

Komponen Penentu Biaya dalam Penetapan *Freight Cost* Di PT Global Marine Jakarta

Indriyani , Frilia Esti Anggraeni

Akademi Maritim Nusantara

Abstract

This study aims to analyze the factors that influence the freight cost and the percentage of selling to buying at PT. Global Marine in the freight forwarding division. This type of research is a qualitative descriptive study which is a description of a company's secondary sources which is a study that does not make calculations. The results of this study show that PT. Global Marine spends a number of different freight costs on each job adjusted for distance, needs, and port of delivery as well as the percentage between selling and buying at that company. The costs incurred by the company can be concluded that there are trucking costs, lift off/ on, loading freight, seal fees, handling, ocean freight, doc fee + 10% vat, telex reales, forklifts, cleaning, storage, labor, THC, collateral containers, amendment fee, document, custom, mechanical, udername, and import insurance. While the percentage difference between seling and buying is seen from the comparison between selling and profit per job.

Keywords : *Freight Cost, Percentage Selling, Buying*

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang sebagian besar wilayahnya merupakan perairan, sehingga berbagai pihak khususnya pengusaha di bidang pelayaran tertarik untuk mengelola dan memanfaatkan sumber daya kemaritiman. Berbagai macam kegiatan perekonomian baik migas maupun non migas membutuhkan alat transportasi untuk mengangkut muatan dalam jumlah yang besar yang memerlukan penyeberangan, baik antarpulau maupun antarnegara. Hal ini menjadikan transportasi air menjadi satu – satunya solusi dalam kegiatan pengangkutan ini.

Kegiatan utama perusahaan pelayaran adalah mengoperasikan kapal milik ataupun kapal yang disewa/ *charter* agar hasilnya sesuai dengan yang diinginkan oleh perusahaan untuk memperoleh keuntungan. Pengusaha pelayaran adalah dia yang memakai kapal

guna pelayaran di laut, dan mengemudikannya sendiri atau menyuruh mengemudikan oleh seorang nahkoda yang bekerja padanya (KUHD pasal 320). Selain kegiatan utama perusahaan pelayaran juga memiliki kegiatan lain yaitu usaha keagenan, usaha bongkar muat, EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut), *Freight Forwarding* dan *Depo Container*.

Salah satu perusahaan pelayaran yang melakukan kegiatan usaha tersebut adalah PT Global Marine yang terletak di Jakarta Pusat. PT Global Marine berdiri sejak tahun 2011 dan telah melakukan usaha utama yaitu sebagai perusahaan pelayaran, yang menyediakan kegiatan utama sesuai dalam Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) Besar yaitu untuk perdagangan besar mesin, peralatan dan perlengkapan lainnya alat transportasi laut navigasi/alat, survey/ukur/meteorologi dan suku cadangnya, jasa persewaan alat transportasi darat (non operator) serta jasa

konsultasi manajemen (bidang SDM). Dalam kegiatannya, perusahaan ini telah melakukan berbagai kegiatan di bidang *shipping, marine surveyor*, dan juga jasa *freight forwarding*. Pelayanan jasa *freight forwarding* ini sendiri baru terbentuk di perusahaan ini pada tahun 2017 dikarenakan perusahaan melihat banyak sekali peluang bisnis yang dapat dicapai dengan melakukan pelayanan jasa *freight forwarding* ini. Pada satu bulan pertama kegiatan berjalan, perusahaan ini sudah memiliki lima *customers* tetap yaitu PT Bentonit International, Dua Kuda, Khatulistiwa Hijau Prima, Penta Chemical, dan Daya Segara.

Adapun perusahaan yang menggunakan jasa angkutan laut pasti mengeluarkan ongkos angkut dalam pengiriman barangnya. Berdasarkan sumber yang dikutip dari <http://putra-finance-accounting-taxation.blogspot.com> menyatakan bahwa ada beberapa faktor yang mempengaruhi *freight cost* yaitu jarak antar pelabuhan, berat atau volume barang yang diangkut, cara pengiriman dan alat transportasi yang digunakan. Sedangkan komponen *freight cost* adalah Freight Charge *Bill of Lading (BL) Fee, Handling, Trucking, Administration Fee, Value Added Tax (VAT)*. Tidak berbeda dengan PT. Global Marine, dalam melakukan kegiatan pengiriman barang, perusahaan ini juga mengeluarkan ongkos angkut yang terdiri dari biaya-biaya *trucking costs, lift off / on, loading freight, seal fees, handling, ocean freight, doc fee + 10% vat, telex reales, forklifts, cleaning, storage, labor, THC, collateral containers, amendment fee, document, custom, mechanical, udername*, serta *import insurance* yang disesuaikan dengan kebutuhan konsumen dan jarak tempuh serta beban eksploitasi dari kegiatan pengiriman yang dijalankan. Semua biaya ini nantinya setelah pekerjaan selesai akan ditagihkan kepada *customer* yang bersangkutan dengan diberikan *due date* atau tenggang waktu selama maksimal 1

(satu) bulan dalam pembayaran *invoice* (penagihan). Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis tertarik untuk mengambil judul “Komponen Penentu Biaya Dalam Penetapan *Freight Cost* Di PT Global Marine” yang kemudian akan dibahas pada bab-bab selanjutnya.

B. PERUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Apa komponen penentu biaya dalam penetapan *freight cost* di PT Global Marine?
2. Berapakah presentase masing – masing *buying* terhadap *selling* di PT global Marine?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Menganalisis komponen penentu biaya dalam penetapan *freight cost* di PT Global Marine
2. Menghitung presentase *buying* terhadap *selling* di PT Global Marine.

D. BATASAN PENELITIAN

Pada penelitian ini ruang lingkup hanya dibatasi pada komponen biaya yang ada serta presentase *buying* terhadap *selling* pada PT. Global Marine. Penelitian tersebut meliputi pengamatan terhadap komponen-komponen biaya yang ada di PT. Global Marine dan presentase laba yang diperoleh pada setiap *job*. Komponen biaya-biaya yang diteliti berhubungan langsung dengan kegiatan operasi jasa pengiriman barang oleh PT. Global Marine. Data-data yang akan diambil hanya data yang ada hubungannya dengan penentuan biaya.

E. TINJAUAN PUSTAKA

Freight Forwarding

Menurut Lasse (2014; 373) pengurusan barang kiriman dan dokumen yang melindungi barang kiriman tersebut

dapat dikuasakan pengiriman (*shipper, consignor*) kepada pihak profesional. Orang atau badan profesional dalam mengurus barang kiriman yang diangkut dengan moda transportasi laut, udara atau melalui sistem multimoda adalah perusahaan ekspedisi atau *freight forwarder*. Khusus dokumen clearance bea cukai, pengurusan dapat dilakukan oleh Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dan *freight forwarder* yang mempunyai staf bersertifikat Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) setelah yang bersangkutan lulus pelatihan yang diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Bea Cukai. Perusahaan ekspedisi, *freight forwarder*, dan PPJK adalah pelaku usaha jasa pengurusan transportasi berdasarkan peraturan perundang-undangan. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan Pasal 82 menyatakan bahwa perusahaan pelaku usaha jasa pengurusan transportasi dengan ijin yang diberikan gubernur tempat perusahaan berdomisili.

Freight forwarding adalah usaha jasa pelaku pengurusan barang ekspor dan impor yang diangkut dengan moda angkutan darat, laut, dan udara. *freight forwarding* atas nama pengirim berwenang melunasi uang tambang, menerbitkan Bill of lading (B/L), *notification* kedatangan dan pemuatan kargo, dokumen kepabeanan, ekspor impor, penyelesaian pungutan biaya, menerbitkan sertifikat barang kiriman, melakukan sortasi barang kiriman, penggunaan fasilitas pendinginan muatan, pergudangan, pengiriman ke negara tujuan, mengurus survei barang rusak serta penyelesaian klaim, survei biro klasifikasi, dll. *Freight forwarding* disebut juga agen *forwarding* (Lasse, 2014; 374).

Aktivitas *freight forwarding* demikian luas dalam lalu lintas ekspor impor (antar negara) bahkan kewenangannya mencakup penyelesaian *freight* dan klaim ganti rugi atas kerusakan atau kekurangan barang, termasuk juga menutup pertanggunggaan atas barang kiriman dan membayar premi asuransi.

Kelaiklautan kemasan dari barang kiriman juga menjadi bagian dari tanggung jawab *freight forwarding*. Aturan pelaksanaan yang diberlakukan terhadap jasa pengurusan transportasi Indonesia adalah Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 10 Tahun 1988. Bahwa "*freight forwarding* mewakili kepentingan pemilik barang untuk melaksanakan serangkaian kegiatan yang perlu dilakukan sejak barang berada di tempat pengirim sampai diterimanya barang tersebut oleh pihak penerima". *Freight forwarding* akan menerima imbalan jasa dari pemilik barang setelah seluruh rangkaian kegiatan selesai dilaksanakan (Lasse, 2014;374)

