KEMENTERIAN PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRADE

IMPELEMENTASI STC (STANDARD TRADING CONDITION) DALAM PERUMUSAN STRATEGI ANGKUTAN BARANG

DIREKTORAT JENDERAL PERDAGANGAN DALAM NEGERI
KEMENTERIAN PERDAGANGAN

Perdagangan Sebagai Sektor Penggerak Pertumbuhan dan Daya Saing Ekonomi, serta Penciptaan Kemakmuran Rakyat

remarkable indonesia

Disampaikan pada
Seminar "Strategi & Tantangan Truk Angkutan Barang Dalam Menciptakan Keunggulan Bersaing"

The Royale Krakatau Hotel, Cilegon, 25 Februari 2016

KEBIJAKAN KEMENTERIAN PERDAGANGAN

KEMENTERIAN PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRADE

1. **Peningkatan Ekspor Non Migas**
2. **Penguatan Pasar Dalam Negeri**
3. **Pengamanan Pasar Dalam Negeri dan Perlindungan Industri Dalam Negeri**

Kebijakan Pendukung:
Meningkatkan Pelayanan Publik

DUKUNGAN PERDAGANGAN DALAM RKP 2016

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRADE

SASARAN

1) Pembangunan/Revitalisasi 1000 Pasar Rakyat, disertai pemberdayaan terpadu nasional di 100 pasar;
2) Pertumbuhan PDB Sub Kategori Perdagangan Besar dan Eceran sebesar 7,0%;
3) Menjaga koefisien variasi harga kebutuhan pokok antar waktu dan koefisien variasi harga kebutuhan pokok antar wilayah masing-masing lebih kecil dari 9% dan 14,2%.

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI

- Peningkatan kuantitas sarana distribusi
  - Pasar Rakyat
  - SRG
  - PDR dan PDP
  - Pengelolaan Rantai Pasok Dingin
- Peningkatan kualitas dan pemanfaatan sarana perdagangan
  - Sistem Informasi Perdaga-ngan Antar Wilayah
  - Pember-dayaan Terpadu Nasional Pasar
- Pengelolaan impor
  - Pengelolaan *Early Warning System*
  - Penyederhanaan Prosedur Saat Kelangkaan

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA

ARAH KEBIJAKAN
Perdagangan Dalam Negeri

"BERDIKARI EKONOMI" Presiden JOKOWI & Wapres YUSUF KALLA

RENCANA AKSI :

NAWA CITA
AGENDA PRIORITAS

- *Pembangunan Indonesia dari Pinggiran*
- *Peningkatan Produktivitas Rakyat Dan Daya Saing di Pasar Internasional*
- *Pergerakan sektor Strategis Ekonomi Domestik*
- *Pemberdayaan UKM Sektor Perdagangan*

PERAN PENTING
DIREKTORAT JENDERAL PERDAGANGAN DALAM NEGERI

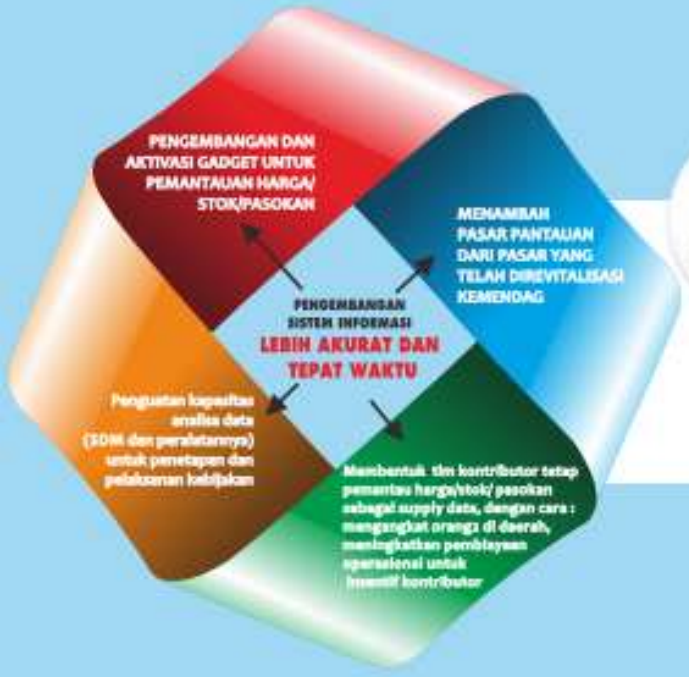
1. **Ketersediaan Stok/pasokan dan Stabilisasi Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting :**
   - Aspek Akurasi, Responsif, Kontinuitas
   - Instrumen Kebijakan
2. **Peningkatan Daya Saing Usaha Di Dalam Negeri**
3. **Peningkatan Daya Saing Umkm**
4. **Peningkatan Infrastruktur Perdagangan**
5. **Tindak Lanjut Dan Rencana Aksi Di Daerah**

