**MANAJEMEN ANGKUTAN BARANG & LOGISTIK**

**“Pengaruh Manajemen Angkutan Barang & Logistik Terhadap Peningkatan Perekonomian Daerah di Indonesia”**

**Dosen : Anisa Mahadita, MMTr.**



Disusun Oleh :

Denshiko Razaki

M Farhan Friyatama

Marisa Nur Angela

Ramadan Tegar Putra

Walida Magfiroh Burkani

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD**

**D. IV TRANSPORTASI DARAT**

**2019/2020**

**BAB I**

**PENDAHULUAN**

1. **Latar Belakang**

Pesatnya perkembangan teknologi dewasa ini kian membantu proses-proses bisnis dalam berbagai bidang. Banyak perusahaan menggunakan teknologi sebagai penunjang aktivitas bisnis yang dijalankan agar berjalan dengan cepat dan akurat. Implementasi teknologi dalam dunia bisnis umumnya dilakukan demi kemudahan, efesiensi dan keefektifan prosesnya.

Saat ini transportasi yang layak dan efektif sudah menjadi bagian yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari. Transportasi termasuk bagian penting untuk menunjang berbagai kegiatan di sebuah kota, termasuk di Indonesia. Hal ini dikarenakan hampir semua kegiatan manusia tidak lepas dari proses transportasi, baik dari segi perpindahan orang maupun perpindahan barang.

Demi memenuhi kebutuhan manusia yang semakin hari semakin meningkat maka dibutuhkannya kegiatan perpindahan barang yang efektif cepat dan efisien. Angkutan barang dan Logistik sangat dibutuhkan di Indonesia dan menjadi prioritas tinggi di Indonesia karena Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah penduduk 240 juta orang sekitar 60% tinggal di Pulau Jawa dan 40% terpencar di 13.000 pulau berpenghuni. Industri jasa pengiriman tentu saja memberikan dampak positif kepada dunia usaha karena sangat membantu pendistribusian barang kepada konsumen dan pengiriman dokumen-dokumen yang dilakukan oleh perusahaan. Saat ini, bisnis di Indonesia mengalami peningkatan terutama pertumbuhan bisnin *online.* Seseorang akan lebih mudah melakukan pembelian barang tanpa harus bertatap muka langsung secara fisik antar penjual dan pembeli dengan tempat yang berbeda. Pengiriman barang pun dapat dilakukan dengan jasa pengiriman barang dengan angkutan barang dan logistik. Peran jasa pengiriman angkutan barang dan logistik sangat penting untuk meningkatkan percepatan pengiriman barang yang saat ini banyak dibutuhkan.

1. **Rumusan Masalah**

Bagaimana pengaruh angkutan barang dan logistik terhadap peningkatan perekonomian daerah di Indonesia ?

1. **Tujuan Pembahasan Masalah**

Untuk mengetahui pengaruh angkutan barang dan logistik terhadap peningkatan perekonomian daerah di Indonesia.

**BAB II**

**LANDASAN TEORI**

1. **Manajemen Angkutan Barang dan Logistik**
2. Konsep Logistik

* Logistik adalah kemampuan dalam mengkombinasikan transportasi, pergudangan, manajemen distribusi dan teknologi informasi (Gubbins).
* Logistik merupakan suatu ilmu pengetahuan dan atau seni serta proses mengenai perencanaan dan penentuan kebutuhan pengadaan, penyimpanan, penyaluran dan pemeliharaan serta penghapusan material/alat-alat (aditama, 2003).
* Logistik adalah proses yang secara strategis mengelola pergerakan dan penyimpanan bahan baku, setengah jadi dan jadi dalam sebuah jaringan bisnis dari supplier ke pengantaran menuju konsumen.
* Tujuan dari logistik adalah menyampaikan barang ke unit yang meminta dalam keadaan yang baik, tidak berkurang secara mutu, kualitas maupun jumlah. Tugas dan kegiatan logistik meliputi antara lain mengadakan pembelian, inventory, dan stock control, penyimpanan serta terkait dengan kegiatan pengembangan, produksi dan operasional, keuangan, akuntansi manajemen serta penjualan dan distribusi serta informasi (aditama, 2003)

