

PENGARUH BIAYA TRANSPORTASI TERHADAP BIAYA PRODUKSI INDUSTRI PENGOLAHAN DI KABUPATEN BEKASI

Pradhana Wahyu Nariendra, S.T., M.T.

Program Studi Manajemen Transportasi, Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia
Jl. Sariasih No. 54 Sarijadi Bandung 40151
Email: pradhana.w.n@gmail.com

Abstrak

Industri pengolahan yang ada di kawasan Kab. Bekasi merupakan salah satu aktifitas ekonomi yang cukup signifikan perannya bagi pertumbuhan ekonomi wilayah maupun nasional. Asumsi awal yang digunakan para pengembang kawasan industri di wilayah Kab. Bekasi adalah bahwa ketersediaan infrastruktur transportasi yang relatif baik, sehingga komponen biaya angkut (transport cost) yang terbentuk masih memadai, yaitu masih relative kecil jika dibandingkan dengan komponen biaya lainnya dalam suatu kegiatan produksi. Tapi dalam beberapa tahun belakangan ini para pengembang mulai meragukan kebenaran dari asumsi awal mereka. Hal ini terutama dilatarbelakangi dengan kenyataan empiric yang ada, yaitu permasalahan kemacetan pada Jalan Tol Jakarta–Cikampek yang semakin hari semakin tidak terkendali. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengestimasi besarnya biaya angkut (biaya transportasi) yang mungkin timbul pada industri pengolahan di Kabupaten Bekasi dan mengkaji pengaruh biaya angkut terhadap biaya produksi pada industri pengolahan di Kabupaten Bekasi. Dari hasil penelitian diperoleh bahwa biaya transportasi rata-rata Rp.1.275.630,-/ton untuk kontainer 20 feet dan Rp.987.881,-/ton untuk kontainer 40 feet. Sedangkan biaya transportasi rata-rata pada industri pengolahan di Kabupaten Bekasi memiliki peranan sebesar 4,02% terhadap biaya produksi untuk kontainer 20 feet dan 3,11% terhadap biaya produksi untuk kontainer 40 feet.

Kata kunci: Biaya, Industri, Pengolahan, Produksi, Transportasi

1. PENDAHULUAN

Industri pengolahan yang ada di kawasan Kab. Bekasi merupakan salah satu aktifitas ekonomi yang cukup signifikan perannya bagi pertumbuhan ekonomi wilayah maupun nasional. Secara statistik, sektor industri ini berperan cukup signifikan dalam menyumbang pertumbuhan PDRB Jawa Barat maupun PDB Nasional. Dalam dua dekade terakhir pertumbuhan sektor industri ini cukup pesat, sedemikian sehingga dari sisi supply ada usaha-usaha yang cukup gencar untuk memfasilitasi kegiatan industri ini melalui pembangunan kawasan industri di beberapa wilayah Kabupaten Bekasi, seperti kawasan industri Jababeka, *Greenland International Industrial Center* (GIIC), Kota Deltamas, EJIP, Delta Silicon, MM2100, BIIE dan sebagainya.

Tumbuhnya penyediaan kawasan industri di daerah Kabupaten Bekasi ini terjadi dalam dua puluh tahun terakhir. Hal ini selain dipicu oleh prospek industri pengolahan yang cerah, juga dipengaruhi dua faktor utama yang saling menunjang. Faktor pertama adalah kedekatan wilayah ini dengan simpul ekonomi nasional, yaitu Jakarta. Sedangkan faktor kedua adalah ketersediaan infrastruktur transportasi yang relatif baik di kawasan Kabupaten Bekasi. Seperti diketahui, di kawasan ini ketersediaan infrastruktur transportasi dapat dikatakan paling baik dibandingkan dengan wilayah lainnya di Indonesia. Adanya prasarana jaringan jalan yang baik berupa jalan bebas hambatan/Tol Jakarta - Cikampek, adanya pelabuhan utama Tanjung Priok dan juga adanya Bandar Udara Internasional Sukarno Hatta merupakan gambaran yang nyata mengenai ketersediaan infrastruktur transportasi yang lebih baik dibandingkan dengan wilayah lainnya.