Adapun aktivitas yang dilakukan *freight forwarding* antara lain Memilih/menentukan trayek perjalanan barang, moda transportasi, pengangkut/operator, dan memesan ruang muatan (*space*); menerima barang dari pengirim, menyortir, mengepak, menimbang berat, mengukur dimensi, dan menyimpan barang di gudang mengenali *Letter of Credit* barang, peraturan di negara tujuan ekspor, negara transit, negara impor, dan mempersiapkan dokumen; melaksanakan pengangkutan barang ke pelabuhan laut/bandara mengurus persetujuan Bea Cukai, kemudian menyerahkan kepada pengangkut atau agen; membayar biaya-biaya handling dan freight; menerima Bill of Lading atau Air Way Bill dari pihak pengangkut; mengurus/menutup polis asuransi muatan, dan mengajukan surat tuntutan klaim jika terjadi kekurangan atau kerusakan barang; memonitor perjalanan barang hingga ke tempat tujuan sesuai info dari pengangkut dan agen *forwarding* di negara transit/tujuan; untuk importasi, menerima barang dari pihak pengangkut; mengurus *customs clearance* dan segala biaya terminal; mengangkut barang dari pelabuhan sampai ke gudang pemilik; serta menyerahkan barang kepada *consignee* atau pemilik yang berhak (Lasse, 2014;375).

Freight forwarding sebagai *carrier* dapat berupa Non Vessel Operating Multimodal Transport (NVOMT) dan Non vessel Operating Common Carrier (NVOCC). Non Vessel Operating Multimodal Transport (NVOMT) adalah operator muatan yang mengurus pengangkutan lewat laut dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan dengan menerbitkan satu dokumen bill of lading yang disebut dengan House Bill of Lading (HB/L) ataupun Ocean Bill of Lading untuk menjangkau semua trayek termasuk angkutan darat. Sedangkan Non vessel Operating Common Carrier (NVOCC) yakni operator yang mempunyai jadwal pelayaran yang tetap dan melakukan konsolidasi muatan, dan melayani transportasi multimoda dengan satu dokumen House Bill of Lading (HB/L) atau FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) B/L (Lasse, 2014; 376). Sedangkan pada PT. Global Marine terasuk pada perusahaan *freight forwarding* sebagai NVOCC.

Freight Cost

Menurut Putra (2007) *Freight Cost* atau yang biasa kita kenal di Indonesia dengan Ongkos Angkut adalah pengeluaran (expenditure) untuk memindahkan barang dari gudang penjual ke gudang pembeli, merupakan komponen utama kedua dari *landing cost* dan *landing cost calculation* (The Abstraction).

Lasse (2015;464) menyatakan bahwa penetapan tarif jasa bidang transportasi pertama-tama berbasis pada prinsip *cost of service* yaitu prinsip tarif terbayar oleh barang yang diangkut tanpa merugikan pengangkut; *value of service* yaitu prinsip tarif angkutan berdasarkan manfaat jasa angkutan bagi pengguna jasa, serta *charging what the traffic will bear* yaitu prinsip tarif dikenakan berdasarkan pada jarak pengangkutan “*ton – mile*”, potensi pasar, dan kesanggupan trafik melalui beban biaya pengangkutan.

Komponen Biaya

Putra (2007) menyatakan bahwa elemen-elemen *Freight Cost* antara lain adalah sebagai berikut

1. *Freight Charge* : Dihitung sebesar invoice dari *shipping company*
2. *Bill of Lading (BL) Fee* : $a\% \times \text{Freight Cost}$ (a = presentase masing-masing forwarder).
3. *Handling* : Besarannya berbeda-beda sesuai dengan tingkat kesulitan penanganan di ground mulai unloading sampai ke truck pengangkutan dari *airport/harbour* sampai ke Gudang pemilik barang.
4. *Trucking* : masing-masing forwarding memiliki rate yang berbeda yang pastinya tergantung pada jarak tempuh dan volume/bobot barang yang diangkut.
5. *Administration Fee* : $a\% \times [\text{Freight} + \text{BL Fee} + \text{Handling} + \text{Trucking}]$, dimana a=berbeda-beda juga
6. *Value Added Tax (VAT)* : $1\% \times [\text{BL Fee} + \text{Handling} + \text{Trucking} + \text{Admin}]$

Jika pengiriman diurus sendiri maka elemennya hanya *Freight Charge* yang dikenakan oleh perusahaannya. Jika Pengiriman ditangani oleh *Courrier* maka elemennya adalah *Freight charge + Handling + Petrol Surcharge + VAT*. *Freight Cost* merupakan salah satu bagian dari Harga Pokok Penjualan (*Cost of Good Sold*) yang didebitkan pada rekening *Shipping Cost*.