1. Management Logistik

* Menurut Donald J. Bowersox dalam bukunya Manajemen Logistik (1978) menyatakan bahwa manajemen logistik adalah unik karena ia merupakan salah satu aktivitas perusahaan yang tertua tetapi juga termuda. Aktivitas logistik (lokasi fasilitas, transportasi, inventarisasi, komunikasi, dan engurusan & penyimpanan) telah dilaksanakan orang semenjak awal spesialisasi komersil. Sulit untuk dapat membayangkan sesuatu pemasaran atau manufakturing yang tidak membutuhkan sokongan logistik.
* Manajemen logistik adalah penerapan prinsip-prinsip manajemen dalam kegiatan logistik dengan tujuan agar pergerakan personel dan barang dapat dilakukan secara efektif dan efisien.
* Manajemen logistik adalah bagian dari proses Supply Chain Management (SCM) yang memiliki fungsi penting dalam perencanaan, implementasi, dan pengendalian efektivitas dan efisiensi penyimpanan dan aliran barang, layanan dan informasi, hingga titik konsumsi untuk memenuhi kebutuhan konsumen.

Dari penjelasan di atas, kita dapat menyimpulkan bahwa Manajemen Logistik adalah kegiatan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengawasan terhadap pengelolaan (siklus) logistik guna mendukung efektivitas dan efisiensi dalam upaya pencapaian tujuan organisasi.

1. **Tugas Manajemen Logistik**

tugas utama manajemen logistik adalah untuk memastikan keseimbangan antara pendapatan dan biaya untuk menghasilkan laba. Untuk mencapai tujuan ini, ada beberapa tugas penting lain yang harus dilakukan, termasuk:

1. Menentukan sistem manajemen logistik yang digunakan.
2. Menentukan penggunaan logistik secara pribadi atau agen.
3. Menentukan moda transportasi yang akan digunakan.
4. Mendesain organisasi logistik.
5. Menentukan lokasi pergudangan di lokasi terbaik.
6. Menentukan operasi gudang.
7. Membuat desain campuran logistik.
8. **Fungsi Manajemen Logistik**

1. Fungsi Perencanaan dan Pemenuhan Kebutuhan

Fungsi manajemen logistik sebagai perancang dan penentu kebutuhan setiap program organisasi. Ini termasuk kegiatan analisis yang terkait dengan produk yang akan digunakan, ketersediaan dan skala prioritas. Kegiatan perencanaan ini harus memperhatikan anggaran yang dimiliki oleh organisasi, aspek ketersediaan, serta kemudahan akses untuk mendapatkan barang.

2. Fungsi Penganggaran

Fungsi ini bertujuan untuk memastikan bahwa kebutuhan pengadaan barang sudah sesuai dengan anggaran. Jika biaya penganggaran logistik tidak sesuai dengan anggaran, maka perubahan dalam perencanaan diperlukan.

3. Fungsi Pengadaan

Pada dasarnya manajemen logistik lebih fokus pada pengadaan barang dan merupakan hal yang wajib.Ketika ada ketidakcocokan anggaran dan sulit untuk mengubah perencanaan, manajer logistik harus berimprovisasi untuk mengelola kegiatan logistik dengan anggaran terbatas.

4. Fungsi Penyimpanan dan Distribusi

Ini adalah proses di mana barang-barang yang telah diperoleh disimpan di tempat mereka seharusnya. Selanjutnya, barang kemudian disalurkan ke pihak lain yang berkepentingan sesuai dengan standar operasional prosedur.

5. Fungsi Perawatan

Dalam proses manajemen logistik juga termasuk pemeliharaan barang. Secara umum, tujuan menjaga barang logistik adalah untuk memastikan barang yang disimpan tidak rusak dengan cepat.

6. Fungsi penghapusan

Fungsi penghapusan yaitu untuk memisahkan barang yang rusak, memperbaiki barang yang rusak, dan mengganti barang yang rusak.

7. Fungsi Kontrol

Fungsi kontrol dilakukan oleh manajer logistik dengan tahapan sesuai dengan fungsi yang disebutkan di atas. Tujuan dari kontrol ini adalah untuk memastikan bahwa setiap fungsi manajemen logistik dapat berjalan seperti yang diharapkan.

1. **Manfaat Manajemen Logistik**

1. Persediaan

Dengan manajemen logistik yang baik, ketersediaan barang akan terjamin sehingga operasi perusahaan dapat berjalan dengan lancar.

2. Transportasi

Kegiatan logistik tentu membutuhkan peralatan transportasi sehingga organisasi yang memiliki manajemen logistik yang baik akan memastikan ketersediaan transportasi untuk distribusi barang.

3. Fasilitas

Selain peralatan transportasi, ada berbagai fasilitas logistik yang dibutuhkan agar kegiatan logistik dapat berjalan dengan baik. Dengan manajemen logstics, organisasi dapat mengetahui fasilitas yang diperlukan untuk mendukung kegiatannya.