Asumsi awal yang digunakan para pengembang kawasan industri di wilayah Kab. Bekasi adalah bahwa ketersediaan infrastruktur transportasi dengan sendirinya akan menyebabkan kinerja transportasi yang baik, sedemikian sehingga komponen biaya angkut (*transport cost*) yang terbentuk masih memadai, yaitu masih relative kecil jika dibandingkan dengan komponen biaya lainnya dalam suatu kegiatan produksi. Dengan demikian kegiatan industri di kawasan tersebut sangatlah feasible, baik ditinjau dari aspek financial maupun aspek lainnya.

Tapi dalam beberapa tahun belakangan ini para pengembang mulai meragukan kebenaran dari asumsi awal mereka. Hal ini terutama dilatarbelakangi dengan kenyataan empiric yang ada,

yaitu permasalahan kemacetan pada Jalan Tol Jakarta–Cikampek yang semakin hari semakin tidak terkendali. Para pengembang mulai berpikir bahwa rendahnya tingkat pelayanan Jalan Tol Jakarta–Cikampek ini menyebabkan para pelaku industri merasa takut biaya angkut yang timbul akan tinggi jika mereka melakukan kegiatan industri di kawasan ini sehingga berakibat kegiatan produksi mereka hasilnya nantinya tidak cukup kompetitif.

Memperhatikan hal tersebut di atas, maka perlu dilakukan suatu kegiatan penelitian “*Pengaruh Biaya Transportasi Terhadap Biaya Produksi Industri Pengolahan Di Kabupaten Bekasi*”. Diharapkan dengan adanya kegiatan studi ini dapat mengklarifikasi sinyalemen yang ada selama ini yaitu bahwa biaya transportasi yang timbul dikawasan ini sedemikian tingginya sehingga menyebabkan kawasan industri Kabupaten Bekasi bukan lagi kawasan yang kompetitif untuk dijadikan sebagai lokasi kegiatan industri.

Selanjutnya ditinjau dari tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

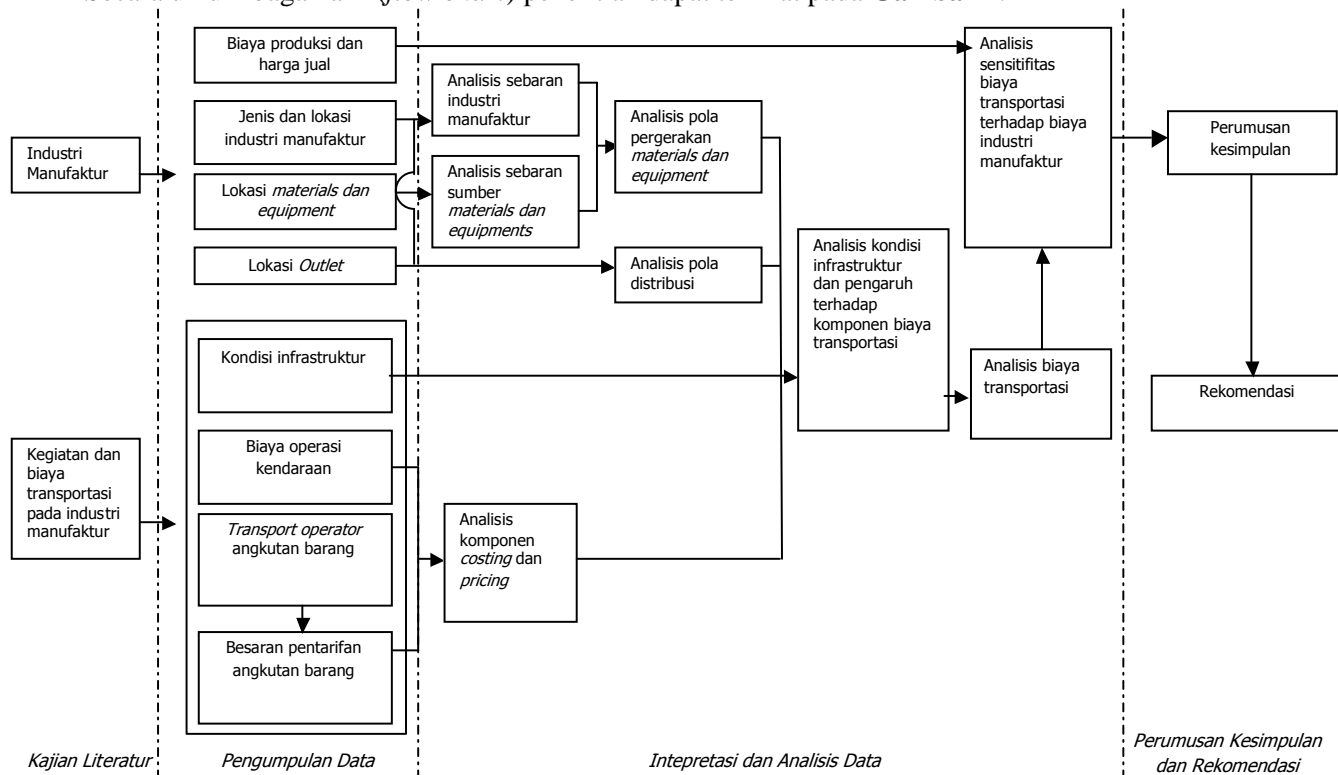
1. Mengestimasi besarnya biaya transportasi (*raw material – pabrik - Pelabuhan Tj.Priok*) yang mungkin timbul pada industri pengolahan di Kabupaten Bekasi.
2. Mengkaji pengaruh biaya angkut terhadap biaya produksi pada industri pengolahan di Kabupaten Bekasi.