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA

RENCANA AKSI :

Ketersediaan Stok/Pasokan dan Stabilisasi Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting :

1a ASPEK AKURASI, RESPONSIF, KONTINUITAS



Pengawasan pergudangan melalui Tanda Daftar Gudang (TDG)

Kewajiban mendaftar dan melaporkan Data Keluar/Masuk Barang dan Stok Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting (setiap tanggal 15)

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA

RENCANA AKSI :

Ketersediaan Stok/Pasokan dan Stabilisasi Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting :

1b INSTRUMEN KEBIJAKAN

Kebijakan Stabilisasi:
Pengurangan Disparitas Harga:

I. **TOL LAUT & GERAI MARITIM**
Mengimplementasikan 3 trayek gerai maritim ke daerah terpencil dan terluar, yaitu 2 trayek dari Tanjung Perak dan 1 trayek dari Tanjung Priok

Mengkoordinir pelaku usaha untuk menyiapkan barang yang akan dikirim ke daerah terpencil dan terluar

II. Kebijakan penetapan harga, melalui mekanisme: Harga acuan dalam kondisi normal, harga khusus dalam *festive season*, harga subsidi;

III. Fasilitasi kemitraan usaha barang kebutuhan Pokok antar daerah surplus dan daerah minus;

IV Pengawasan termasuk verifikasi pasar, gudang, dan pelabuhan yang berada di jalur distribusi utama;

V. Fasilitasi masyakarat berpenghasilan rendah, Diantaranya melalui pasar murah

VI. Publikasi harga kepada masyarakat

TOL LAUT

TRAYEK PSO PT. PELNI TA. 2016

GERAI MARITIM

OPERASIONAL GERAI MARITIM

RENCANA AKSI :
2 PENINGKATAN DAYA SAING USAHA DI DALAM NEGERI

TUJUAN UTAMA

Memudahkan pelaku usaha dalam mengurus legalitasnya

Pemerintah memperoleh data akurat ttg pelaku usaha untuk pembinaan

Cara pemerintah

Sistem Informasi Perusahaan Online (SIPO)

TDP 3 Jam di BKPM untuk investasi

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA

RENCANA AKSI : 3 PENINGKATAN DAYA SAING UKM

KEBIJAKAN PENINGKATAN DAYA SAING UMKM

Aktivasi, promosi, fasilitasi, dan peningkatan kerja sama

PENINGKATAN PERAN PELAKU DISTRIBUSI UKM PERDAGANGAN

KONDISI SAAT INI DAN TARGET SAMPAI DENGAN 2019

Kebijakan waralaba (franchise) dan penjualan langsung (direct Selling/multi level marketing

Transaksi Perdagangan Melalui Sist. Elektronik (TPMSE)

Perubahan DNI Sektor Perdagangan Dalam Negeri

TOKO SWALAYAN

4.320

MITRA DAGANG RITEL DARI 18.400 BINAAN

TARGET:

6.000

JUMLAH UMKM YANG BERMITRA DENGAN RITEL MODERN SETELAH PEMBERLAKUAN PERMENDAG 70/2013 JO 56/2014

GOAL :

1. SKALA USAHA MENINGKAT ;
   - Mikro Menjadi Kecil ;
   - Kecil Menjadi Menengah ;
   - Menengah Menjadi Besar ;
2. PEMASOK KE GLOBAL SUPPLY CHAIN.