4. Layanan

Memberikan layanan yang baik kepada pelanggan sangat penting bagi setiap perusahaan. Layanan ini tidak hanya untuk konsumen tetapi juga untuk [stakeholder](https://guruakuntansi.co.id/pengertian-stakeholder-dan-fungsi/) lainnya, seperti pemasok.

5. Manajemen dan Administrasi

Setiap proses manajemen selalu didukung oleh kegiatan administrasi. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa setiap kegiatan dicatat dengan baik dan teratur sehingga informasi tentang kegiatan logistik dapat ditemukan dengan mudah saat dibutuhkan.

6. Inbound Transportasi

Kegiatan ini bertujuan untuk menangani distribusi barang dan bahan baku dari pemasok ke perusahaan.Dengan manajemen persediaan yang baik, perusahaan lebih cenderung bekerja sama dengan pemasok yang memiliki barang berkualitas baik dan ketersediaan yang memadai.

7. Outbound Transportasi

Kegiatan ini menangani distribusi dari perusahaan ke konsumen dan memastikan pengiriman barang dapat berjalan dengan baik.

8. Pemecahan Masalah

Dalam proses penyediaan barang, pasti akan ada masalah yang mungkin terjadi. Dengan manajemen logistik yang baik, masalah dapat diantisipasi dan diselesaikan dengan tepat, cepat, dan akurat.

9. Informasi Kepada Konsumen

Secara umum, konsumen melacak pengiriman barang yang dipesan. Dengan manajemen logistik yang baik, penyampaian informasi terkait distribusi barang dapat dilakukan lebih terorganisir.

10. Kepercayaan Dari konsumen

Layanan terbaik bagi konsumen, apakah itu penyediaan informasi, keakuratan distribusi, dan pelayanan yang baik, pada akhirnya akan menghasilkan tingkat kepercayaan konsumen yang lebih besar pada perusahaan. Ini kemudian akan menumbuhkan loyalitas pelanggan kepada perusahaan.

1. **Hubungan Transportasi Dengan Perekonomian**

Peran transportasi dalam mendukung perekonomian sangatlah besar, pemerintah menyadari itu. Oleh karena itu pemerintah berupaya meningkatkan pembangunan infrastruktur transportasi baik darat, laut dan udara di berbagai daerah. Pembukaan jalan baru, pembangunan pelabuhan dan bandara dilakukan hampir diseluruh wilayah Indonesia.

Dengan pembangunan sarana transportasi tersebut diharapkan distribusi barang dan jasa menjadi lancar. Dukungan transportasi diharapkan dapat memotong biaya angkut/distribusi sehingga tingkat harga barang dan jasa dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat yang ada yang pada akhirnya tingkat perekonomian dan kesejahteraan masyarakat menjadi meningkat.

Adapun fungsi utama dari transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang artinya seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha.

Faktor-faktor kebutuhan ekonomis yang berhubungan dengan angkutan dari suatu jenis barang, tergantung daripada sifat barang dan kegunaan ekonomisnya. Jadi trasportasi menciptakan kegunaan tempat dengan mengangkut suatu jenis barang dari suatu tempat ke tempat yang bersangkutan.

Manfaat transportasi secara garis besar adalah sebagai berikut :

* **Pemindahan Barang.** Transportasi menjadikan barang – barang dapat dikirim dari tempat produksi ke tempat – tempat lainnya yang membutuhkan barang – barang tesebut.
* **Menjaga stabilitas harga Barang**. Transportasi menjadikan supply barang lebih mudah dan terjamin sehingga harga barang akan tetap stabile.
* **Sebagai sarana pendistribusian** . Transportasi memudahkan proses distribusi barang, menjangkau lebih banyak tempat, bisa mengangkut banyak barang, sehingga bisa menggerakkan roda perekonomian dengan lebih cepat  
  dan mampu memudahkan kegiatan ekspor dan impor.

1. **Angkutan Sebagai Penunjang Pembangunan Ekonomi**

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu daerah. Tiap daerah, bagaimanapun tingkatan perkembangan ekonominya, dalam rangka menyusun sistem transportasi harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi.

Adapun tujuan yang hendak di capai dalam pengembangan ekonomi ialah :

1. Meningkatkan pendapatan, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah.

2. Meningkatkan jenis dalam jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah.

3. Mengembangkan industri yang dapat menghasilkan devisa serta men-supply pasaran.

4. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Sejalan dengan tujuan-tujuan ekonomi adapula tujuan-tujuan yang bersifat nonekonomis, yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, mempertinggi ketahanan dan pertahanan nasional.