Sedangkan sasaran dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Teridentifikasinya komponen biaya apa saja yang membentuk biaya transportasi (*raw material – pabrik - Pelabuhan Tj.Priok*) bagi kegiatan produksi dan distribusi pada industri pengolahan di Kabupaten Bekasi.
2. Teridentifikasinya pengaruh biaya transportasi terhadap biaya produksi pada industri pengolahan di Kabupaten Bekasi.
3. Diketuainya faktor-faktor signifikan yang berperan terhadap besaran biaya transportasi, sedemikian sehingga dapat diidentifikasi arah kebijakan yang perlu dirumuskan dimasa depan.

2. METODOLOGI

Secara umum bagan alir (*flow chart*) penelitian dapat terlihat pada **Gambar 1**.



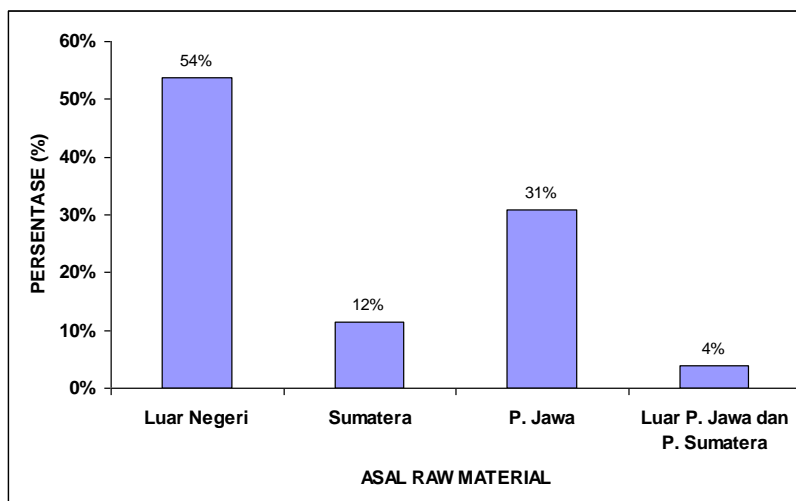
Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Industri Pengolahan di Kabupaten Bekasi

Jenis, Lokasi dan Proses Pengangkutan Raw Materials

Dari hasil rekapitulasi kuesioner, lokasi raw materials banyak terdapat di luar negeri (impor) yang berasal dari negara Jepang, Cina, Thailand, Hongkong dan Korea dengan persentase sebesar 54%, raw material dari wilayah Pulau Jawa sebesar 31%, dari Pulau Sumatera sebesar 12% dan sisanya sebesar 4% terdapat di luar Pulau Jawa dan Sumatera seperti terlihat pada Gambar 2. Sedangkan status sarana yang digunakan oleh perusahaan-perusahaan dalam rangka pengangkutan raw materials sampai ke pabrik, seluruh perusahaan yang disurvei menggunakan jasa pihak ketiga (*outsourcing*) serta jenis moda yang digunakan adalah moda darat dan multi moda (darat dan laut).