Berdasarkan John J. Liu (2012) dalam Lasse (2015;465) menyatakan bahwa “*the cost per year may be determined by equation i.e total costs = capital costs + running costs + voyage costs*”. Secara prinsip *capital costs* dipengaruhi beberapa faktor antara lain: biaya pembangunan atau pembelian kapal, termasuk komisi para *broker* dan *acceptance test* berupa *sea trial*; struktur pembiayaan, dana pinjaman dan *equity*; bunga dana pinjaman; usia ekonomi kapal; ketentuan perpajakan yang berpengaruh

pada taraf penyusutan. Kemudian *running cost* adalah biaya operasi kapal (*operating costs*) yang meliputi gaji dan tunjangan awak kapal; biaya perawatan dan perbaikan (*cost of maintenance and repair*); barang persediaan (*inventory*) dan minyak pelumas (*lube oil*); asuransi, serta manajemen *overhead* termasuk biaya administrasi. Terakhir ada *voyage cost* atau biaya pengangkutan yang terdiri dari biaya operasi langsung kapal (*ships costs*); biaya *handling* muatan (*cargo costs*); biaya jasa kepelabuhanan (*port charges*); serta biaya melintasi terusan (*canal dues*).

F. METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif. Fokus penelitian ini adalah penggambaran secara menyeluruh tentang rincian dan komponen biaya. Menurut Moleong (2002) dalam Kalista 2014, metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan

data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Dengan kata lain, penelitian ini disebut penelitian kualitatif karena merupakan penelitian yang tidak mengadakan perhitungan. Metodologi kualitatif merupakan prosedur yang menghasilkan data deskriptif berupa data tertulis atau lisan di masyarakat.

G. Hasil

1. Komponen penentu biaya dalam penetapan *freight cost* di PT Global Marine

Pada PT. Global Marine komponen biaya yang timbul dalam *freight cost* tersebut meliputi biaya *trucking, lift off/on, uang muat, seal fee, handling, ocean freight, doc fee + vat 10%, telex reales, forklift, cleaning, storage, buruh, THC, jaminan container, amendment fee, pembuatan dokumen, custom, mekanik, undername, serta insurance import.*

Tabel 1 Job 001 Jakarta - Portklang

INV FFJKT0001-1A-2-2A HB/L No.:BLPLJKT1700186

FFJKT.30.000001-00 (CTP FORTUNE V.035 W) PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20	8	2.900.000,00	23.200.000,00
2	Lift Off	20	8	533.000,00	4.264.000,00
3	Uang Muat	20	8	70.000,00	560.000,00
4	Ocean Freight	20	8	1.380.000,00	11.040.000,00
5	Doc Fee + Vat 10 %	20	2	110.000,00	220.000,00
					39.284.000,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Pada tabel 1 diatas, terlihat pengiriman tujuan Jakarta – Portklang memiliki 5 (lima) komponen biaya yang dikeluarkan untuk kemudian ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima. Biaya-biaya tersebut berdasarkan atas satu

operasi pengiriman *container*, biaya eksploitasi dan jarak pengiriman yang terdiri atas biaya *trucking, lift off, uang muat, ocean freight* serta *doc fee + vat 10%*.

Tabel 2 Job 002 Jakarta - Bangkok
 INV FFJKT0003-3A HB/L No.:PEJKTBBK170257
 FFJKT.30.000002-00 (PEARL RIVER BRIDGE V. 417N) PT. Khatulistiwa Hijau
 Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	2	2.900.000,00	5.800.000,00
2	Lift Off	20'	2	461.000,00	922.000,00
3	Uang Muat	20'	2	70.000,00	140.000,00
4	Ocean Freight	20'	2	1.224.000,00	2.448.000,00
5	Doc Fee + Adm+ Vat 10%	20'	1	110.000,00	110.000,00
					9.420.000,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Job 002 tabel 2 PT. Global Marine dengan tujuan Jakarta – Bangkok memiliki 5 (lima) komponen biaya yang dikeluarkan untuk kemudian ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima. Biaya-biaya

tersebut berdasarkan atas satu operasi pengiriman *container*, biaya eksploitasi dan jarak pengiriman yang terdiri atas biaya *trucking*, *lift off*, uang muat, *ocean freight* serta *doc fee + adm + vat 10%*.