**BAB III**

**PEMBAHASAN**

1. **Pertumbuhan Ekonomi dan Kondisi perekonomian menurut Provinsi Di Indonesia**

Pertumbuhan ekonomi ditinjau dari aspek kepulauan dapat disampaikan bahwa wilayah kepulauan yang memiliki rata-rata pertumbuhan ekonomi dari yang tertinggi sampai dengan yang terrendah adalah (1) Pulau Sulawesi memiliki rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 6,74% per tahun. Tingginya rata-rata pertumbuhan ekonomi di wilayah ini tidak terlepas dari kontribusi pertumbuhan ekonomi provinsi-provinsi di wilayah tersebut. Pertumbuhan ekonomi rata-rata provinsi di pulau Sulawesi dapat dikatakan relatif merata yakni berkisar antara nilai rata-rata pertumbuhan 5,52% sampai dengan 7,79%. (2) Pulau Jawa & Bali memiliki rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 5,69%. Provinsi yang memberikan kontribusi yang tinggi dalam pembentukan rata-rata pertumbuhan ekonomi di pulau Jawa & Bali adalah provinsi Banten yakni sebesar 7,32% sedangkan provinsi D.I Yogyakarta memberikan kontribusi yang rendah yakni sebesar 4,64%. (3) Pulau Sumatera memiliki rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 4,80%. Terdapat kesenjangan pertumbuhan ekonomi antar provinsi di pulau Sumatera. Provinsi yang memberikan kontribusi yang tinggi dalam pembentukan rata-rata pertumbuhan ekonomi di pulau Sumatera adalah provinsi Kepulauan Bangka Belitung yakni sebesar 6,66% sedangkan provinsi Riau memberikan kontribusi yang rendah yakni sebesar 1,16%. (4) Kepulauan Lainnya yang terdiri atas pulau Papua, Maluku serta Nusa Tenggara memiliki rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 4,09%. Provinsi yang memberikan kontribusi yang tinggi dalam pembentukan rata-rata pertumbuhan ekonomi di Kepulauan Lainnya adalah provinsi Papua Barat yakni sebesar 11,27% sedangkan provinsi Papua memberikan kontribusi yang rendah yakni sebesar 0,07%. Kesenjangan pertumbuhan ekonomi terjadi di pulau Papua sedangkan pertumbuhan ekonomi di pulau Maluku dan Nusa Tenggara relatif lebih merata. (5) Pulau Kalimantan memiliki rata-rata pertumbuhan ekonomi terendah jika dibanding dengan empat pulau lainnya yakni sebesar 3,98%. Rendahnya rata-rata pertumbuhan ekonomi yang terjadi di provinsi Kalimantan Timur turut memicu rendahnya nilai rata-rata pertumbuhan ekonomi di pulau Kalimantan.

1. **Teori Pendapatan Nasional Melalui Pendekatan Pengeluaran**

Menurut Lipsey et al. (1993), Pendapatan nasional adalah jumlah seluruh pendapatan yang diterima oleh masyarakat dalam suatu negara selama satu tahun. Secara umum pendapatan nasional digunakan sebagai evaluasi terhadap perekonomian negara yang merefleksikan nilai pasar dan output nasional. Salah satu pendekatan yang banyak digunakan dalam perhitungan pendapatan nasional adalah pendekatan pengeluaran. Menurut metode pengeluaran, nilai PDB merupakan nilai total dalam perekonomian selama periode tertentu. Menurut metode ini ada beberapa jenis agregat dalam suatu perekonomian:

1. Konsumsi Rumah Tangga (Household Consumption) Pengeluaran sektor rumah tangga dipakai untuk konsumsi akhir, baik barang dan jasa yang habis dalam tempo setahun atau kurang (durable goods) maupun barang yang dapat dipakai lebih dari setahun/barang tahan lama (nondurable goods).

2. Konsumsi Pemerintah (Government Consumption) Yang masuk dalam perhitungan konsumsi pemerintah adalah pengeluaran-pengeluaran pemerintah yang digunakan untuk membeli barang dan jasa akhir (government expenditure). Sedangkan pengeluaran-pengeluaran untuk tunjangan-tunjangan sosial tidak masuk dalam perhitungan konsumsi pemerintah.

3. Pengeluaran Investasi (Investment Expenditure) Pembentukan Modal Tetap Domestik Bruto (PMTDB) merupakan pengeluaran sektor dunia usaha. Yang termasuk dalam PMTDB adalah perubahan stok, baik berupa barang jadi maupun barang setengah jadi.