Gambar 2. Persentase Lokasi Raw Materials 2013

Jenis, dan Proses Pengangkutan Produk Industri Pengolahan ke Tanjung Priok

Berbeda dengan proses pengangkutan dari lokasi raw materials sampai ke pabrik, dalam proses pengangkutan produk manufaktur sampai ke Tanjung Priok, terdapat 28% perusahaan yang memiliki armada angkutan sendiri (*ownership*) dan sisanya sebesar 72% menggunakan jasa *outsourcing*. Dari seluruh perusahaan manufaktur yang telah disurvei, proses pengangkutan produk-produk manufaktur sebagian besar menggunakan rute dari pabrik langsung ke Tanjung Priok. Akan tetapi terdapat satu perusahaan dari kelompok industri mesin dan perlengkapan yang berlokasi di Cikarang menggunakan rute dari pabrik sampai ke Cikampek dengan menggunakan sarana sendiri (*ownership*) kemudian dari Cikampek sampai ke Tanjung Priok menggunakan jasa pihak ketiga (*outsourcing*). Dalam proses pengangkutan produk manufaktur ke Tanjung Priok, seluruh perusahaan yang disurvei menggunakan moda angkutan darat yaitu truk peti kemas 20 feet dan 40 feet.

3.2 Analisis Biaya Transportasi

Salah satu output yang dihasilkan dari kajian ini adalah teridentifikasinya pengaruh biaya transportasi terhadap biaya produksi pada industri pengolahan di kawasan Kab. Bekasi, sehingga dari hasil perhitungan dapat diketahui faktor-faktor signifikan yang berperan terhadap besaran biaya transportasi, sedemikian sehingga dapat diidentifikasi arahan kebijakan yang perlu dirumuskan dimasa depan. Berikut ini adalah analisis kondisi infrastruktur dan pengaruh terhadap biaya transportasi dari berbagai lokasi raw materials menuju ke pabrik di wilayah Kabupaten Bekasi.

1. Proses Pengangkutan Raw Material Dari Luar Negeri (Impor)

Biaya transportasi output terbesar pada proses impor terdapat pada moda angkutan laut dimana biaya angkut terbesar adalah pengangkutan dari Cina yang mencapai Rp. 6.644.924,-/unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 12.633.944,- /unit untuk peti kemas 40 feet. Hal ini terjadi karena proses pengangkutan dari Pelabuhan Shanghai menuju Tanjung Priok memakan

waktu selama 10 hari dengan nilai waktu untuk pengangkutan kacang kedelai sebesar Rp. 508.123,-/unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 1.016.247,- /unit untuk peti kemas 40 feet. Biaya intermodality di Tanjung Priok juga memberikan pengaruh yang cukup signifikan terhadap biaya transportasi dari lokasi raw material impor, dimana biaya intermodality Rp. 1.382.373,-/unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp.2.133.053,-/unit untuk peti kemas 40 feet yang melebihi biaya angkutan darat terbesar yaitu rute Tanjung Priok-Bekasi Timur sebesar Rp.1.253.250,-/unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 1.643.150,-/unit untuk peti kemas 40 feet. Waktu intermodality di Pelabuhan Tanjung Priok rata-rata kurang lebih 3-5 hari dan apabila dikonversikan ke dalam nilai waktu untuk jenis komoditi (sebagai contoh kacang kedelai) maka akan menjadi sebesar Rp.152.437,-/unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 304.874,-/unit untuk peti kemas 40 feet . Hasil rekapitulasi biaya transportasi dan nilai waktu *raw materials* impor dapat terlihat pada **Tabel 1**.

2. Proses Pengangkutan *Raw Material* Domestik Multimoda

Biaya terbesar pada proses pengangkutan *raw material* domestik multimoda terdapat pada moda angkutan laut dimana biaya angkut terbesar adalah pengangkutan dari Deli Serdang yang mencapai Rp. 4.500.983,- /unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 7.111.824,-/unit untuk peti kemas 40 feet. Hal ini terjadi karena proses pengangkutan dari Pelabuhan setempat menuju Tanjung Priok memakan waktu selama kurang lebih 5 hari dengan nilai waktu *raw material* makanan minuman sebesar Rp.278.198,-/unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 556.397,-/unit untuk peti kemas 40 feet. Sedangkan biaya angkutan laut yang terkecil adalah pengangkutan dari Tanjung Perak (Surabaya) yang mencapai Rp. 3.609.783,- /unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 5.886.424,-/unit untuk peti kemas 40 feet dengan jarak tempuh 720.000 km selama 7 hari perjalanan.

