan di Indonesia Dibandingkan dengan Negara Lain (Persen)

Indikator	Kegiatan Utama	Jumlah Perusahaan (%)				
		Sangat Tinggi	Tinggi	Rata- rata	Rendah	Sangat Rendah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Biaya Pelabuhan	Bongkar Muat Barang	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00
	EMKL	10,00	70,00	20,00	0,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	71,43	0,00	14,29	14,29
	Jasa Ekspor Impor	0,00	33,33	33,33	16,67	16,67
	PPJK	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Total		9,68	61,29	19,35	3,23	6,45
Biaya Bandara	Bongkar Muat Barang	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00
	EMKL	10,00	60,00	30,00	0,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	57,14	14,29	14,29	14,29
	Jasa Ekspor Impor	0,00	33,33	33,33	16,67	16,67
	PPJK	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Total		6,45	45,16	35,48	6,45	6,45
Biaya Angkutan Jalan Raya	Bongkar Muat Barang	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00
	EMKL	10,00	70,00	20,00	0,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	57,14	14,29	14,29	14,29
	Jasa Ekspor Impor	0,00	50,00	16,67	16,67	16,67
	PPJK	0,00	25,00	75,00	0,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00
Total		6,45	54,84	25,81	6,45	6,45
Biaya Angkutan Kereta Api	Bongkar Muat Barang	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00
	EMKL	10,00	60,00	30,00	0,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	57,14	14,29	14,29	14,29
	Jasa Ekspor Impor	0,00	50,00	16,67	16,67	16,67
	PPJK	0,00	25,00	75,00	0,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Total		6,45	45,16	35,48	6,45	6,45

Indikator	Kegiatan Utama	Jumlah Perusahaan (%)				
		Sangat Tinggi	Tinggi	Rata- rata	Rendah	Sangat Rendah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Biaya Pergudangan / Bongkar Muat	Bongkar Muat Barang	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00
	EMKL	10,00	70,00	20,00	0,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	71,43	14,29	0,00	14,29
	Jasa Ekspor Impor	16,67	33,33	16,67	16,67	16,67
	PPJK	0,00	75,00	25,00	0,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00
Total		9,68	61,29	19,35	3,23	6,45
Biaya Keagenan	Bongkar Muat Barang	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00
	EMKL	10,00	50,00	40,00	0,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	57,14	28,57	0,00	14,29
	Jasa Ekspor Impor	0,00	33,33	33,33	16,67	16,67
	PPJK	0,00	25,00	75,00	0,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Total		6,45	38,71	45,16	3,23	6,45

Lampiran 4.b. Jumlah Perusahaan menurut Indikator Kualitas Infrastruktur Penunjang Bisnis Logistik dan Kegiatan Utama Perusahaan di Indonesia Dibandingkan dengan Negara Lain (Persen)

Indikator	Kegiatan Utama	Jumlah Perusahaan (%)				
		Sangat Tinggi	Tinggi	Rata-rata	Rendah	Sangat Rendah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Infrastruktur Pelabuhan	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	EMKL	0,00	30,00	50,00	20,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	14,29	28,57	42,86	14,29
	Jasa Ekspor Impor	0,00	16,67	50,00	33,33	0,00
	PPJK	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Total		16,13	48,39	32,26	3,23	6,45
Infrastruktur Bandara	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	EMKL	0,00	30,00	50,00	20,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	0,00	42,86	42,86	14,29
	Jasa Ekspor Impor	0,00	16,67	33,33	50,00	0,00
	PPJK	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Total		12,90	48,39	35,48	3,23	6,45
Infrastruktur Angkutan Jalan Raya	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	EMKL	0,00	10,00	10,00	80,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	0,00	42,86	28,57	28,57
	Jasa Ekspor Impor	0,00	16,67	33,33	50,00	0,00
	PPJK	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00
Total		6,45	29,03	58,06	6,45	6,45
Infrastruktur Angkutan Kereta Api	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	EMKL	0,00	20,00	50,00	30,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	0,00	42,86	28,57	28,57
	Jasa Ekspor Impor	0,00	16,67	50,00	33,33	0,00
	PPJK	0,00	0,00	25,00	75,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Total		9,68	48,39	35,48	6,45	6,45