4. Ekspor Neto (Net Export) Yang dimaksud dengan ekspor bersih adalah selisih antara nilai ekspor dengan impor. Ekspor neto yang positif menunjukkan bahwa ekspor lebih besar daripada impor. Perhitungan ekspor neto dilakukan apabila sistem perekonomian nasional yang dilakukan perekonomian terbuka.

1. **Pengaruh Angkutan Logistik Terhadap Perekonomian Indonesia**

Sistem logistik di Indonesia sebagai salah satu negara berkembang masih terbilang mahal, cukup rumit dan memakan waktu lama. Kondisi tersebut sangat memengaruhi kinerja sektor logistik nasional Indonesia yang masih belum optimal. Hal ini diindikasikan dengan pengeluaran biaya logistik nasional yang masih mencapai angka 24.6% dari Produk Domestik Bruto (PDB) pada tahun 2011. Beberapa penyebab hal tersebut adalah:

1. Rendahnya tingkat penyediaan infrastruktur baik kuantitas maupun kualitas.

2. Adanya pungutan tidak resmi dan biaya transaksi yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi.

3. Tingginya waktu pelayanan ekspor-impor dan adanya hambatan operasional pelayanan di pelabuhan.

4. Terbatasnya kapasitas dan jaringan pelayanan penyedia jasa logistik nasional.

5. Terjadinya kelangkaan stok dan fluktuasi harga, kebutuhan bahan pokok masyarakat, terutama pada hari-hari besar nasional dan keagamaan.

6. Tingginya disparitas harga pada daerah perbatasan, terpencil dan terluar.

Fakta bahwa biaya logistik di Indonesia adalah yang tertinggi di Asia Tenggara adalah refleksi dari kondisi fasilitas, teknologi, kompetensi sumberdaya manusia, dan kebijakan logistik yang belum dikembangkan secara optimal (Herliana dan Parsons 2011). Biaya logistik yang tinggi telah memberikan kontribusi terhadap biaya ekonomi tinggi dan daya saing rendah produk Indonesia (Simatupang 2013). Kondisi ini membutuhkan perhatian semua pemangku kepentingan di bidang logistik. Peningkatan logistik sangat penting, terutama ketika dikaitkan dengan dibukanya perdagangan bebas dengan ASEAN, China, dan India.

Indeks Kinerja Logistik Menurut Arviset al. (2014), Logistics Performance Index (LPI) merupakan alat pembanding interaktif yang diciptakan untuk membantu negara-negara mengidentifikasi tantangan dan peluang kinerja logistik yang dihadapi dalam perdagangan. LPI dinilai berdasarkan survei online di seluruh dunia dari para pelaku logistik (ekspedisi pengangkutan global dan jasa pengiriman ekspres), dengan sampel delapan negara terpilih yang merupakan mitra dagang terpenting bagi negara responden. Kemudian para responden memberikan umpan balik pada “keramahan” logistik dari negara-negara di mana mereka beroperasi. Penilaian tersebut menggabungkan pengetahuan yang mendalam dari negara-negara di mana mereka beroperasi dengan penilaian kualitatif informasi dari negara-negara lain di mana mereka berdagang dan pengalaman lingkungan logistik global. Penilaian dari operator dilengkapi dengan data kuantitatif pada komponen utama dari kinerja rantai logistik di negara pekerjaan. Langkah-langkah kualitatif dan kuantitatif LPI dibentuk dan membantu membangun profil keramahan logistik untuk negara-negara ini. Kinerja logistik (LPI) adalah rata-rata tertimbang dari skor negara pada enam aspek utama yaitu:

1. Efisiensi proses perizinan/kepabeanan yaitu: kecepatan, kesederhanaan dan prediktabilitas dari formalitas lembaga pengawasan perbatasan, termasuk bea cukai.

2. Kualitas perdagangan dan transportasi infrastruktur terkait misalnya: pelabuhan, rel kereta api, jalan raya, teknologi informasi.

3. Kemudahan mengatur pengiriman internasional dengan harga yang kompetitif.

4. Kompetensi dan kualitas jasa logistik misalnya: operator transportasi, broker kepabeanan

5. Kemampuan untuk melacak dan menelusuri pengiriman.

6. Ketepatan waktu pengiriman dalam mencapai tujuan pengiriman yang dijadwalkan atau diharapkan.

Indeks kinerja logistik yang dihasilkan menunjukkan kinerja yang komparatif dengan skala (nilai terendah untuk skor terburuk) dari 1 sampai 5 yang relevan dan memungkinkan sebagai pembanding antar-negara (Baan et al. 2015). Metode pengumpulan data yang digunakan dalam pembentukan sampel LPI adalah pendekatan Uniform Sampling Randomized (USR).