RENCANA AKSI : 4 PENINGKATAN INFRASTRUKTUR PERDAGANGAN

REVITALISASI PASAR

FISIK:
Meliputi perbaikan dan peningkatan kualitas dan kondisi fisik bangunan, tata hijau, sistem penghubung, sistem tanda/reklame dan ruang terbuka kawasan (urban realm)

MANAJEMEN:
Revitalisasi pasar harus juga mampu membangun manajemen pengelolaan pasar yang mengatur secara jelas aspek-aspek seperti: hak dan kewajiban pedagang; tata cara penempatan, pembiayaan; fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pasar; standar operasional prosedur pelayanan pasar.

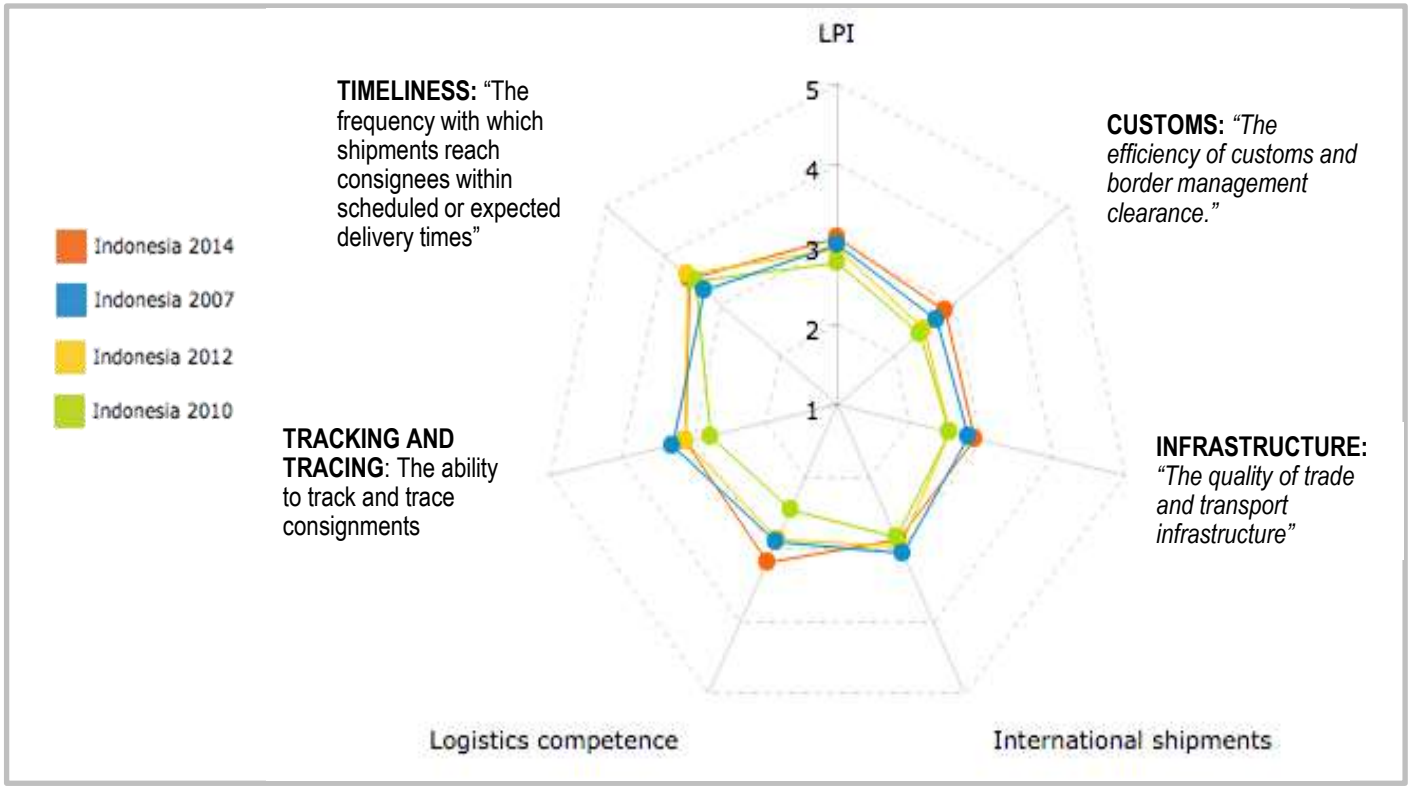
EKONOMI:
Perbaikan fisik kawasan yang bersifat jangka pendek, untuk mengakomodasi kegiatan ekonomi informal dan formal (local economic development)

SOSIAL :
Menciptakan lingkungan yang menarik (interesting), dan berdampak positif serta dapat meningkatkan dinamika dan kehidupan sosial masyarakat/ warga (public realms).