Indikator	Kegiatan Utama	Jumlah Perusahaan (%)				
		Sangat Tinggi	Tinggi	Rata- rata	Rendah	Sangat Rendah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Fasilitas Pergudangan / Bongkar Muat	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	EMKL	0,00	20,00	30,00	50,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	0,00	42,86	42,86	14,29
	Jasa Ekspor Impor	0,00	16,67	50,00	33,33	0,00
	PPJK	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Total		9,68	48,39	38,71	3,23	6,45
Infrastruktur Telekomunikasi & Jasa Teknologi Informasi	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	EMKL	0,00	30,00	40,00	30,00	0,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	0,00	42,86	42,86	14,29
	Jasa Ekspor Impor	0,00	16,67	50,00	33,33	0,00
	PPJK	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Total		12,90	51,61	32,26	3,23	6,45

Lampiran 5.a. Jumlah Perusahaan menurut Indikator Biaya Operasional Usaha Logistik dan Status Perusahaan di Indonesia Dibandingkan dengan Negara Lain (Persen)

Indikator	Status Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)				
		Sangat Tinggi	Tinggi	Rata-rata	Rendah	Sangat Rendah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Biaya Pelabuhan	Dalam Negeri	13,79	44,83	27,59	6,90	6,90
	Asing	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total		12,90	45,16	29,03	6,45	6,45
Biaya Bandara	Dalam Negeri	6,90	44,83	34,48	6,90	6,90
	Asing	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total		6,45	45,16	35,48	6,45	6,45
Biaya Angkutan Jalan Raya	Dalam Negeri	6,90	55,17	24,14	6,90	6,90
	Asing	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total		6,45	54,84	25,81	6,45	6,45
Biaya Angkutan Kereta Api	Dalam Negeri	6,90	44,83	34,48	6,90	6,90
	Asing	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total		6,45	45,16	35,48	6,45	6,45
Biaya Pergudangan / Bongkar Muat	Dalam Negeri	10,34	62,07	17,24	3,45	6,90
	Asing	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total		9,68	61,29	19,35	3,23	6,45
Biaya Keagenan	Dalam Negeri	6,90	37,93	44,83	3,45	6,90
	Asing	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total		6,45	38,71	45,16	3,23	6,45

Lampiran 5.b. Jumlah Perusahaan menurut Indikator Kualitas Infrastruktur Penunjang Bisnis Logistik dan Status Perusahaan di Indonesia Dibandingkan dengan Negara Lain (Persen)

Indikator	Status Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)				
		Sangat Tinggi	Tinggi	Rata-rata	Rendah	Sangat Rendah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Infrastruktur Pelabuhan	Dalam Negeri	0,00	17,24	48,28	31,03	3,45
	Asing	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Total	0,00	16,13	48,39	32,26	3,23
Infrastruktur Bandara	Dalam Negeri	0,00	13,79	51,72	31,03	3,45
	Asing	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Total	0,00	12,90	48,39	35,48	3,23
Infrastruktur Angkutan Jalan Raya	Dalam Negeri	0,00	6,90	31,03	55,17	6,90
	Asing	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Total	0,00	6,45	29,03	58,06	6,45
Infrastruktur Angkutan Kereta Api	Dalam Negeri	0,00	10,34	51,72	31,03	6,90
	Asing	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Total	0,00	9,68	48,39	35,48	6,45
Fasilitas Pergudangan / Bongkar Muat	Dalam Negeri	0,00	10,34	51,72	34,48	3,45
	Asing	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Total	0,00	9,68	48,39	38,71	3,23
Infrastruktur Telekomunikasi & Jasa Teknologi Informasi	Dalam Negeri	0,00	13,79	55,17	27,59	3,45
	Asing	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Total	0,00	12,90	51,61	32,26	3,23

Lampiran 6.a. Jumlah Perusahaan menurut Indikator Biaya Operasional Usaha Logistik dan Skala Usaha Perusahaan di Indonesia Dibandingkan dengan Negara Lain (Persen)