1. **Capaian Kinerja Logistik Indonesia Tahun 2007-2014**

Secara umum, capaian kinerja logistik Indonesia tertinggi terjadi pada tahun 2014 yang ditunjukkan dengan nilai LPI sebesar 3.08. Nilai kinerja logistik Indonesia mengalami penurunan pada tahun 2010 yang kemudian berangsur mengalami peningkatan kembali secara perlahan pada tahun 2012 dan 2014.

Pada tahun 2007 nilai LPI Indonesia mencapai nilai tertinggi kedua selama 4 periode waktu 2007, 2010, 2012 dan 2014. Aspek pengiriman internasional serta aspek pelacakan dan penelusuran menjadi dua aspek penyumbang nilai tertinggi di tahun ini, Kedua aspek tersebut memiliki nilai paling tinggi diantara empat periode waktu. Sedangkan untuk aspek kepabeanan, infrastruktur, dan kompetensi logistik menunjukkan kinerja dengan nilai indeks kurang dari 3.00 dengan aspek kepabeanan yang memiliki nilai indeks terendah. Aspek jangka waktu pengiriman, pelacakan, serta pengiriman internasional telah mencapai nilai indeks ≥ 3.00.

Pada tahun 2010 terjadi penurunan nilai LPI dari tahun 2007. Tahun 2010 juga merupakan titik nilai terendah dari indeks kinerja logistik Indonesia pada periode 2007-2014. Keenam aspek LPI seluruhnya mengalami penurunan nilai kecuali aspek jangka waktu pengiriman yang mengalami peningkatan nilai dari tahun 2007 ke tahun 2010. Pada tahun ini, aspek kepabeanan masih merupakan aspek dengan nilai capaian kinerja paling rendah dibandingan aspek yang lainnya. Seluruh aspek memiliki nilai indeks kurang dari 3.00 kecuali aspek jangka waktu pengiriman. Bahkan aspek kepabeanan dan aspek kompetensi logistik pada tahun 2010 ini menunjukkan nilai indeks dibawah 2.50.

Pada tahun 2012 capaian kinerja logistik Indonesia (LPI) meningkat kembali dari capaian nilai dari tahun 2010 namun masih belum menyentuh angka 3.00. Pada tahun ini seluruh aspek mengalami peningkatan nilai indeks kecuali aspek infrastruktur yang tidak mengalami perubahan nilai capaian. Aspek kepabeanan, infrastruktur, pengiriman internasional dan kompetensi logistik pada tahun ini masih menunjukkan capaian kinerja di bawah angka 3.00, sedangkan aspek pelacakan dan penelusuran serta jangka waktu pengiriman telah melampaui angka 3.00. Aspek jangka waktu pengiriman pada tahun ini bahkan melampaui angka indeks capaian 3.50. Aspek infrastruktur merupakan aspek dengan capaian paling rendah pada tahun ini.

Pada tahun 2014 secara umum nilai LPI Indonesia mengalami peningkatan kembali dan mencapai nilai capaian tertinggi dari empat periode survei pada tahun 2007-2014. Hal ini didorong oleh peningkatan nilai dari aspek kepabeanan, infrastruktur, dan kompetensi logistik. Sedangkan aspek pengiriman internasional, pelacakan dan penelusuran, serta jangka waktu pengiriman mengalami penurunan nilai pada tahun ini. Aspek kepabeanan, infrastruktur dan pengiriman internasional masih bernilai kurang dari 3.00. Sedangkan aspek kompetensi logistik, pelacakan dan penelusuran, serta jangka waktu pengiriman telah mencapai nilai indeks lebih dari 3.00.

Secara rata-rata capaian kinerja logistik Indonesia dari tahun 2007-2014 masih bernilai kurang dari 3.00. Aspek kepabeanan dan infrastruktur adalah dua aspek yang belum pernah memiliki nilai capaian diatas 3.00 selama tahun 2007- 2014. Hal tersebut tentunya harus menjadi perhatian lebih bagi perbaikan kinerja logistik Indonesia untuk selanjutnya. Meskipun demikian, secara ratarata aspek pengiriman internasional dan aspek kompetensi logistik juga belum mencapai 3.00 sehingga kedua aspek ini juga tetap perlu diperhatikan dan dilakukan perbaikan berkelanjutan.

Aspek yang bernilai paling tinggi setiap tahunnya adalah aspek waktu pengiriman. Nilai yang ditunjukan oleh aspek waktu pengiriman setiap tahunnya telah mencapai nilai lebih dari 3.00. Namun pada tahun 2014 terjadi penurunan nilai pada aspek waktu pengiriman dari tahun 2012, padahal dari tahun 2007 hingga tahun 2012 aspek waktu pengiriman selalu mengalami peningkatan nilai.