KINERJA LOGISTIK INDONESIA DAN PERAN TRUK ANGKUTAN BARANG

KINERJA LOGISTIK INDONESIA

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRADE



Negara	Rank
Singapore	5
Japan	10
Australia	16
Korea	21
New Zealand	23
Malaysia	25
China	28
Thailand	35
Vietnam	48
Indonesia	53
India	54
Philippines	57
Cambodia	83

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Indonesia	2014	53	3.08	2.87	2.92	2.87	3.21	3.11	3.53
Indonesia	2007	43	3.01	2.73	2.83	3.05	2.90	3.30	3.28
Indonesia	2012	59	2.94	2.53	2.54	2.97	2.85	3.12	3.61
Indonesia	2010	75	2.76	2.43	2.54	2.82	2.47	2.77	3.46

Sumber: World Bank

Biaya Logistik Nasional

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA

Year	Transportation Cost	Inventory Cost	Administration	Logistics Cost
2004	11,83	13,12	1,50	26,45
2005	12,53	13,50	1,56	27,59
2006	12,72	13,41	1,57	27,70
2007	12,85	12,38	1,51	26,74
2008	11,51	12,94	1,47	25,92
2009	11,26	12,70	1,44	25,40
2010	11,95	11,20	1,39	25,54
2011	11,02	11,02	1,32	23,36
2012	11,05	11,94	1,38	24,37
2013	11,94	11,79	1,42	25,15
Average	11,87	12,40	1,46	25,72

1. *Pembenahan inventory cost melalui pengembangan sistem IT dengan prinsip zero inventory dapat menurunkan logistics cost nasional (rata-rata inventory cost dari tahun 2004-2013 mencapai 12,40 lebih besar dari rata-rata transportasi cost sebesar 11,87*
2. *Belum adanya pilihan bagi pelaku usaha untuk beralih dari transportasi darat ke transportasi laut, air, maupun kereta maupun alasan lain (pilih efisien), maka perlu percepatan untuk merealisasikan program short-sea shipping atau kereta khusus yang sudah ada jalur kereta.*

Transportation Cost Breakdown

Year	Road (%)	Water (%)	Air (%)	Rail (%)	Service (%)
2004	51,55	38,12	1,04	0,43	8,86
2005	56,74	34,17	0,93	0,37	7,79
2006	58,94	32,25	0,89	0,33	7,58
2007	64,90	27,12	0,89	0,31	6,79
2008	68,09	25,23	0,91	0,30	5,47
2009	70,36	23,20	0,86	0,30	5,27
2010	73,38	20,63	1,07	0,27	4,65
2011	72,31	21,33	1,31	0,29	4,76
2012	72,91	20,76	1,49	0,28	4,56
2013	73,00	19,84	1,61	0,26	5,29
Average	67,13	25,34	1,22	0,31	6,00

Dominasi angkutan darat dalam distribusi barang di Indonesia. Meskipun berbentuk negara kepulauan, sektor transportasi darat merupakan salah satu komponen terbesar dalam pembentukan biaya logistik nasional.

Sumber: Pusat Pengkajian Logistik dan Sistem Rantai Pasok ITB

BIAYA TRUCKING

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRADE

Secara umum biaya distribusi di dalam negeri masih tinggi dan beragam akibat *bottleneck* dalam rantai pasoknya serta terbatasnya kapasitas bongkar/muat pelabuhan di beberapa daerah yang menciptakan disparitas harga antar daerah.

- **BIAYA *TRUCKING*** dari - menuju pelabuhan :

  Medan Rp 1,9/kg/km;
  Surabaya Rp 1,5/kg/km;
  Banjarmasin Rp 1,4/kg/km;
  Makassar Rp 0,6/kg/km,
  Manado Rp 1,2/kg/km
  Sorong Rp 5,6/kg/km.