Indikator	Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)				
		Sangat Tinggi	Tinggi	Rata-rata	Rendah	Sangat Rendah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Biaya Pelabuhan	<5	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	5-19	17,65	47,06	23,53	5,88	5,88
	20-99	10,00	50,00	20,00	10,00	10,00
	>100	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
Total		12,90	45,16	29,03	6,45	6,45
Biaya Bandara	<5	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
	5-19	5,88	47,06	35,29	5,88	5,88
	20-99	10,00	40,00	30,00	10,00	10,00
	>100	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
Total		6,45	45,16	35,48	6,45	6,45
Biaya Angkutan Jalan Raya	<5	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	5-19	5,88	70,59	11,76	5,88	5,88
	20-99	10,00	50,00	30,00	0,00	10,00
	>100	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
Total		6,45	54,84	25,81	6,45	6,45
Biaya Angkutan Kereta Api	<5	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	5-19	5,88	52,94	29,41	5,88	5,88
	20-99	10,00	50,00	30,00	0,00	10,00
	>100	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
Total		6,45	45,16	35,48	6,45	6,45
Biaya Pergudangan/ Bongkar Muat	<5	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00
	5-19	5,88	70,59	11,76	5,88	5,88
	20-99	20,00	40,00	30,00	0,00	10,00
	>100	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
Total		9,68	61,29	19,35	3,23	6,45
Biaya Keagenan	<5	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	5-19	5,88	41,18	41,18	5,88	5,88
	20-99	10,00	40,00	40,00	0,00	10,00
	>100	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00
Total		6,45	38,71	45,16	3,23	6,45

Lampiran 6.b. Jumlah Perusahaan menurut Indikator Kualitas Infrastruktur Penunjang Bisnis Logistik dan Skala Usaha Perusahaan di Indonesia Dibandingkan dengan Negara Lain (Persen)

Indikator	Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)				
		Sangat Tinggi	Tinggi	Rata-rata	Rendah	Sangat Rendah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Infrastruktur Pelabuhan	<5	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	5-19	0,00	23,53	47,06	29,41	0,00
	20-99	0,00	10,00	40,00	40,00	10,00
	>100	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	Total	0,00	16,13	48,39	32,26	3,23
Infrastruktur Bandara	<5	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	5-19	0,00	17,65	41,18	41,18	0,00
	20-99	0,00	10,00	50,00	30,00	10,00
	>100	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	Total	0,00	12,90	48,39	35,48	3,23
Infrastruktur Angkutan Jalan Raya	<5	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	5-19	0,00	11,76	23,53	64,71	0,00
	20-99	0,00	0,00	20,00	70,00	10,00
	>100	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00
	Total	0,00	6,45	29,03	58,06	6,45
Infrastruktur Angkutan Kereta Api	<5	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	5-19	0,00	11,76	52,94	35,29	0,00
	20-99	0,00	10,00	40,00	40,00	10,00
	>100	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00
	Total	0,00	9,68	48,39	35,48	6,45
Fasilitas Pergudangan / Bongkar Muat	<5	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	5-19	0,00	11,76	52,94	35,29	0,00
	20-99	0,00	10,00	30,00	50,00	10,00
	>100	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	Total	0,00	9,68	48,39	38,71	3,23
Infrastruktur Telekomunikasi & Jasa Teknologi Informasi	<5	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
	5-19	0,00	17,65	47,06	35,29	0,00
	20-99	0,00	10,00	50,00	30,00	10,00
	>100	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
	Total	0,00	12,90	51,61	32,26	3,23

Lampiran 7.a. Jumlah Perusahaan menurut Rata-rata Melakukan/Menangani Kegiatan Eksportasi dan Importasi (per Bulan) dan Kegiatan Utama Perusahaan (Persen)