Menurut Salcedo (2011), hampir sepertiga (26%) dari penurunan kinerja logistik Indonesia pada tahun 2010 disebabkan oleh kinerja negara-negara lain yang relatif lebih baik: kinerja logistik secara keseluruhan telah mengalami peningkatan di seluruh dunia, dengan nilai relatif yang lebih tinggi pada tahun 2010 dibandingkan dengan tahun 2007. Alasan utama penurunan tersebut adalah memburuknya kinerja Indonesia pada 5 dari ke-6 indikator. Negara-negara lain dengan tingkat pendapatan per kapita yang lebih rendah di kawasan ASEAN mempunyai nilai LPI yang lebih baik, seperti Vietnam dan Filipina, yang mencerminkan upaya yang lebih keras untuk melaksanakan reformasi dan memperbaiki kinerja logistik di negara-negara tersebut.

Meskipun sebagian besar indikator mengalami penurunan nilai pada tahun 2010, indikator jejak lacak kiriman mengalami penurunan terbesar dari ke-6 indikator. Indikator ini mencerminkan tersedianya pelayanan jejak lacak intensifteknologi yang dibutuhkan dalam seluruh proses kepabeanan dan jasa pengiriman. Pelayanan jejaklacak seringkali membutuhkan investasi swasta yang signifikan dan hal ini sangat bergantung pada koordinasi instansi pemerintah dan penyedia jasa logistik di seluruh rantai penawaran. Rendahnya nilai Indonesia untuk indikator-indikator tersebut mencerminkan kurangnya kemitraan pembinaan kepercayaan, rendahnya kualitas penyedia jasa dan instansi pemerintah yang masih harus berjuang untuk memperbaiki tingkat efisiensinya (Salcedo 2011).

Ada sedikit peningkatan (0.18%) pada indikator ketepatan waktu pengiriman untuk mencapai tempat tujuan dalam waktu yang dijadwalkan atau diharapkan. Peningkatan yang minim ini memperlihatkan bagaimana perusahaan-perusahaan ekspedisi telah menyesuaikan diri dengan merosotnya kondisi logistik di Indonesia sehingga dapat meningkatkan kemampuan mereka untuk memperhitungkan dengan lebih akurat waktu tibanya kiriman di tempat tujuan.

Menurut Salcedo (2011), anjloknya peringkat Indonesia pada tahun 2010 bukan menunjukkan adanya permasalahan baru. Selain kurangnya koordinasi antara instansi pemerintah dan agen sektor swasta, alasan di balik menurunnya kinerja logistik Indonesia terutama dapat dijelaskan sebagai berikut:

* Alasan pertama adalah ketidakefisienan proses kepabeanan. Meskipun Indonesia telah berupaya mengurangi “pita merah” di pelabuhan dengan membentuk National Single Window dan pelayanan 24/7, sistem tersebut belum sepenuhnya dilaksanakan sehingga menyebabkan duplikasi beberapa kegiatan dan biaya yang lebih tinggi. Dokumen dalam bentuk tercetak (hardcopy) masih digunakan dalam proses sedangkan informasi mengenai status kargo tidak transparan atau tidak tersedia bagi publik, dan sistem secara keseluruhan kurang dikoordinasikan antara berbagai instansi yang berwenang dan penyedia swasta.
* Alasan kedua, rendahnya kualitas infrastruktur. Terdapat kesenjangan yang besar dibandingkan dengan negara-negara di kawasan regional di seluruh infrastruktur yang berhubungan dengan transportasi, yaitu pelabuhan laut, bandara, jalan dan jalur kereta api. Perbedaan nilai LPI Indonesia dan kawasan regional jauh lebih kecil di sektor pergudangan serta teknologi informasi dan komunikasi (ICT), sejalan dengan besarnya tingkat investasi dan partisipasi swasta di kedua sektor tersebut. Karena Indonesia mengandalkankoneksi maritim antar pulau, maka tingkat biaya dan ongkos (fees and charges) di pelabuhan laut sangat mengkhawatirkan: biaya-biaya tersebut diperkirakan mencapai sekitar 50% lebih tinggi dibandingkan dengan negara-negara lain di kawasan regional.
* Alasan ketiga, rendahnya kualitas dan kompetensi penyedia jasa. Penyedia jasa logistik telah mengalami sebagian besar proses kepabeanan yang sulit dan infrastruktur yang tidak memadai. Meskipun investasi swasta yang lebih besar dilakukan di sektor pergudangan dan telekomunikasi sehingga mengurangi biaya perusahaan perdagangan, sektor-sektor yang terkait dengan penyediaan jasa logistik (misalnya industri angkutan truk dan perkapalan, PPJK dan perusahaan ekspedisi) merupakan korban langsung dari kurangnya investasi pada infrastruktur pelabuhan, jalan dan jalur kereta api.