Tabel 3 Job 003 Jakarta - Portklang
 INV FFJKT0004-4A HB/L No.: BLPLJKT1700215
 FFJKT.30.000003-00 (CTP FORTUNE V.036W) PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	4	2.900.000,00	11.600.000,00
2	Lift Off	20'	4	533.000,00	2.132.000,00
3	Uang Muat	20'	4	70.000,00	280.000,00
4	Ocean Freight	20'	4	9.660.000,00	38.640.000,00
5	Doc Fee + Vat 10%	20'	1	151.800,00	151.800,00
6	Amendment Fee	20'	1	3.450.000,00	4.485.000,00
					57.288.800,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Tabel diatas tujuan pengiriman Jakarta – Portklang memiliki 6 (enam) komponen biaya. Dalam satu operasi pengiriman *container*, biaya eksploitasi dan jarak pengiriman yang terdiri atas

biaya *trucking. lift off*, uang muat, *ocean freight, doc fee + vat 10%*, serta *amandement fee* yang kemudahan akan ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

Tabel 4 Job 004 Jakarta - Portklang
INV FFJKT0005-5A HB/L No.:JKTPKG1704566
FFJKT.30.000004-00 (COUGAR / 275E) PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	6	2.900.000,00	17.400.000,00
2	Lift Off	20'	6	455.000,00	2.730.000,00
3	Uang Muat	20'	6	70.000,00	420.000,00
4	Ocean Freight	20'	6	1.370.000,00	8.220.000,00
5	Doc Fee + Vat 10%	20'	1	110.000,00	110.000,00
					28.880.000,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Tabel 4 diatas menunjukkan rute pengiriman Jakarta – Portklang memiliki 5 (lima) komponen biaya yang terdiri atas biaya *trucking. lift off*, uang muat, *ocean*

freight, serta *doc fee + vat 10%* yang kemudahan akan ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

Tabel 5 Job 005 Jakarta - Portklang
INV FFJKT .000006-6AHB/L No.:JKTPKG1704566
FFJKT 30.000005-00 (CTP FORTUNE / 038W) PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	4	2.900.000,00	11.600.000,00
2	Uang Muat	20'	4	70.000,00	280.000,00
3	Ocean Freight	20'	4	1.370.000,00	5.480.000,00
4	Doc Fee	20'	4	470.000,00	1.880.000,00
5	Vat 10 %	20'	1	110.000,00	110.000,00
					19.350.000,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Pada tabel 5 terlihat pengiriman Jakarta – Portklang memiliki 5 (lima)

komponen biaya yang terdiri atas biaya *trucking. lift off*, uang muat, *ocean freight*,

serta *doc fee + vat 10%* yang kemudahan akan ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa

Hijau Prima.

Tabel 6 Job 006 Jakarta – Chittagong
INV FFJKT .000005
FFJKT 30.000006-00 (PACAO 45N) PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	4	2.900.000,00	11.600.000,00
2	Lift Off	20'	4	646.600,00	2.586.400,00
3	Uang Muat	20'	4	70.000,00	280.000,00
4	Ocean Freight	20'	4	9.860.000,00	39.440.000,00
5	Seal	20'	4	70.000,00	280.000,00
6	Doc Fee + Vat 10 %	20'	1	149.600,00	149.600,00
					54.336.000,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Tabel 6 diatas menunjukkan pengiriman Jakarta – Chittagong memiliki 6 (enam) komponen biaya yang terdiri atas biaya *trucking*, *lift off*, uang muat, *ocean*

freight, *seal*, serta *doc fee + vat 10%*. Komponen biaya tersebut kemudian akan ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

Tabel 7 Job 007 Jakarta – Ronqi

INV FFJKT .000008
FFJKT 30.000007-00 PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	2	2.900.000,00	5.800.000,00
2	Lift On	20'	2	603.000,00	1.206.000,00
3	Uang Muat	20'	2	70.000,00	140.000,00
4	Ocean Freight	20'	2	2.730.000,00	5.460.000,00
5	Amendment Fee	20'	1	550.000,00	550.000,00
6	Document Fee + Vat 10%	20'	1	100.000,00	110.000,00
					13.266.000,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Pada tabel 7 diatas menunjukkan rute pengiriman Jakarta – Ronqi memiliki 6 (enam) komponen biaya yang terdiri atas biaya *trucking, lift on, uang muat, ocean*

freight, amandement fee, serta doc fee + vat 10%. Komponen biaya tersebut kemudian akan ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