Jenis Kegiatan	Kegiatan Utama Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)			
		<3 kali	3-5 kali	6-9 kali	>9 kali
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Eksportasi	Bongkar Muat Barang	50,00	0,00	0,00	50,00
	EMKL	10,00	0,00	10,00	80,00
	<i>Freight Forwarding</i>	14,29	14,29	14,29	57,14
	Jasa Ekspor Impor	16,67	0,00	16,67	66,67
	PPJK	50,00	25,00	25,00	0,00
	<i>Trucking</i>	100,00	0,00	0,00	0,00
Total		25,81	6,45	12,90	54,84
Importasi	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	0,00	100,00
	EMKL	10,00	10,00	0,00	80,00
	<i>Freight Forwarding</i>	28,57	0,00	14,29	57,14
	Jasa Ekspor Impor	16,67	0,00	0,00	83,33
	PPJK	0,00	0,00	0,00	100,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	0,00	100,00
Total		12,90	3,23	3,23	80,65

Lampiran 7.b. Jumlah Perusahaan menurut Volume Eksportasi dan Importasi (per Bulan) dan Kegiatan Utama Perusahaan

Jenis Kegiatan	Kegiatan Utama Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		<5 kontainer	5-10 kontainer	>5 kontainer
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Eksportasi	Bongkar Muat Barang	50,00	0,00	50,00
	EMKL	20,00	0,00	80,00
	<i>Freight Forwarding</i>	14,29	42,86	42,86
	Jasa Ekspor Impor	16,67	50,00	33,33
	PPJK	100,00	0,00	0,00
	<i>Trucking</i>	100,00	0,00	0,00
Total		35,48	19,35	45,16
Importasi	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	100,00
	EMKL	20,00	0,00	80,00
	<i>Freight Forwarding</i>	28,57	14,29	57,14
	Jasa Ekspor Impor	16,67	0,00	83,33
	PPJK	0,00	0,00	100,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00
Total		16,13	3,23	80,65

Lampiran 7.c. Rata-rata Waktu Bongkar Muat Barang sampai dengan Barang Keluar dari Pintu Pelabuhan menurut Kegiatan Utama (Hari)

Kegiatan Utama Perusahaan	Waktu Bongkar Muat		
	BM-PIB	PIB-SPPB	SPPB-Gate Out
(1)	(2)	(3)	(4)
Bongkar Muat Barang	2,00	0,75	1,00
EMKL	1,95	0,99	0,65
<i>Freight Forwarding</i>	3,00	2,75	1,00
Jasa Ekspor Impor	2,28	1,32	0,76
PPJK	2,00	1,38	0,88
<i>Trucking</i>	1,25	0,75	1,00
Total	2,22	1,45	0,83

Lampiran 8.a. Jumlah Perusahaan menurut Rata-rata Melakukan/Menangani Kegiatan Eksportasi dan Importasi (per Bulan) dan Status Perusahaan (Persen)

Jenis Kegiatan	Status Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)			
		<3 kali	3-5 kali	6-9 kali	>9 kali
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Eksportasi	Dalam Negeri	27,59	6,90	13,79	51,72
	Asing	0,00	0,00	0,00	100,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00
	Total	25,81	6,45	12,90	54,84
Importasi	Dalam Negeri	13,79	3,45	3,45	79,31
	Asing	0,00	0,00	0,00	100,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00	0,00
	Total	12,90	3,23	3,23	80,65

Lampiran 8.b. Jumlah Perusahaan menurut Volume Eksportasi dan Importasi (per Bulan) dan Status Perusahaan (Persen)

Jenis Kegiatan	Status Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		<5 kontainer	5-10 kontainer	>5 kontainer
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Eksportasi	Dalam Negeri	37,93	20,69	41,38
	Asing	0,00	0,00	100,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	35,48	19,35	45,16
Importasi	Dalam Negeri	17,24	3,45	79,31
	Asing	0,00	0,00	100,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	16,13	3,23	80,65

Lampiran 8.c. Rata-rata Waktu Bongkar Muat Barang sampai dengan Barang Keluar dari Pintu Pelabuhan menurut Status Perusahaan (Hari)

Status Perusahaan	Waktu Bongkar Muat		
	BM-PIB	PIB-SPPB	SPPB-Gate Out
(1)	(2)	(3)	(4)
Dalam Negeri	2,23	1,55	0,89
Asing	2,00	0,06	0,12
Campuran	0,00	0,00	0,00
Total	2,22	1,45	0,83