Selain itu, prosedur administrasi yang menyita waktu dan rumit untuk mengangkut muatan ke seluruh tanah air menyebabkan tingkat biaya dan ongkos untuk pelayanan tersebut berada di antara yang tertinggi di kawasan regional sehingga menghambat kemampuan perusahaan Indonesia untuk memanfaatkan globalisasi dan membatasi pertumbuhan usaha kecil dan menengah. Pemahaman yang lebih dalam mengenai tantangan yang dihadapi industri ini, termasuk kebijakan persaingan, rintangan tarif dan tinjauan terhadap kerangka peraturan, dibutuhkan untuk menarik keterlibatan yang lebih besar dari investor swasta di bidang ini sehingga biaya bagi para pengusaha dapat ditekan.

Dalam analisa indeks LPI, perlu diingat bahwa LPI menggabungkan penilaian kuantitatif dan kualitatif dengan perspektif internasional maupun domestik mengenai kinerja logistik. Bagian pertama dari survei ini mengandalkan indikator-indikator kualitatif berdasarkan penilaian kinerja para pakar swasta terhadap mitra usaha mereka sendiri, sedangkan bagian kedua terdiri dari penilaian kualitatif dan kuantitatif terhadap lingkungan, proses dan rantai penawaran logistik domestik, yang dilakukan oleh para tenaga profesional internasional yang berkedudukan di negara yang dievaluasi.

Pada tahun 2015, kolaborasi the Center of Logistics and Supply Chain Studies, Institut Teknologi Bandung (ITB), Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), STC-Group serta Bank Dunia mempublikasi beberapa hasil penemuan terkait permasalahan logistik di Indonesia dalam State of Logistics Indonesia 2015dan kemudian merkomendasikan beberapa saran perbaikan untuk memperbaiki dwelling time di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.Langkah-langkah untuk mengurangi waktu pra-perizinan pada kepabeanan yang dapat diambil:

1. Reformasi sistem pajak dan bea pembayaran

2. Kesiapan persiapan dokumen dengan Penyederhanaan prasyarat PIB pengiriman oleh Bea Cukai dan diseminasi peraturan dan prosedur untuk importir

3. Meningkatkan jumlah importir di saluran Prioritas MITA Langkah-langkah yang akan diambil untuk mengurangi waktu bea cukai, khususnya di saluran merah dan saluran kuning, adalah:

1. Mempercepat transfer kontainer ke daerah pemeriksaan fisik

2. Mempercepat penugasan petugas pemeriksaan fisiklembaga

3. Meningkatkan efisiensi pemindaian otomatis pemanfaatan fasilitas perangkat

Langkah-langkah yang diusulkan untuk mengurangi waktu pascakepabeanan adalah:

1. Peningkatan akses jalan ke pelabuhan

2. Kesiapan importir untuk menggunakan gudang consignee

**BAB IV**

**PENUTUP**

1. **Kesimpulan & Saran**

Sistem logistik di Indonesia sebagai salah satu negara berkembang masih terbilang mahal, cukup rumit dan memakan waktu lama. Hal ini diindikasikan dengan pengeluaran biaya logistik nasional yang masih mencapai angka 24.6% dari Produk Domestik Bruto (PDB) pada tahun 2011, hal ini disebabkan beberapa faktor dalam manajemen logistic , salah satunya adalah rendahnya tingkat penyediaan infrastruktur baik kuantitas maupun kualitas yang menyebabkan tingginya disparitas harga pada daerah perbatasan, terpencil dan terluar.

Biaya logistik yang tinggi telah memberikan kontribusi terhadap biaya ekonomi tinggi dan daya saing rendah produk Indonesia (Simatupang 2013). Kondisi ini membutuhkan perhatian semua pemangku kepentingan di bidang logistik. Diperlukan upaya dari pemerintah untuk mengurangi biaya logistik

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi diharapkan dapat memperlancar distribusi barang dan jasa. Dukungan transportasi diharapkan dapat memotong biaya angkut/distribusi sehingga tingkat harga barang dan jasa dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat yang ada, yang pada akhirnya membuat tingkat perekonomian dan kesejahteraan masyarakat meningkat.