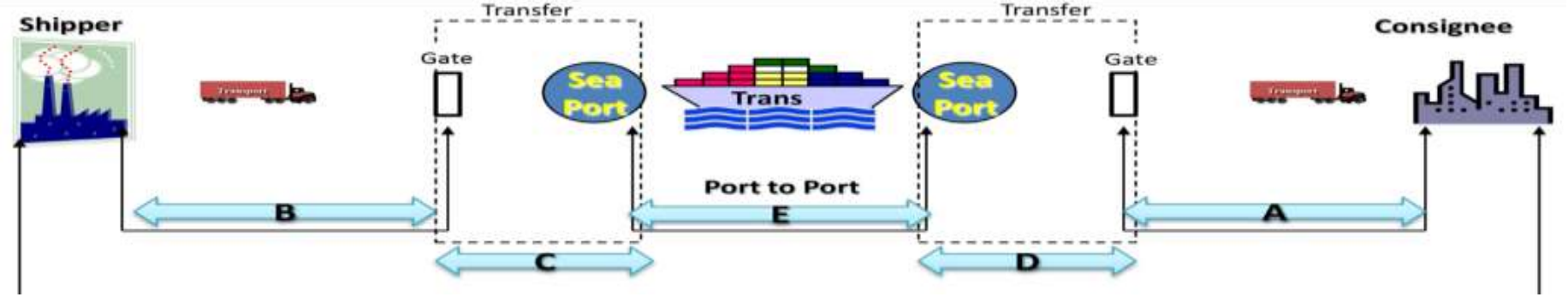
- **BIAYA PELAYARAN :**

  Surabaya-Medan Rp 1.413/km;
  Surabaya-Banjarmasin Rp 5.512/km;
  Surabaya-Makassar Rp 2.471/km;
  Surabaya-Manado Rp 3.478/km;
  Surabaya-Sorong Rp 4.961/km;
  Makassar-Manado Rp 4.061/km dan
  Makassar-Sorong Rp 5.767/km.

- **BIAYA PELABUHAN**

  Surabaya Rp 1.357.000/TEU;
  Makassar Rp 1.050.000/TEU,
  Medan Rp 975.896/TEU,
  Manado Rp 1.219.533/TEU;
  Banjarmasin Rp 685.000/TEU
  Sorong Rp 3.477.423/TEU.

BIAYA TRUCKING DI PELABUHAN



Biaya yang dikeluarkan pedagang yaitu:

Stuffing Cost/Door	: Rp.	560.000,00
Ambil Empty Container	: Rp.	400.000,00
Penumpukan kontainer	: Rp.	75.000,00
Trailer	**: Rp.**	**750.000,00**
Ekspedisi (All in)	: RP.	800.000,00
Total biaya Port Asal	: Rp.	2.585.000,00

Biaya yang dikeluarkan pedagang yaitu:

Dry Container	: Rp.	4.872.000,00
Reefer Container	: Rp.	7.308.000,00

Biaya yang dikeluarkan pedagang yaitu:

Trucking	**: Rp.**	**750.000,00**
Biaya Buruh	: Rp.	1.710.000,00
Jasa Pelabuhan	: Rp.	350.000,00
Jasa EMKL	: Rp.	190.000,00
Total biaya Port Tujuan	: Rp.	3.000.000,00

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRADE

Permasalahan Truk Angkutan Barang

01

90% angkutan barang di Jawa didominasi oleh angkutan truk. Hal ini menimbulkan biaya logistik tinggi (kemacetan, kerusakan jalan, penggunaan BBM).

02

70% truk di Indonesia berusia 10 tahun ke atas, Mengakibatkan biaya operasional truk tinggi

03

Truk yang sedang mengangkut barang apabila supir melakukan kesalahan dan atau truk tidak memenuhi standar maka yang tekena sanksi bukan hanya truk atau supirnya tetapi termasuk barangnya akibatnya kelancaran arus barang menjadi terganggu.

04

Muatan barang dalam truk belum sepenuhnya dapat diasuransikan

05

Pembatasan tonase angkutan truk belum berjalan dengan baik

STANDARD TRADING CONDITIONS (STC)

Standard Trading Condition (STC)

Definisi

Wikipedia

terms and conditions for accepting cargo by shipping lines, airlines and logistics services providers like freight forwarders and customs agents. They are usually printed as the fine print behind the shipping documents like bill of lading, air way bill, or consignment note. These standard trading conditions state the general contract terms and conditions between the two contracting parties who do a contract of transportation or storage or otherwise handling of goods.