Biaya angkutan darat memberikan pengaruh yang cukup besar pula terhadap biaya transportasi dari lokasi *raw material* domestik multimoda sampai ke pabrik, dimana biaya angkutan darat terbesar terdapat pada rute Deli Serdang – Bekasi Timur sebesar Rp. 2.050.250,- /unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 2.430.754,-/unit untuk peti kemas 40 feet. Sementara itu biaya intermodality di pelabuhan setempat dan Tanjung Priok adalah sebesar Rp. 1.163.150,- /unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp.1.808.568,-/unit untuk peti kemas 40 feet dengan waktu intermodality selama 3 jam untuk masing-masing pelabuhan. Rekapitulasi biaya transportasi dan nilai waktu pengangkutan *raw material* domestik multimoda dapat terlihat pada **Tabel 2**.

3. Proses Pengangkutan *Raw Material* Unimoda

Biaya transportasi output terbesar pada proses pengangkutan ini terdapat pada biaya intermodality di Tanjung Priok yang mencapai Rp. 1.382.374,-/unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 2.133.054,- /unit untuk peti kemas 40 feet. Waktu intermodality rata-rata adalah selama 9 jam yang dikarenakan adanya *closing time*. Sedangkan nilai waktu intermodality terbesar untuk produk radio dan televisi sebesar Rp. 349.421,-/unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp. 698.842,- /unit untuk peti kemas 40 feet.

Biaya transportasi output line haul terbesar adalah pada rute Cikarang-Cikampek-Tanjung Priok pada industri mesin dan perlengkapan mencapai Rp. 2.967.193,-/unit untuk peti kemas 20 feet dan Rp.3.513.893,- /unit untuk peti kemas 40 feet selama 5,9 jam. Kondisi ini terjadi karena pihak perusahaan menggunakan rute dari pabrik sampai ke Cikampek dengan menggunakan sarana sendiri (*ownership*) kemudian dari Cikampek sampai ke Tanjung Priok menggunakan jasa pihak ketiga (*outsourcing*).

Rekapitulasi biaya transportasi dan nilai waktu pengangkutan produk dari pabrik sampai Tanjung Priok dapat terlihat pada **Tabel 3**.

Tabel 1. Rekapitulasi Biaya Transportasi Dan Nilai Waktu Pengangkutan Raw Material Impor