Tabel 8 Job 008 Jakarta - Bangkok
INV FFJKT .000008
FFJKT.30.000008-00 PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	1	2.900.000,00	5.800.000,00
3	Lift Off	20'	2	367.000,00	734.000,00
4	Handling	20'	2	70.000,00	140.000,00
5	Ocean Freight	20'	2	1.763.450,00	3.526.900,00
6	Doc Fee+ Vat 10 %	20'	1	116.000,00	127.600,00
7	Telex Reales	20'	1	165.000,00	165.000,00
					10.493.500,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Tabel 8 diatas menunjukkan pada pengiriman Jakarta – Bangkok memiliki 6 (enam) komponen biaya yang terdiri atas biaya *trucking, lift off, handling, ocean*

freight, doc fee + vat 10%, serta telex reales. Komponen biaya diatas selanjutnya ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima selaku konsumen

Tabel 9 Job 009 Jakarta - Portklang
INV FFJKT .000010
FFJKT 30.000009-00 PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	3	2.900.000,00	8.700.000,00
2	Lift Off	20'	3	470.000,00	1.410.000,00
3	Uang Muat	20'	3	70.000,00	210.000,00
4	Ocean Freight	20'	3	1.370.000,00	4.110.000,00
5	Doc Fee + Vat 10%	20'	1	100.000,00	110.000,00
					14.540.000,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Pada tabel 9 diatas menunjukkan bahwa pengiriman Jakarta – Portklang

memiliki 5 (lima) komponen biaya yang terdiri atas biaya *trucking, lift off, uang*

muat, *ocean freight*, serta *doc fee + vat* 10%. Komponen biaya tersebut selanjutnya ditagihkan kepada PT.

Khatulistiwa Hijau Prima selaku konsumen

Tabel 10 Job 010 Jakarta - Portklang
INV FFJKT .000010
FFJKT 30.000010-0 PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	2	2.900.000,00	5.800.000,00
2	Lift Off	20'	2	545.900,00	1.091.800,00
3	Uang Muat	20'	2	70.000,00	140.000,00
4	Ocean Freight + Vat	20'	2	1.380.000,00	2.760.000,00
5	Seal	20'	2	70.000,00	140.000,00
6	Doc Fee + Vat	20'	1	110.000,00	110.000,00
					10.041.800,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Tabel 10 diatas menunjukkan pengiriman Jakarta – Portklang memiliki 6 (enam) komponen biaya yang meliputi biaya *trucking*, *lift off*, uang muat, *ocean freight + vat*, *seal*, serta *doc fee + vat*. Komponen biaya tersebut kemudian akan ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

Pada tabel 11 dibawah ini menunjukkan bahwa pengiriman China – Jakarta memiliki 8 (delapan) komponen biaya yang terdiri atas biaya *trucking*, pembuatan dokumen, *insurance import*, *rush handling*, *custom* jalur merah, *storage*, mekanik, serta *undername*. Komponen biaya tersebut selanjutnya ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima selaku konsumen.

Tabel 11 Job 011 China - Jakarta
INV FFJKT .000012
FFJKT.30.000011-00 (QINGDAO V.1701 S)
HB/L No.: FFSHLI7010316 PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	1	1.300.000,00	1.300.000,00
2	Pembuatan Dokumen	20'	1	250.000,00	250.000,00
3	Insurace Import	20'	1	250.000,00	250.000,00
4	Rush Handling	20'	1	1.000.000,00	1.000.000,00
5	Custom Jalur Merah	20'	1	1.000.000,00	1.000.000,00
6	Storage	20'	1	965.250,00	965.250,00
7	Mekanik	20'	1	137.500,00	137.500,00
8	Undername	20'	1	3.500.000,00	3.500.000,00
					8.402.750,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Tabel 12 Job 012 Jakarta – Samarinda
 INV FFJKT .000012
 FFJKT.30.000012-00 PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	12	2.900.000,00	56.400.000,00
2	Uang Muat	20'	6	70.000,00	420.000,00
3	Handling	20'	6	100.000,00	600.000,00
4	Forklift	20'	6	50.000,00	300.000,00
5	Cleaning	20'	6	300.000,00	1.800.000,00
6	Storage	20'	2	356.400,00	356.400,00
7	Buruh	20'	6	200.000,00	1.200.000,00
8	Freight	20'	6	7.700.000,00	46.200.000,00
9	Doc Fee + Vat 10 %	20'	1	150.000,00	165.000,00
10	Seal Fee	20'	6	50000	300.000,00
11	Jaminan Container	20'	6	3.000.000,00	18.000.000,00
12	THC Samarinda	20'	6	1.275.000,00	7.650.000,00
					133.391.400,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Tabel 12 diatas menunjukkan pengiriman Jakarta – Samarinda yang terdiri atas 12 (dua belas) komponen biaya yang meliputi biaya *trucking*, uang muat, *handling*, *Trucking*, Uang Muat, *Handling*, *Forklift*, *Cleaning*, *Storage*, *Buruh*,

Freight, *Doc Fee + Vat 10 %*, *Seal Fee*, *Jaminan Container*, serta *THC Samarinda*. Komponen biaya tersebut kemudian akan ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

Tabel 13 Job 013 Jakarta - Bangkok
 INV FFJKT .000013
 FFJKT 30.000013-00 PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL INVOICE
1	Trucking	20'	2	2.900.000,00	5.800.000,00
2	Lift On	20'	2	367.000,00	734.000,00
3	Handling	20'	2	70.000,00	140.000,00
4	Ocean Freight		2	1.763.450,00	3.526.900,00
5	Doc Fee + Vat		1	127.600,00	127.600,00
6	Telex Reales		1	165.000,00	165.000,00
					10.493.500,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Pada tabel 13 diatas menunjukkan bahwa pengiriman Jakarta – Bangkok terdiri atas 6 (enam) komponen biaya yang meliputi biaya *trucking*, *lift on*, *handling*, *ocean freight*, *doc fee + vat*, serta *telex*

reales. Komponen biaya tersebut selanjutnya ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima selaku konsumen.

Tabel 14 Job 014 Jakarta – Tawau
INV FFJKT .000015

FFJKT 30.000014-00 (CTP FORTUNE 046W) PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL
1	Trucking	20'	1	2.900.000,00	2.900.000,00
2	Lift On	20'	1	282.000,00	282.000,00
3	Uang Muat	20'	1	70.000,00	70.000,00
4	Ocean Freight	20'	1	11.309.100,00	11.309.100,00
5	Doc Fee + Vat	20'	1	110.000,00	110.000,00
					14.671.100,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Terlihat pada tabel 14 diatas bahwa pengiriman Jakarta – Tawau meliputi 6 (enam) komponen biaya yaitu biaya *trucking*, *lift on*, uang muat, *ocean freight*,

serta *doc fee + vat*. Komponen biaya tersebut selanjutnya ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima selaku konsumen.

Tabel 15 Job 015 Jakarta – Kota Kanibalu
INV FFJKT .000016

FFJKT 30.000015-00 (CTP FORTUNE 046W) PT. Khatulistiwa Hijau Prima

NO	DESCRIPTION	CONT. SIZE	QTY	UNIT PRICE	TOTAL
1	Trucking	20'	3	2.900.000,00	8.700.000,00
2	Lift On	20'	3	330.000,00	990.000,00
3	Uang Muat	20'	3	70.000,00	210.000,00
4	Ocean Freight	20'	3	8.978.740,00	26.936.220,00
5	Doc Fee + Vat	20'	1	110.000,00	110.000,00
					36.946.220,00

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Tabel 15 diatas menunjukkan pengiriman Jakarta – Kota Kanibalu terdapat 5 (lima) komponen biaya yang meliputi biaya *trucking*, *lift on*, uang muat,

ocean freight serta *doc fee + vat*. Komponen biaya tersebut kemudian akan ditagihkan kepada PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

2. Presentase *buying* terhadap *selling* di PT Global Marine.

Tabel 16 Presentase *Buying* Terhadap *Selling*
Shipment Maret – April 2017

FF NO.	BUYING	SELLING	PROFIT	%
FFJKT.30.000001-00	32.344.000,00	39.284.000,00	6.940.000,00	18%
FFJKT.30.000002-00	8.194.000,00	9.420.000,00	1.226.000,00	13%
FFJKT.30.000003-00	52.693.800,00	57.288.800,00	4.595.000,00	8%
FFJKT.30.000004-00	23.560.000,00	28.880.000,00	5.320.000,00	18%
FFJKT 30.000005-00	15.760.000,00	19.350.000,00	3.590.000,00	19%
FFJKT 30.000006-00	51.228.800,00	54.336.000,00	3.107.200,00	6%
FFJKT 30.000007-00	11.691.000,00	13.266.000,00	1.575.000,00	12%
FFJKT 30.000008-00	9.328.000,00	10.493.500,00	1.165.500,00	11%
FFJKT 30.000009-00	11.965.000,00	14.540.000,00	2.575.000,00	18%
FFJKT 30.000010-00	8.743.740,00	10.041.800,00	1.298.060,00	13%
FFJKT 30.000011-00	7.052.750,00	8.402.750,00	1.350.000,00	16%
FFJKT 30.000012-00	100.976.400,00	133.091.400,00	32.115.000,00	24%
FFJKT 30.000013-00	9.328.000,00	10.493.500,00	1.165.500,00	11%
FFJKT 30.000014-00	13.478.000,00	14.671.100,00	1.193.100,00	8%
FFJKT 30.000015-00	32.153.200,00	36.946.220,00	4.793.020,00	13%
	388.496.690,00	460.505.070,00	72.008.380,00	16%