Permehub No. PM. 8 Tahun 2012

berbagai ketentuan mengenal Jasa angkutan barang yang disusun oleh asosiasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRADE

Dasar Hukum

Dasar Hukum yang mengatur Standard Trading Conditions (STC) di Indonesia:

Permenhub No. PM.8 Tahun 2012
Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Multimoda

PERMENHUB
08/2012

Permenkumham No. 20 Tahun 2013
Syarat Dan Ketentuan Minimum Jasa Layanan (Standard Trading Conditions) Di Bidang Angkutan Multimoda

PERMENKUMHAM
20/2013

Peraturan Menteri Perhubungan PM. No. 8 Tahun 2012

Penyelenggaraan Angkutan Multimoda

1	Kegiatan Angkutan Multimoda
2	Pendaftaran Badan Usaha Angkutan Multimoda Asing
3	Pendaftaran Badan Usaha Angkutan Multimoda Nasional
4	Pelaksanaan Kegiatan Angkutan Multimoda Asing
5	Dokumen Angkutan Multimoda
6. Standard Trading Conditions (STC)	
7	Tata Cara Pemberian Rekomendasi Standard Trading Conditions

PASAL **1**

ANGKUTAN MULTIMODA

AYAT 1

Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.

INFA Standard Trading Condition

Kelembagaan yang sudah memiliki Standar Trading Condition (STC) di Indonesia adalah

Assosiasi Logistik dan Forwader Indonesia (ALFI).

2nd Edition STC GAFEKSI/INFA 2010 IHS INGGRIS VS BAHASA INDONESIA

BAHASA INGGRIS	BAHASA INDONESIA
INFA STANDARD TRADING CONDITIONS Of INDONESIAN FORWARDERS AND LOGISTICS SERVICE PROVIDERS ASSOCIATION (INFA) SECOND EDITION 1st JANUARY 2010 Registered Address Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok A-8 Jl. Yos Sudarso No. 1 Tanjung priok, JAKARTA 14320 Telp. 43912283 – 43912284 Fax. 43912285	INFA PERSYARATAN BAKU PELAYANAN JASA GABUNGAN FORWARDER, PENYEDIA JASA LOGISTIK & EKSPEDISI SELURUH INDONESIA (GAFEKSI/INFA) EDISI KEDUA 1 JANUARI 2010 Domisili: Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok A-8 Jl. Yos Sudarso No. 1 Tanjung priok, JAKARTA 14320 Telp. 43912283 – 43912284 Fax. 43912285

STC adalah dasar aturan perdagangan yang mengatur hubungan antara perusahaan freight forwarding anggota GAFEKSI/INFA dengan customer, yang didalamnya terdapat hak dan kewajiban masing-masing pihak. Pelanggan harus memperhatikan pasal-pasal yang membatasi atau meniadakan tanggung jawab perusahaan ini, sekaligus pasal-pasal yang mengharuskan dalam hal tertentu mengganti rugi pada perusahaan

KESIMPULAN

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRADE

- Penyusunan Standard Trading Conditions (STC) untuk truk angkutan barang mnimum harus mampu memecahkan:
  1. Truk yang sedang mengangkut barang apabila pengemudi truk melakukan kesalahan di jalan raya dan atau truk tidak memenuhi standar maka yang bersalah hanya pengemudi dan truk sedangkan barang dapat dialihkan dengan truk yang lain atau pengemudi yang lain dengan demikian kelancaran arus barang tetap terjaga .
  2. Muatan barang dalam truk dapat diasuransikan.
- Menggunakan pendekatan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM.8 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Multimoda dan Peraturan Menteri Hukum dan HAM No. 20 Tahun 2013 tentang Syarat Dan Ketentuan Minimum Jasa Layanan (Standard Trading Conditions) Di Bidang Angkutan Multimod sebagai Landasan Hukum untuk Penyusunan Standard Trading Conditions (STC) oleh Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO) tidak memungkinkan, karena asosiasi hanya beroperasi dalam satu moda (truk angkutan barang).
- Disarankan Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO) harus menggunakan standard yang lain.

TERIMA KASIH