Lampiran 9.a. Jumlah Perusahaan menurut Rata-rata Melakukan/Menangani Kegiatan Eksportasi dan Importasi (per Bulan) dan Skala Usaha Perusahaan (Persen)

Jenis Kegiatan	Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)			
		<3 kali	3-5 kali	6-9 kali	>9 kali
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Eksportasi	<5	50,00	0,00	50,00	0,00
	5-19	35,29	11,76	17,65	35,29
	20-99	10,00	0,00	0,00	90,00
	>100	0,00	0,00	0,00	100,00
	Total	25,81	6,45	12,90	54,84
Importasi	<5	0,00	0,00	0,00	100,00
	5-19	17,65	5,88	5,88	70,59
	20-99	10,00	0,00	0,00	90,00
	>100	0,00	0,00	0,00	100,00
	Total	12,90	3,23	3,23	80,65

Lampiran 9.b. Jumlah Perusahaan menurut Volume Eksportasi dan Importasi (per Bulan) dan Skala Usaha Perusahaan (Persen)

Jenis Kegiatan	Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)		
		<5 kontainer	5-10 kontainer	>5 kontainer
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Eksportasi	<5	100,00	0,00	0,00
	5-19	47,06	29,41	23,53
	20-99	10,00	10,00	80,00
	>100	0,00	0,00	100,00
	Total	35,48	19,35	45,16
Importasi	<5	0,00	0,00	100,00
	5-19	23,53	5,88	70,59
	20-99	10,00	0,00	90,00
	>100	0,00	0,00	100,00
	Total	16,13	3,23	80,65

Lampiran 9.c. Rata-rata Waktu Bongkar Muat Barang sampai dengan Barang Keluar dari Pintu Pelabuhan menurut Skala Usaha Perusahaan (Hari)

Jumlah Pekerja Tetap	Waktu Bongkar Muat		
	BM-PIB	PIB-SPPB	SPPB-Gate Out
(1)	(2)	(3)	(4)
<5	2,00	1,00	1,00
5-19	2,06	1,28	0,81
20-99	1,87	0,83	0,80
>100	5,50	5,50	1,00
Total	2,22	1,45	0,83

Lampiran 10.a. Jumlah Perusahaan menurut Pendapatan Usaha Tahun 2014 dan Kegiatan Utama Perusahaan (Persen)

Kegiatan Utama Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
	<= 2,5 miliar	>2,5 s,d 50 miliar	> 50 miliar
(1)	(2)	(3)	(4)
Bongkar Muat Barang	0,00	100,00	0,00
EMKL	50,00	30,00	20,00
<i>Freight Forwarding</i>	57,14	42,86	0,00
Jasa Ekspor Impor	66,67	16,67	16,67
PPJK	100,00	0,00	0,00
<i>Trucking</i>	100,00	0,00	0,00
Total	61,29	29,03	9,68

Lampiran 10.b. Jumlah Perusahaan menurut Perbandingan Perkiraan Pendapatan Usaha antar Triwulan dan Kegiatan Utama Perusahaan (Persen)

Perbandingan antar Triwulan	Kegiatan Utama Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(1)	(2)	(3)	(4)
Triwulan IV Tahun 2014 - Triwulan I Tahun 2015	Bongkar Muat Barang	0,00	0,00	100,00
	EMKL	10,00	0,00	90,00
	<i>Freight Forwarding</i>	14,29	14,29	71,43
	Jasa Ekspor Impor	0,00	16,67	83,33
	PPJK	0,00	50,00	50,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00
	Total	6,45	12,90	80,65
Triwulan I Tahun 2015 - Triwulan II Tahun 2015	Bongkar Muat Barang	0,00	100,00	0,00
	EMKL	30,00	20,00	50,00
	<i>Freight Forwarding</i>	42,86	14,29	42,86
	Jasa Ekspor Impor	16,67	33,33	50,00
	PPJK	50,00	0,00	50,00
	<i>Trucking</i>	50,00	0,00	50,00
	Total	32,26	22,58	45,16
Triwulan I Tahun 2015 - Triwulan III Tahun 2015	Bongkar Muat Barang	0,00	100,00	0,00
	EMKL	40,00	50,00	10,00
	<i>Freight Forwarding</i>	57,14	28,57	14,29
	Jasa Ekspor Impor	33,33	66,67	0,00
	PPJK	25,00	25,00	50,00
	<i>Trucking</i>	50,00	50,00	0,00
	Total	38,71	48,39	12,90