Sumber : Data Sekunder PT. Global Marine, 2017

Pada tabel 16 diatas dapat dilihat bahwa presentase terbesar *selling* terhadap *buying* terjadi pada FFJKT 30.000012-00. Yaitu pada Job 012 dengan tujuan pengiriman Jakarta – Samarinda, nomer

invoice INV FFJKT .000012 sebesar 24% dari harga *selling* terhadap *buying* tersebut. Sedangkan untuk presentase terendah adalah pada FFJKT 30.000006-00. Yaitu pada Job 006 dengan tujuan pengiriman Jakarta – Chittagong, nomer *invoice* INV

FFJKT .000005 dengan kapal PACAO 45N sebesar 6% dari harga *selling* terhadap *buying*. Dimana harga *selling* tersebut akan ditagihkan konsumennya, dalam hal ini adalah PT. Khatulistiwa Hijau Prima.

H. Kesimpulan

1. Beberapa faktor yang mempengaruhi *freight cost* yaitu jarak antar pelabuhan, berat atau volume barang yang diangkut, cara pengiriman dan alat transportasi yang digunakan. Komponen *freight cost* pada PT. Global Marine, terdiri dari biaya-biaya *trucking costs, lift off / on, loading freight, seal fees, handling, ocean freight, doc fee + 10% vat, telex reales, forklifts, cleaning, storage, labor, THC, collateral containers, amendment fee, document, custom, mechanical, udername*, serta *import insurance*.
2. Presentase terbesar *selling* terhadap *buying* terjadi pada FFJKT 30.000012-00. Yaitu pada Job 012 dengan tujuan pengiriman Jakarta – Samarinda, sebesar 24%. Sedangkan untuk presentase terendah adalah pada FFJKT 30.000006-00. Yaitu pada Job 006 dengan tujuan pengiriman Jakarta – Chittagong, sebesar 6% dari harga *selling* terhadap *buying*.

I. Saran

Pembebanan biaya angkut atau ongkos angkut atau *freight cost* pada masing-masing perusahaan berbeda-beda tergantung dari kebutuhan perusahaan, bagaimana perusahaan dijalankan apakah mandiri atau tidak, jarak tempuh pengiriman, serta biaya eksploitasi pada setiap kegiatan yang dijalankan. Hal yang terpenting adalah dalam penetapan biaya angkut tersebut tidak boleh menyimpang pada teori yang dipakai oleh perusahaan, hasil rapat perusahaan dengan konsumen atau calon konsumen, serta mengacu pada

peraturan pemerintah maupun peraturan per undang-undangan yang menjadi dasar penetapan tarif tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- D.A. Lasse.2014.Manajemen Kepelabuhanan.PT. Toko Gunung Agung: Jakarta.
- D.A.Lasse.2015.Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Carter, Dan Klaim. PT. Rja Grafindo Persada: Jakarta.
- Data Sekunder PT. Global Marine.2017. Jakarta
- Hadayani. Akademi Akuntansi YKPN (2015). Komponen dan Faktor Penentu Biaya untuk Penetapan Tarif Angkutan Kereta Api Barang (*Component and Determinants of Cost for Determination of Rates Railways Goods*). *Jurnal EBBANK* ▪ Vol.6 ▪ No. 2 ▪ Hal. 87-98 ▪ Desember 2015. diakses 04 Februari 2019.
- Kallista Rizky Olivia. Program Studi Sarjana Ekstensi Akuntansi, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia (2014). Analisis Komponen Biaya Untuk Perusahaan Jasa Di Bidang Pelayaran Studi Kasus Pada PT. Aquaria Shipping.Online, diakses pada <http://lib.ui.ac.id/naskahringkas/2018-09/S55438-Olivia%20Rizky%20Kallista>, 04 Februari 2019
- <http://putra-finance-accounting-taxation.blogspot.com/2007/10/freight-shipping-cost-calculation.html>, online, diakses 04 Februari 2019.
- <https://infoexim.wordpress.com/2009/01/21/istilah-istilah-umum-di-dunia-ekspor-dan-impor/> online, diakses 04 Februari 2019.

<http://hsh.co.id/20-istilah-yang-sering-dijumpai-dalam-kegiatan-ekspor-impor-2/> online, diakses 04 Februari 2019.

<https://desuarjana.wordpress.com/2012/08/27/pengertian-import/> online, diakses 04 Februari 2019.