Asal - Tujuan	Darat		Laut		Intermodality Tg. Priok		B/M Pabrik		Total	
	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet
MAKANAN DAN MINUMAN										
Shanghai - Bekasi Timur					KACANG KEDELAI					
Transportasi Output (Rp./unit)	1,253,250.0	1,643,150.0	6,644,924.6	12,633,944.6	1,382,373.7	2,133,053.8	111,400.0	222,800.0	9,391,948.3	16,632,948.3
Nilai Waktu (Rp./unit)	87,035.0	174,070.0	508,123.8	1,016,247.6	152,437.1	304,874.3	54,155.1	108,310.2	801,751.1	1,603,502.2
MESIN DAN PERLENGKAPAN										
Yokohama - Cikarang					CAPACITOR					
Transportasi Output (Rp./unit)	1,253,250.0	1,573,525.0	5,128,956.3	7,454,772.9	1,382,373.7	2,133,053.8	111,400.0	222,800.0	7,875,980.0	11,384,151.7
Nilai Waktu (Rp./unit)	37,921.8	75,843.6	205,157.0	410,313.9	61,547.1	123,094.2	19,266.7	38,533.4	323,892.6	647,785.2
Busan - Cikarang					RUBBER SEAL					
Transportasi Output (Rp./unit)	1,253,250.0	1,573,525.0	5,567,872.3	10,079,728.2	1,382,373.7	2,133,053.8	111,400.0	222,800.0	8,314,896.0	14,009,107.0
Nilai Waktu (Rp./unit)	38,193.1	76,386.2	206,624.7	413,249.3	61,987.4	123,974.8	19,404.6	38,809.1	326,209.7	652,419.4
MESIN DAN PERLENGKAPAN										
Yokohama - Cikarang					STEEL SHEET					
Transportasi Output (Rp./unit)	1,253,250.0	1,573,525.0	5,128,956.3	7,454,772.9	1,382,373.7	2,133,053.8	111,400.0	222,800.0	7,875,980.0	11,384,151.7
Nilai Waktu (Rp./unit)	61,325.4	122,650.7	331,770.2	663,540.4	99,531.1	199,062.1	31,157.2	62,314.5	523,783.8	1,047,567.7
Transportasi Output (Rp./unit)	1,253,250.0	3,147,050.0	5,128,956.3	7,454,772.9	1,382,373.7	2,133,053.8	111,400.0	222,800.0	7,875,980.0	12,957,676.7
Nilai Waktu (Rp./unit)	64,353.0	128,706.0	348,149.6	696,299.2	104,444.9	208,889.8	32,695.5	65,390.9	549,642.9	1,099,285.8
RADIO DAN TELEVISI										
Yokohama - Cikarang					TUBE GLASS					
Transportasi Output (Rp./unit)	1,253,250.0	1,573,525.0	5,128,956.3	7,454,772.9	1,382,373.7	2,133,053.8	111,400.0	222,800.0	7,875,980.0	11,384,151.7
Nilai Waktu (Rp./unit)	143,812.5	287,624.9	778,025.3	1,556,050.6	233,407.6	466,815.2	73,066.0	146,132.0	1,228,311.3	2,456,622.7
Yokohama - Cikarang					CAPACITOR					
Transportasi Output (Rp./unit)	1,253,250.0	1,573,525.0	5,128,956.3	7,454,772.9	1,382,373.7	2,133,053.8	111,400.0	222,800.0	7,875,980.0	11,384,151.7
Nilai Waktu (Rp./unit)	22,884.2	45,768.4	123,803.6	247,607.2	37,141.1	74,282.1	11,626.7	23,253.3	195,455.5	390,911.0

Tabel 2. Rekapitulasi Biaya Transportasi Dan Nilai Waktu Pengangkutan Raw Material Domestik Multimoda

Asal -Tujuan	Darat		Laut		IntermodalityTg. Priok		B/M Pabrik		Total	
	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet
MAKANAN DAN MINUMAN										
Deli Serdang - BekasiTimur	GULA KELAPA									
Transportasi Output (Rp./unit)	2,050,250	2,430,754	4,500,983	7,111,824	1,163,150	1,808,568	222,800	445,600	7,937,183	11,796,746
NilaiWaktu (Rp./unit)	101,974	203,948	278,198	556,397	10,007	20,014	64,986	129,972	455,166	910,331
Surabaya - BekasiTimur	GARAM									
Transportasi Output (Rp./unit)	1,883,150	2,256,691	3,609,783	5,886,424	1,163,150	1,808,568	222,800	445,600	6,878,883	10,397,283
NilaiWaktu (Rp./unit)	64,811	129,621	185,466	370,931	6,671	13,343	43,324	86,648	300,272	600,543

Tabel 3. Rekapitulasi Biaya Transportasi Pengangkutan Produk Dari Pabrik Sampai Ke Tanjung Priok

Asal -Tujuan	Line Haul		IntermodalityTg. Priok		B/M Pabrik		Total	
	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet	20 feet	40 feet
MAKANAN DAN MINUMAN								
BekasiTimur - Tg. Priok	KECAP							
BiayaTransportasi (Rp./unit)	1,253,250	1,643,150	1,382,374	2,133,054	111,400	222,800	2,747,024	3,999,004
NilaiWaktu (Rp./unit)	88,799	177,599	257,212	514,423	28,579	57,158	374,590	749,180
MESIN DAN PERLENGKAPAN								
Cikarang - TgPriok	MESIN CUCI							
BiayaTransportasi (Rp./unit)	2,967,193	3,513,893	1,382,374	2,133,054	222,800	445,600	4,572,367	6,092,547
NilaiWaktu (Rp./unit)	133,709	267,417	124,521	249,042	102,885	205,770	361,115	722,229
Cikarang-TgPriok	KULKAS							
BiayaTransportasi (Rp./unit)	2,967,193	3,513,893	1,382,374	2,133,054	222,800	445,600	4,572,367	6,092,547
NilaiWaktu (Rp./unit)	164,114	328,229	152,837	305,674	126,281	252,563	443,233	886,465
RADIO DAN TELEVISI								
Cikarang - TgPriok	TELEVISI BERWARNA							
BiayaTransportasi (Rp./unit)	1,253,250	1,643,150	1,382,374	2,133,054	111,400	222,800	2,747,024	3,999,004
NilaiWaktu (Rp./unit)	170,890	341,779	349,421	698,842	38,825	77,649	559,135	1,118,270