Lampiran 11.a. Jumlah Perusahaan menurut Pendapatan Usaha Tahun 2014 dan Status Perusahaan (Persen)

Status Perusahaan (1)	Jumlah Perusahaan (%)		
	<= 2,5 miliar (2)	>2,5 s.d 50 miliar (3)	> 50 miliar (4)
Dalam Negeri	65,52	31,03	3,45
Asing	0,00	0,00	100,00
Campuran	0,00	0,00	0,00
Total	61,29	29,03	9,68

Lampiran 11.b. Jumlah Perusahaan menurut Perbandingan Perkiraan Pendapatan Usaha antar Triwulan dan Status Perusahaan (Persen)

Perbandingan antar Triwulan (1)	Status Perusahaan (1)	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat (2)	Tetap (3)	Menurun (4)
Triwulan IV Tahun 2014 - Triwulan I Tahun 2015	Dalam Negeri	6,90	13,79	79,31
	Asing	0,00	0,00	100,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	6,45	12,90	80,65
Triwulan I-2015 - Triwulan II Tahun 2015	Dalam Negeri	34,48	24,14	41,38
	Asing	0,00	0,00	100,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	32,26	22,58	45,16
Triwulan I Tahun 2015 - Triwulan III Tahun 2015	Dalam Negeri	41,38	44,83	13,79
	Asing	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	38,71	48,39	12,90

Lampiran 12.a. Jumlah Perusahaan menurut Pendapatan Usaha Tahun 2014 dan Skala Usaha Perusahaan (Persen)

Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)		
	<= 2,5 miliar	>2,5 s,d 50 miliar	> 50 miliar
(1)	(2)	(3)	(4)
<5	100,00	0,00	0,00
5-19	70,59	23,53	5,88
20-99	40,00	40,00	20,00
>100	50,00	50,00	0,00
Total	61,29	29,03	9,68

Lampiran 12.b. Jumlah Perusahaan menurut Perbandingan Perkiraan Pendapatan Usaha antar Triwulan dan Skala Usaha Perusahaan (Persen)

Perbandingan antar Triwulan	Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)		
		Meningkat	Tetap	Menurun
(1)	(1)	(2)	(3)	(4)
Triwulan IV-2014 dan Triwulan I-2015	0,00	50,00	50,00	0,00
	0,00	11,76	88,24	0,00
	20,00	0,00	80,00	20,00
	0,00	50,00	50,00	0,00
	6,45	12,90	80,65	6,45
Triwulan I- 2015 dan Triwulan II- 2015	0,00	0,00	100,00	0,00
	41,18	23,53	35,29	41,18
	30,00	20,00	50,00	30,00
	0,00	50,00	50,00	0,00
	32,26	22,58	45,16	32,26
Triwulan I-2015 dan Triwulan III-2015	0,00	0,00	100,00	0,00
	52,94	41,18	5,88	52,94
	30,00	60,00	10,00	30,00
	0,00	100,00	0,00	0,00
	38,71	48,39	12,90	38,71

Lampiran 13.a. Jumlah Perusahaan menurut Situasi Bisnis dan Kegiatan Utama Perusahaan (Persen)

Situasi Bisnis	Kegiatan Utama Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		Lebih Baik	Sama	Lebih Buruk
(1)	(1)	(2)	(3)	(4)
Triwulan I-2015 dan kondisi normal	Bongkar Muat Barang	0,00	50,00	50,00
	EMKL	10,00	0,00	90,00
	<i>Freight Forwarding</i>	14,29	14,29	71,43
	Jasa Ekspor Impor	0,00	33,33	66,67
	PPJK	0,00	75,00	25,00
	<i>Trucking</i>	50,00	0,00	50,00
Total		9,68	22,58	67,74
Akibat Kenaikan Kurs Dollar Amerika Serikat	Bongkar Muat Barang	0,00	50,00	50,00
	EMKL	0,00	10,00	90,00
	<i>Freight Forwarding</i>	0,00	0,00	100,00
	Jasa Ekspor Impor	0,00	0,00	100,00
	PPJK	0,00	0,00	100,00
	<i>Trucking</i>	0,00	0,00	100,00
Total		0,00	6,45	93,55
Triwulan I-2015 dan Triwulan II-2015	Bongkar Muat Barang	0,00	100,00	0,00
	EMKL	20,00	40,00	40,00
	<i>Freight Forwarding</i>	28,57	42,86	28,57
	Jasa Ekspor Impor	0,00	83,33	16,67
	PPJK	25,00	25,00	50,00
	<i>Trucking</i>	0,00	50,00	50,00
Total		16,13	51,61	32,26
Triwulan I-2015 dan Triwulan III-2015	Bongkar Muat Barang	0,00	100,00	0,00
	EMKL	20,00	50,00	30,00
	<i>Freight Forwarding</i>	42,86	42,86	14,29
	Jasa Ekspor Impor	16,67	66,67	16,67
	PPJK	25,00	25,00	50,00
	<i>Trucking</i>	50,00	50,00	0,00
Total		25,81	51,61	22,58

Lampiran 14.a. Jumlah Perusahaan menurut Situasi Bisnis dan Status Perusahaan (Persen)

Situasi Bisnis	Status Perusahaan	Jumlah Perusahaan (%)		
		Lebih Baik	Sama	Lebih Buruk
(1)	(1)	(2)	(3)	(4)
Triwulan I- 2015 dan kondisi normal	Dalam Negeri	10,34	20,69	68,97
	Asing	0,00	50,00	50,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	9,68	22,58	67,74
Akibat Kenaikan Kurs Dollar Amerika Serikat	Dalam Negeri	0,00	3,45	96,55
	Asing	0,00	50,00	50,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	0,00	6,45	93,55
Triwulan I-2015 dan Triwulan II-2015	Dalam Negeri	17,24	48,28	34,48
	Asing	0,00	100,00	0,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	16,13	51,61	32,26
Triwulan I- 2015 dan Triwulan III-2015	Dalam Negeri	27,59	51,72	20,69
	Asing	0,00	50,00	50,00
	Campuran	0,00	0,00	0,00
	Total	25,81	51,61	22,58

Lampiran 15. Jumlah Perusahaan menurut Situasi Bisnis dan Skala Usaha Perusahaan

Perbandingan antar Triwulan	Jumlah Pekerja Tetap	Jumlah Perusahaan (%)		
		Lebih Baik	Sama	Lebih Buruk
(1)	(1)	(2)	(3)	(4)
Triwulan I Tahun 2015 - Kondisi Normal	<5	0,00	100,00	0,00
	5-19	5,88	11,76	82,35
	20-99	20,00	10,00	70,00
	>100	0,00	100,00	0,00
	Total	9,68	22,58	67,74
Akibat Kenaikan Kurs Dollar Amerika Serikat	<5	0,00	0,00	100,00
	5-19	0,00	5,88	94,12
	20-99	0,00	0,00	100,00
	>100	0,00	50,00	50,00
	Total	0,00	6,45	93,55
Triwulan I-2015 dan Triwulan II-2015	<5	0,00	0,00	100,00
	5-19	17,65	58,82	23,53
	20-99	20,00	40,00	40,00
	>100	0,00	100,00	0,00
	Total	16,13	51,61	32,26
Triwulan I-2015 dan Triwulan III-2015	<5	0,00	0,00	100,00
	5-19	41,18	52,94	5,88
	20-99	10,00	50,00	40,00
	>100	0,00	100,00	0,00
	Total	25,81	51,61	22,58



DATA

MENCERDASKAN BANGSA



BADAN PUSAT STATISTIK

Jl. dr. Sutomo No. 6-8, Jakarta 10710

Telp.: (021) 3841195, 3842508, 3810291-4

Fax.: (021) 3857046, E-mail : bpshq@bps.go.id

Homepage : <http://www.bps.go.id>