3.3 Analisis Sensitifitas Biaya Transportasi Terhadap Biaya Produksi Industri Pengolahan Sensitifitas Biaya Transportasi Menurut Kelompok Industri Pengolahan

Dari hasil pengolahan data, dapat diperoleh bahwa biaya produksi industry pengolahan terbesar adalah industry tekstil yaitu sebesar Rp. 67.488.493,-/ton dengan persentase biaya transportasi adalah sebesar 3,8% untuk kontainer 20 feet dan 3,1% untuk kontainer 40 feet. Akan tetapi apabila dilihat dari persentase biaya transportasi terbesar adalah pada industry kayu dan pengolahan kayu, yaitu sebesar 10,2% untuk 20 feet dan 7,3% untuk 40 feet seperti terlihat pada **Tabel 4**.

Tabel 4. Rekapitulasi Sensitifitas Biaya Transportasi Terhadap Biaya Produksi Menurut Kelompok Industri Pengolahan Tahun 2013

	Makanan/ Minuman	Kulit	Mesin	Kayu	Kertas	Logam	Tekstil	TV	Garment
Biaya Produksi (Rp./ton)	25,454,303	39,942,169	28,912,324	15,425,941	5,923,077	29,172,532	67,488,493	32,719,049	40,700,000
Total 20 Feet (Rp./ton)	776,776	1,388,277	1,174,463	1,578,755	552,319	964,060	2,568,319	890,863	1,586,840
Total 40 Feet (Rp./ton)	623,820	1,032,182	810,549	1,128,114	396,788	791,867	2,084,695	674,413	1,348,500
Total 20 Feet (%)	3.1%	3.5%	4.1%	10.2%	9.3%	3.3%	3.8%	2.7%	3.9%
Total 40 Feet (%)	2.5%	2.6%	2.8%	7.3%	6.7%	2.7%	3.1%	2.1%	3.3%

Rata-rata Sensitifitas Biaya Transportasi Terhadap Biaya Produksi

Apabila dirata-ratakan, maka diperoleh bahwa total biaya transportasi rata-rata adalah sebesar Rp.1,275,630,-/ton untuk petikemas 20 feet dan Rp.987,881,-/ton untuk petikemas 40 feet terhadap biaya produksi manufaktur sebesar Rp. 31,748,654,-/ton. Sedangkan persentase total biaya transportasi terhadap biaya produksi adalah 4,02% untuk petikemas 20 feet dan 3,11% untuk petikemas 40 feet. Biaya transportasi dari raw material ke pabrik lebih besar daripada biaya transportasi pabrik-TanjungPriok. Persentase biaya transportasi dari raw material sampai pabrik terhadap biaya produksi adalah sebesar 2,73% untuk petikemas 20 feet dan 2,19% untuk petikemas 40 feet seperti terlihat pada **Tabel 5**.

Tabel 5. Rata-rata Sensitifitas Biaya Transportasi Terhadap Biaya Produksi 2013

	Biaya Transportasi Raw Materials - Pabrik Rata-Rata	Biaya Transportasi Pabrik - Tg. Priok Rata-Rata	Biaya Produksi Rata-Rata (Rp./ton)
Kontainer 20 Feet (Rp./ton)	865,642	409,988	
Kontainer 40 Feet (Rp./ton)	696,593	291,288	31,748,654
Kontainer 20 Feet (%)	2.73	1.29	100%
Kontainer 40 Feet (%)	2.19	0.92	
Total 20 Feet (Rp./ton)	1,275,630	(Rp./ton)	31,748,654
Total 40 Feet (Rp./ton)	987,881	(Rp./ton)	
Total 20 Feet (%)	4.02	%	100%
Total 40 Feet (%)	3.11	%	

4. KESIMPULAN

4.1 Kesimpulan

1. Biaya transportasi pada industri makanan minuman adalah sebesar Rp.776,776,-/ton untuk 20 feet dan Rp.623,776,-/ton untuk 40 feet, pada industri kulit dan barang dari kulit adalah sebesar Rp.1,388,277,-/ton untuk 20 feet dan Rp.1,032,182,-/ton untuk 40 feet, pada industri tekstil adalah sebesar Rp.2,568,319,-/ton untuk 20 feet dan Rp.2,084,695,-/ton untuk 40 feet, pada industri kayu dan barang dari kayu adalah sebesar Rp.1,578,755,-/ton untuk 20 feet dan Rp.1,128,114,-/ton untuk 40 feet, pada industri mesin dan perlengkapan adalah sebesar Rp.1,174,463,-/ton untuk 20 feet dan Rp.810,549,-/ton untuk 40 feet, pada industri logam dasar adalah sebesar Rp.964,060,-/ton untuk 20 feet dan Rp.791,867,-/ton untuk 40 feet, pada industri garment adalah sebesar Rp.1,586,840,-/ton untuk 20 feet dan Rp.1,348,500,-/ton untuk 40 feet, pada industri kertas dan barang dari kertas adalah sebesar Rp.552,319,-/ton untuk 20 feet dan Rp.396,788,-/ton untuk 40 feet dan pada radio dan TV adalah sebesar Rp.890,863,-/ton untuk 20 feet dan Rp. 674,413,-/ton untuk 40 feet.
2. Biaya transportasi rata-rata pada industri pengolahan di Kabupaten Bekasi memiliki peranan sebesar 4,02% terhadap biaya produksi untuk kontainer 20 feet dan 3,11% terhadap biaya produksi untuk kontainer 40 feet.

4.2 Rekomendasi

1. Menjadikan kawasan pelabuhan Tanjung Priok dan sekitarnya sebagai pusat distribusi, khususnya bagi industry pengolahan di kawasan Kab. Bekasi melalui peningkatan kapasitas infrastruktur pelabuhan dan segala fasilitas pendukungnya serta peningkatan infrastruktur (akses) jalan-jalan menuju atau dari kawasan Tanjung Priok yang mendukung transportasi truk-truk pengangkut petikemas.
2. Peninjauan kembali atas peraturan-peraturan yang terkait dengan pembebanan biaya di pelabuhan Tanjung Priok sebagai upaya untuk memberikan kepastian kepada para pengusaha tentang biaya-biaya resmi yang harus ditanggung seperti :peninjauan kembali tariff *Terminal Handling Charge* (THC) agar dapat menguntungkan bagi pihak pengusaha industry pengolahan dan tidak mengabaikan perusahaan pelayaran.
3. Perbaikan, peningkatan kapasitas, dan pemeliharaan infrastruktur transportasi diharapkan dapat memperpendek waktu tempuh (mengurangi kemacetan), menurunkan biaya, meningkatkan keandalan agar dapat meningkatkan daya saing pada tingkat ASEAN.

DAFTAR PUSTAKA

- Arvis, J. et al., 2007. *The Cost of Being Landlocked: Logistics and Supply Chain Reliability*. Washington: The World Bank
- Arvis, J. et al., 2007. *Connecting to Compete – Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators*. http://www.business-in-asia.com/asia/procedure_registration.html
- Badan Pusat Statistik. (2014), *Kabupaten Bekasi Dalam Angka 2014*
- Basri. M.C. 2005. “Competitiveness of Indonesian Industries from Logistics Perspectives”. *Presentation Material*. Institute for Economic and Social Research Faculty of Economics, University of Indonesia
- Button, K.J. (1982), *Transportation Economics*, Heinemann, London
- Dellinger, Jean-Claude and Klinge-Habermann, Ludgera. 2002. *Innovative Technologies for Intermodal Transfer Points*.
- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), 2002. *Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres*. New York: ESCAP
- Harrington, Joseph, Jr. (1984), *Understanding The Manufacturing Process*, Pub Marcell Dekker
- Jones, Peter. (1998), *Transport Infrastructure Charging*, University of Westminster, London
- Kanafani, A. (1983), *Transportation Demand Analysis*, Mc. Graw Hill Book Co, New York
- Manheim, M.L. (1979), *Fundamentals of Transportation System Analysis*, Volume 1, Basic Concept, The Mit Press
- Morlok, E.K. (1988), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta