



ANALISIS SEKTOR LOGISTIK DALAM RANGKA KELANCARAN ARUS BARANG DAN PENINGKATKAN DAYA SAING KOMODITI EKSPOR DAERAH¹

LOGISTICS SECTOR ANALYSIS IN ORDER TO BRING SMOOTHNESS THE FLOW OF GOODS AND TO IMPROVE THE COMPETITIVENESS OF LOCAL EXPORT COMMODITIES

Bagas Haryotejo

Pusat Kebijakan Perdagangan Dalam Negeri, Badan Pengkajian dan
Pengembangan Kebijakan Perdagangan, Kementerian Perdagangan RI
Gedung Utama Lantai 15, Jl.M.I Ridwan Rais No.5 Jakarta Pusat 10110
Email: bags9apr@gmail.com, bagas.haryotejo@kemendag.go.id

Abstract

A country with an efficient logistics services sector will be more competitive than those with less efficient systems. Indonesia logistical conditions reflects the fact that the total cost prior to shipment and inland transportation in the country reached more than 40% of the total cost of logistics. It's certainly encouraging high-cost economy and also reduces the competitiveness of Indonesian products. This emphasizes that the logistics become the most important sectors in enhancing the competitiveness of a country's export products. The applied analysis method in this research is Analytical Hierarchy Process (AHP) based on two hierarchies, namely: (1) hierarchy that includes the domestic distribution of current (effective), efficient distribution of domestic and Supply Chain, and (2) hierarchy which includes six indicators, namely the harmonization of central/ regional, infrastructure improvement, human resource development, the elimination of unofficial fees, law enforcement for those who break the rules, and do not do anything (do nothing). Based on the synthesis of the six policy choices, infrastructure improvements, removal of unofficial fees and Harmonization of both national and local regulations were the policy priorities that must be taken by the Government to realize the smooth flow of goods in order to create competitiveness of Indonesian export products.

Keywords: Logistics, AHP, Competitiveness

Abstrak

Negara dengan sektor jasa logistik yang efisien akan lebih kompetitif dibandingkan negara dengan jasa logistik yang kurang efisien. Kondisi logistik

¹ Naskah diterima: 6 Maret 2012, revisi pertama: 21 November 2012, revisi ke-dua 9 September 2013, disetujui terbit pada 13 November 2013



Indonesia mencerminkan bahwa total biaya sebelum pengiriman dan transportasi darat mencapai lebih dari 40% dari total biaya logistik. Ini tentu mendorong ekonomi biaya tinggi dan mengurangi daya saing produk Indonesia. Hal ini membuat logistik menjadi sektor yang paling penting dalam meningkatkan daya saing produk ekspor. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Analytical Hierarchy Process* (AHP) didasarkan pada dua hierarki, yaitu: (1) hierarki yang meliputi distribusi domestik arus distribusi (efektif), efisien Rantai Pasokan domestik dan, dan (2) hierarki yang meliputi enam indikator, yaitu harmonisasi pusat / daerah, perbaikan infrastruktur, pengembangan sumber daya manusia, penghapusan biaya tidak resmi, penegakan hukum bagi mereka yang melanggar aturan, tidak melakukan apa-apa (do nothing). Berdasarkan sintesis dari enam pilihan kebijakan, perbaikan infrastruktur, penghapusan biaya tidak resmi dan Harmonisasi peraturan baik nasional dan lokal adalah prioritas kebijakan yang harus dilakukan oleh Pemerintah untuk mewujudkan kelancaran arus barang dalam rangka menciptakan daya saing produk ekspor.

Kata Kunci : Logistik, AHP, Daya saing

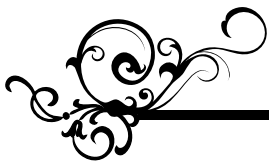
A. PENDAHULUAN

Globalisasi telah menjadikan dunia menjadi terintegrasi dalam suatu rantai nilai produksi global yang menuntut mobilitas orang maupun barang dengan sangat cepat. Pertumbuhan ekonomi global telah pula mendorong dunia untuk melakukan perubahan yang besar. Jasa logistik sebagai salah satu mata rantai dalam kegiatan ekonomi saat ini memiliki kontribusi yang sangat penting. Di Indonesia, jasa logistik telah diperkenalkan sejak tahun 1970-an, dan kemudian terus berkembang selaras dengan permintaan yang semakin meningkat. Saat ini, perusahaan-perusahaan jasa logistik nasional maupun asing bersaing ketat dalam kegiatan perdagangan dari dan ke Indonesia.

Saat ini walaupun persepsi iklim usaha sedang mengalami peningkatan hampir pada sebagian lini, persepsi tentang prasarana dan transportasi tampaknya semakin menurun. Dalam beberapa sektor ekspor, total biaya sebelum pengiriman dan angkutan

darat dalam negeri mencapai lebih dari 40% dari total biaya logistik (Carana, 2004). Kondisi logistik tersebut sangat menurunkan daya saing usaha Indonesia dan mendorong ekonomi biaya tinggi, sehingga dapat menurunkan daya saing komoditi Indonesia di pasar internasional.

Berdasarkan informasi dari kementerian Perhubungan tahun 2007, permasalahan di Sektor angkutan laut saat ini adalah terbatasnya kapasitas armada kapal nasional dan lambatnya pertumbuhan armada kapal (usia kapal nasional rata-rata di atas 20 tahun) mengakibatkan daya saing jasa logistik nasional menjadi semakin terancam. Kapasitas armada kapal nasional hanya bertumbuh 3,9% per tahun dari 2,9 juta dwt pada tahun 1990 mencapai 4,9 juta dwt pada tahun 2004. Jenis kapal utama di Indonesia adalah kapal *general cargo* (43,1% kapasitas armada kapal Indonesia pada 2004). Meski hanya 14% kapasitas armada kapal nasional, armada kapal drybulk bertumbuh rata-rata 9,3% per tahun dalam periode 1990-2004.



Sistem logistik nasional di Indonesia saat ini juga dikenal "tidak efisien dan tidak efektif". Berberapa permasalahan distribusi komoditi / produk kerap kali menjadi isu strategis di tingkat nasional, yang memperlihatkan lemahnya dukungan sektor logistik nasional. Permasalahan-permasalahan tentang distribusi pupuk, BBM, beras, gula, dan logistik PEMILU adalah beberapa contoh persoalan distribusi barang tingkat domestik yang sering merepotkan pemerintah, yang tentu menimbulkan persoalan bagi bangsa (Cetak Biru Penataan dan Pengembangan Sektor Logistik Indonesia, 2008). Lebih lanjut, fakta yang terjadi saat ini adalah biaya prasarana di Indonesia menjadi tinggi sebagian disebabkan oleh kondisi jalan sekunder yang kurang baik. Selain itu, Indonesia sebagai negara kepulauan, memiliki karakteristik logistik yang relatif lebih kompleks dibandingkan dengan negara daratan. Sebuah survei yang dilakukan oleh World Economic Forum telah menempatkan Indonesia pada posisi 91 dari 131 negara dalam prasarana transportasi (The Jakarta Post, 27 Februari 2008). Hanya 58% dari total

panjang jalan di Indonesia yang sudah diaspal, sehingga hal ini telah menyebabkan peningkatan biaya pemeliharaan kendaraan yang melintasi jalan sekunder, terutama truk-truk dengan muatan berat. Sebagai perbandingan, 98,5% dari jalan di Thailand dan 80,8% di Malaysia sudah diaspal (World Road Statistics, 2006).

Di masa depan, skala ekonomi (*economic of scale*), lingkup ekonomi (*economic of scope*), dan keterkaitan (*interconnectedness*) harus tetap menjadi pertimbangan dalam pengembangan transportasi. Selain itu, berbagai pelayanan transportasi harus ditata sedemikian rupa sehingga saling terintegrasi, misalnya truk pengangkut kontainer, kereta api pengangkut barang, pelabuhan peti kemas, dan angkutan laut peti kemas, semuanya harus terintegrasi dan memungkinkan sistem transfer yang terus menerus (*seamless*). Angkutan udara, darat, dan laut harus saling terintegrasi dalam satu sistem logistik dan manajemen yang mampu menunjang pembangunan nasional.

Survei Bank Dunia tentang Indikator Jasa Logistik dapat diketahui pada Tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1. Indikator Jasa Logistik

Waktu	Biaya	Kerumitan	Efisiensi
Total waktu transaksi perdagangan	Total Biaya transaksi perdagangan	Tanda tangan pada transaksi perdagangan	Jumlah peti kemas yang dimuat per jam
Waktu pengolahan dokumen	Biaya Pelabuhan dan Terminal	Jumlah dokumen per transaksi	Jumlah hari libur pelabuhan
Pemeriksaan Kepabeanaan	Pemrosesan Dokumen	Persentase peti kemas yang diperiksa	Kecepatan transportasi darat
Pengendalian Teknis	Biaya Pemeriksaan Kepabeanaan	Tingkat Pemeriksaan	Frekuensi pertukaran kapal di pelabuhan
Jumlah rit kapal	Angkutan di darat	Kriteria untuk pemeriksaan	
Waktu bongkar muat pelabuhan			

Sumber: Bank Dunia (2009)



Meningkatkan efisiensi sektor jasa logistik Indonesia, sesuai dengan indikator diatas adalah salah satu kunci daya saing dalam perdagangan internasional dalam hal ini ekspor. Seperti yang kita ketahui, Kementerian Perdagangan mengeluarkan kebijakan 10+10+3 yang berarti memfokuskan pengelompokkan produk-produk ekspor ke dalam 3 kategori, yaitu : 10 produk yang masuk kedalam kategori produk utama, 10 produk yang masuk kedalam kategori produk potensial dan 3 produk yang termasuk dalam kategori jasa.

Berdasarkan data dari Pusat Data Kementerian Perdagangan tahun 2011, Sektor manufaktur yang diwakili komoditi TPT dan Elektronik menyumbang porsi terbesar dalam ekspor Non Migas (18 persen dari total ekspor Indonesia). Sedangkan sektor pertanian yang diwakili oleh komoditi CPO dan Kakao berperan sebagai penyumbang ekspor terbesar (6 persen dari total ekspor Indonesia).

Pada prakteknya, dalam melakukan ekspor komoditi-komoditi tersebut seringkali pelaku usaha mengalami hambatan di sektor logistik berupa infrastruktur, regulasi/kebijakan dan lainnya yang mengakibatkan keterlambatan dan tambahan biaya.

Pada intinya, hambatan infrastruktur dan kelembagaan/kebijakan mengakibatkan keterlambatan dan mengurangi insentif perdagangan. Diperkirakan bahwa setiap keterlambatan satu hari dalam pengiriman produk akan mengurangi nilai perdagangan sebesar satu persen. Jika hal ini diterapkan pada indikator "*Doing Business*" yang dikeluarkan oleh IFC dalam hal prosedur

perdagangan/pabean, maka Indonesia diperkirakan kehilangan sebanyak 30 persen potensi perdagangan impor dan 25 persen potensi perdagangan ekspor akibat hambatan di sektor logistik (Senada, 2008).

Berdasarkan hal tersebut diperlukan analisis mengenai Sektor Logistik Dalam Rangka Kelancaran Arus Barang dan Peningkatan Daya Saing Komoditi Ekspor. Penelitian ini bertujuan:

1. Melakukan identifikasi terhadap permasalahan yang terdapat pada setiap rantai logistik dan membuat prioritas masalah mana yang harus dipecahkan
2. Menentukan alternatif pemecahan masalah prioritas

B. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan Cetak Biru Penataan dan Pengembangan Sektor Logistik Indonesia (2008), Dalam tatanan ekonomi dunia logistik atau manajemen logistik memiliki peranan yang penting dalam mendukung perkembangan ekonomi dan kesejahteraan suatu Negara. Pengelolaan logistik yang lebih baik akan membantu pelaku usaha di suatu negara untuk dapat lebih unggul dari persaingan perbandingan biaya dan karenanya akan menghasilkan nilai lebih untuk produk atau jasa yang dihasilkan. Perbaikan daya saing tersebut akan membantu meningkatkan kesejahteraan rakyat. Logistik yang efisien juga secara langsung akan ikut mempertahankan kelestarian lingkungan dan menghemat energi. Selain itu, sebagai negara kepulauan, Indonesia membutuhkan sistem distribusi nasional yang terintegrasi guna mampu menjamin ketersediaan



bahan kebutuhan pokok masyarakat secara adil dan merata. Dengan sistem logistik yang efektif dan efisien, suatu barang atau jasa akan berada ditangan pengguna jasa dalam bentuk dan kondisi yang sesuai dengan keinginan, dalam jumlah yang tepat, pada waktu yang tepat serta harga yang terjangkau. Kenyataan yang ada menunjukkan hal yang berbeda.

Dalam konsep atau model *Value Chain* yang diperkenalkan oleh Michael E Porter (1995), mayoritas dari kegiatan utama (*primary*) dalam model tersebut adalah kegiatan logistik. Dalam dunia bisnis, sebuah *Value Chain* atau sebuah entitas bisnis (perusahaan) harus mampu bersaing untuk dapat terus hidup dan berkembang. Kinerja yang baik dalam kegiatan logistik sebuah entitas akan mendukung kinerja daya saing entitas tersebut secara keseluruhan. Logistik adalah kegiatan / eksekusi yang terjadi dalam Rantai Suplai, dan karena semakin terlihat kritisnya peran Rantai Suplai dalam persaingan bisnis, banyak ahli yang menyebutkan bahwa bisnis saat ini tidak lagi merupakan persaingan antar merek, tetapi telah menjadi persaingan antar rantai suplai - "*today is the era of supply chain competition*".

Michael E Porter juga menyatakan bahwa "*The productivity of a country is ultimately set by the productivity of its companies. An economy cannot be competitive unless companies operating there are competitive, whether they are domestic firms or subsidiaries of foreign companies*", atau "Tingkat produktifitas suatu negara ditentukan oleh produktifitas dari perusahaan-perusahaannya. Suatu negara tidak

dapat bersaing bila perusahaan yang beroperasi di negara tersebut tidak punya daya saing yang baik, baik itu perusahaan lokal maupun perusahaan asing yang beroperasi di negara itu".

Untuk tatanan makro, suatu Negara adalah sebuah *Value Chain* (entitas bisnis) dalam lingkungan perdagangan ekonomi global, yang tentu saja harus punya daya saing guna tetap hidup dan berkembang (makmur dan sejahtera). Sektor logistik nasional suatu negara otomatis menjadi penting untuk meningkatkan daya saing negara tersebut. Oleh karenanya, perbaikan di sektor Logistik perlu diberikan perhatian khusus oleh pemerintah dalam bentuk kejelasan visi dan strategi logistik nasional berikut rencana aksi dan metoda pemantauan pencapaian pelaksanaan aksi tersebut.

Berdasarkan Lampiran 2 Peraturan Presiden Republik Indonesia. Nomor 26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Secara umum sistem logistik di Indonesia saat ini belum memiliki kesatuan visi yang mampu mendukung peningkatan daya saing pelaku bisnis dan peningkatan kesejahteraan rakyat, bahkan pembinaan dan kewenangan terkait kegiatan logistik relatif masih bersifat parsial dan sektoral di masing-masing kementerian atau lembaga terkait, sementara koordinasi yang ada belum memadai. Mahalnya biaya logistik dalam negeri di Indonesia tidak hanya disebabkan oleh tingginya biaya transportasi darat dan laut, tetapi juga disebabkan oleh faktor-faktor lain yang terkait dengan regulasi, SDM, proses dan manajemen logistik yang belum efisien, dan kurangnya profesionalisme pelaku dan penyedia



jasa logistik nasional sehingga menyebabkan belum efisiennya perusahaan jasa pengiriman barang dalam negeri (*domestic freight forwarding industry*).

Pentingnya sektor logistik dalam rangka peningkatan daya saing suatu entitas (perusahaan atau negara) dapat pula dilihat dari tingginya prosentase biaya logistik perusahaan dibandingkan dengan harga barang dari berbagai industri yang berbeda dan porsi biaya logistik nasional dibandingkan dengan GDP dari negara yang bersangkutan.

Secara rata-rata, porsi biaya logistik terhadap harga barang adalah sekitar 20% lebih, sedangkan biaya logistik negara di dunia memiliki besaran mulai dari sekitar 10% terhadap Produk Domestik Bruto (di Amerika, negara maju) sampai dengan kisaran 15%-25% untuk negara-negara sedang berkembang. Untuk Indonesia sendiri porsi biaya sektor logistik nasionalnya mencapai lebih dari 25% dari Produk Domestik Bruto (Cetak Biru Penataan dan Pengembangan Sektor Logistik Indonesia, 2008)

C. METODE PENELITIAN

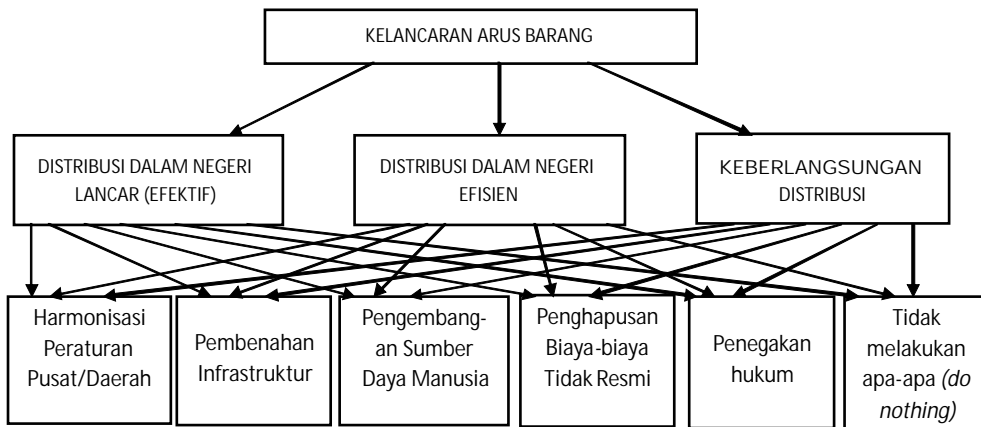
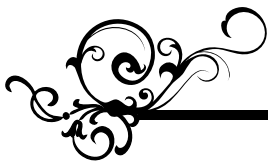
Penelitian ini difokuskan untuk melakukan identifikasi terhadap beberapa permasalahan yang dihadapi oleh pelaku dan pengguna jasa logistik terutama untuk komoditi-komoditi sebagai berikut: Elektronik, TPT, Kakao dan CPO, pemilihan produk ini didasari atas pertimbangan besarnya kontribusi sektor tersebut terhadap ekspor non migas Indonesia. Di mana pada dasarnya ekspor unggulan non migas nasional bersumber dari 2 sektor yaitu *Agriculture Based* dan *Manufacture Based*. Dalam hal ini

Agriculture Based diwakili oleh komoditi Kakao dan CPO, sedangkan *Manufacture Based* diwakili oleh produk Elektronik dan TPT.

Daerah penelitian dalam rangka pengumpulan data dan informasi antara lain Samarinda, Makassar, Surabaya, Medan, Bandung dan Jabotabek.

Pengambilan data dilakukan dengan *purposive sampling*. Terdapat dua jenis data yang dipergunakan dalam kajian ini, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara dan penyebaran kuesioner tertutup kepada para stakeholder yang terkait dalam kajian ini seperti eksportir, penyelenggara/penyedia jasa logistik, dan dinas perindustrian dan perdagangan di daerah. Sedangkan data sekunder diperoleh melalui berbagai penerbitan yang berasal dari World Bank, Departemen Perhubungan, Departemen Perdagangan, Badan Pusat Statistik dan Asosiasi Logistik Indonesia (ALI).

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah, analisis menggunakan AHP, didasarkan pada dua hirarki. Hirarki pertama meliputi Distribusi Dalam Negeri Lancar (efektif), Distribusi Dalam Negeri Efisien dan Keberlangsungan Distribusi. Sedangkan hirarki kedua terdiri dari enam indikator, yaitu Harmonisasi Peraturan Pusat/Daerah, Pembenahan Infrastruktur, Pengembangan Sumber Daya Manusia, Penghapusan Biaya-Biaya Tidak Resmi (Siluman), Penegakan Hukum Bagi Yang Melanggar Peraturan, Tidak Melakukan Apa-Apa (*do nothing*). Secara diagram AHP dalam kajian ini disajikan pada Gambar 2.



Sumber: Hasil Focus Group Discussion Kementerian Perdagangan, Kementerian Perhubungan dan Kemenko Perekonomian (2010)

Gambar 2. Hierarki Kelancaran Arus barang

Pada tiap hirarki, setiap responden diminta membandingkan urutan kepentingan atau prioritas setiap indikator di dalamnya. Penilaian

prioritas berdasarkan skala dari 1 hingga 9. Secara rinci makna dari tiap nilai skala diuraikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Keterangan Nilai Skala pada Model AHP

Nilai Skala	Keterangan
1	Kriteria atau alternatif satu sama penting dengan lainnya.
3	Kriteria atau alternatif satu sedikit lebih penting (moderate) dibanding dengan lainnya.
5	Kriteria atau alternatif satu lebih penting dibanding dengan lainnya.
7	Kriteria atau alternatif satu sangat lebih penting dibanding dengan lainnya
9	Kriteria atau alternatif satu mutlak lebih penting dibanding lainnya.
2,4,6,8	Nilai tengah yang menunjukkan nilai kompromi dari tingkat kepentingan antara kriteria atau alternatif satu dibanding dengan lainnya.

Rata-rata nilai untuk tiap indikator dari seluruh responden (untuk tiap komoditas) akan menentukan prioritas

indikator tersebut pada masing-masing hirarki. Dalam hal ini digunakan perhitungan rata-rata sebagai berikut:

$$aw = \sqrt[n]{a1Xa2Xa3X....Xan}$$

dimana

aw = penilaian gabungan (penilaian akhir)

a1 ... an = penilaian responden ke - 1 hingga ke n

n = jumlah responden



Analisis untuk menentukan prioritas berdasarkan matriks isian nilai skala tersebut bisa dilakukan dengan berbagai program atau *software*. *Software* yang digunakan dalam penelitian ini dalam menghitung AHP adalah *Expert Choice*.

D. HASIL ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS

Sistem logistik untuk kelancaran arus barang ditentukan oleh beberapa faktor, diantaranya adalah infrastruktur, penyedia jasa logistik, kelembagaan, hukum dan perundang-undangan serta sumber daya manusia. Berdasarkan hal tersebut, survei lapangan telah dilakukan dengan menggunakan kuisioner tertutup untuk mengetahui permasalahan utama yang menjadi prioritas untuk dipecahkan di bidang logistik.

Selain itu, wawancara langsung dilakukan dengan para pemangku kepentingan di beberapa daerah, yaitu; Medan, Bandung, Surabaya, Makassar, dan Samarinda. Pemilihan tersebut didasarkan pada kenyataan bahwa daerah-daerah tersebut merupakan sentra produksi karena komoditas-komoditas andalan ekspor Indonesia. Medan dan Samarinda sebagai sentra Sawit/ CPO, Makassar adalah sentra Kakao, Surabaya adalah sentra barang-barang elektronik, dan Bandung adalah sentra Tekstil dan Produk Tekstil.

Keempat komoditas tersebut (CPO, Kakao, Elektronik dan TPT) dapat di klasifikasikan kedalam dua jenis komoditas; komoditas pertanian (Sawit dan Kakao) dan komoditas manufaktur (Elektronika dan TPT). Tiap komoditas memiliki karakteristik permasalahan yang berbeda-beda, komoditas pertanian terkait erat dengan

kondisi alam dan mempunyai karakteristik lokasi yang jauh dari pusat-pusat perekonomian. Sementara itu, komoditas manufaktur relatif berada dekat dengan pusat perekonomian dan memiliki permasalahan yang berbeda pula.

Pada dasarnya terdapat tiga kriteria utama dalam analisis penelitian ini dalam rangka mencapai tujuan utamanya yaitu meningkatnya daya saing komoditi ekspor melalui kelancaran arus barang, Kriteria tersebut antara lain, distribusi yang lancar (efektif), distribusi yang murah (efisien), serta Keberlangsungan Distribusi. Berdasarkan ketiga kriteria tersebut, dapat dirumuskan hierarki yang digunakan untuk merumuskan dan menentukan masalah yang menjadi prioritas untuk dipecahkan.

Penilaian Kriteria

Berdasarkan hasil penilaian terhadap tiga kriteria jasa logistik yang bertujuan mendukung kelancaran arus barang untuk komoditas CPO di Medan dan Samarinda, menunjukkan bahwa Keberlangsungan Distribusi menduduki urutan pertama dengan bobot 0,4153 (Tabel 3). Kriteria yang menduduki urutan kedua adalah distribusi barang dalam negeri lancar atau efektif (0,3120). Sedangkan prioritas ketiga adalah distribusi efisien (murah) (0,2727).

Pelaku usaha dalam hal ini pengusaha CPO lebih mementingkan keberlangsungan distribusi komoditinya, hal ini disebabkan *buyer* asing yang mementingkan kepastian *continuitas* dalam pengiriman barang. Sedangkan distribusi barang yang lancar untuk pasar dalam negeri menjadi pilihan berikutnya, karena



pasar dalam negeri menjadi pilihan setelah pasar ekspor. Untuk distribusi yang efisien/murah menjadi pilihan terakhir, yang berarti hal ini menjadi

faktor yang dianggap kurang penting, karena harga yang tinggi di pasar internasional dianggap dapat menutup biaya distribusi yang cukup mahal.

Tabel 3. Hasil Penilaian terhadap Kriteria untuk Komoditas CPO di Medan dan Samarinda

KRITERIA	Distribusi Lancar (efektif)	Distribusi Efisien (murah)	Keberlangsungan Distribusi	Total	Bobot
Distribusi Lancar (efektif)	0,261	0,341	0,214	0,818	0,272
Distribusi Efisien (murah)	0,242	0,316	0,377	0,936	0,312
Keberlangsungan Distribusi	0,496	0,341	0,407	1,246	0,415

Sumber: Data primer diolah oleh penulis (2010)

Berdasarkan penilaian tersebut, pertimbangan utama jasa logistik dalam rangka mendukung kelancaran arus barang, khususnya CPO, adalah Keberlangsungan Distribusi, distribusi yang lancar serta distribusi yang efisien.

Untuk kriteria jasa logistik dalam menilai kelancaran arus komoditas elektronika, hasil penilaian kriteria menunjukkan bahwa Keberlangsungan Distribusi menduduki peringkat pertama dengan bobot 0,7139 Sedangkan distribusi efisien (murah) menduduki prioritas kedua (0,2212). Selanjutnya distribusi lancar menduduki prioritas terakhir atau ketiga (0,0650) (Tabel 4).

Pelaku usaha dalam hal ini pengusaha produk elektronik lebih mementingkan Keberlangsungan Distribusi, baik itu bahan baku maupun bahan baku penolong, hal ini disebabkan persaingan yang makin ketat dari produk-produk dari negara lain, sehingga ketersediaan dan harga bahan baku sangat menentukan harga jual produk jadinya. Sedangkan

distribusi barang yang efisien untuk pasar dalam negeri, menjadi pilihan berikutnya karena hal tersebut sangat menentukan harga jual produk elektronik tersebut di pasar dalam negeri, harga jual yang murah diharapkan dapat menjadikan produk dapat bersaing dengan produk impor. Untuk distribusi yang lancar menjadi pilihan terakhir, yang berarti hal ini menjadi faktor yang dianggap kurang penting karena konsumen cenderung lebih mementingkan harga.

Berdasarkan hasil penilaian tersebut, pertimbangan utama jasa logistik dalam rangka mendukung kelancaran arus barang, khususnya produk elektronik, adalah Keberlangsungan Distribusi, distribusi yang efisien serta distribusi yang lancar.

Jika diperhatikan, kriteria jasa logistik untuk komoditas Tekstil dan Produk Tekstil mengikuti pola pada komoditas CPO dan elektronika, yaitu kriteria Keberlangsungan Distribusi menduduki peringkat pertama dengan bobot sebesar (0,4295). Selanjutnya



Tabel 4. Hasil Penilaian terhadap Kriteria untuk Komoditas Elektronik di Surabaya

KRITERIA	Distribusi Lancar (efektif)	Distribusi Efisien (murah)	Keberlangsungan Distribusi	Total	Bobot
Distribusi Lancar (efektif)	0,067	0,017	0,109	0,194	0,065
Distribusi Efisien (murah)	0,443	0,115	0,104	0,663	0,221
Keberlangsungan Distribusi	0,488	0,866	0,786	2,141	0,713

Sumber: Data primer diolah oleh penulis (2010)

prioritas kedua diduduki oleh distribusi efisien (murah) dan prioritas ketiga distribusi lancar (efektif) dengan bobot masing-masing sebesar 0,3769 dan 0,1936 (Tabel 5).

Pelaku usaha dalam hal ini pengusaha produk TPT lebih mementingkan kondisi Keberlangsungan Distribusi, hal ini disebabkan persaingan yang makin ketat dari produk TPT negara lain, sehingga mereka merasa perlunya Keberlangsungan Distribusi yang singkat, efisien dan terjamin kontinuitasnya. Sedangkan distribusi

barang yang efisien untuk pasar dalam negeri, menjadi pilihan berikutnya karena hal tersebut sangat menentukan harga jual produk TPT tersebut di pasar dalam negeri, harga jual yang murah diharapkan dapat menjadikan produk dapat bersaing dengan produk impor. Untuk distribusi yang lancar menjadi pilihan terakhir, yang berarti hal ini menjadi faktor yang dianggap kurang penting karena pelaku usaha beranggapan bahwa, distribusi yang lancar belum tentu terbebas dari pungutan-pungutan tidak resmi.

Tabel 5. Hasil Penilaian terhadap Kriteria untuk Komoditas TPT di Bandung

KRITERIA	Distribusi Lancar (efektif)	Distribusi Efisien (murah)	Keberlangsungan Distribusi	Total	Bobot
Distribusi Lancar (efektif)	0,193	0,178	0,208	0,580	0,193
Distribusi Efisien (murah)	0,403	0,370	0,357	1,130	0,376
Keberlangsungan Distribusi	0,403	0,451	0,434	1,288	0,429

Sumber: Data primer diolah oleh penulis (2010)

Berdasarkan hasil penilaian tersebut, pertimbangan utama jasa logistik dalam rangka mendukung kelancaran arus barang, khususnya produk TPT, adalah Keberlangsungan Distribusi, distribusi yang efisien serta distribusi yang lancar.

Prioritas untuk kriteria jasa logistik komoditas Kakao di Makassar sedikit berbeda dengan ketiga komoditas sebelumnya. Kriteria distribusi lancar (efektif) dan distribusi efisien (murah) sama-sama menduduki prioritas pertama dengan masing-



masing bobot sebesar 0,4307. Sedangkan kriteria Keberlangsungan Distribusi menduduki prioritas paling rendah dengan bobot 0,1386 (Tabel 6).

Pelaku usaha, dalam hal ini eksportir lebih mementingkan distribusi yang lancar/ efisien, hal ini disebabkan harga komoditi Kakao cenderung ditentukan oleh eksportir, sehingga distribusi yang cepat dan lancar dari petani melalui pedagang pengumpul untuk kemudian dijual ke eksportir menjadi poin penting yang mempengaruhi harga di tingkat petani. Sedangkan distribusi barang yang efisien, menjadi pilihan berikutnya karena saat ini sistem distribusi Kakao

sudah terstruktur dengan kata lain oligopsoni (pembeli bekerjasama untuk mengatur harga).

Untuk kriteria Keberlangsungan Distribusi menjadi pilihan terakhir, yang berarti hal ini menjadi faktor yang dianggap kurang penting karena petani, pedagang pengumpul sangat mudah mendapatkan bahan baku dan menjualnya dalam kondisi seadanya, hal ini ditunjukkan dengan tidak difermentasinya Biji Kakao yang diekspor, padahal harga di pasar internasional untuk Biji Kakao yang difermentasi lebih tinggi dibandingkan dengan Biji Kakao yang tidak difermentasi.

Tabel 6. Hasil Penilaian terhadap Kriteria untuk Komoditas Kakao di Makassar

KRITERIA	Distribusi Lancar (efektif)	Distribusi Efisien (murah)	Keberlangsungan Distribusi	Total	Bobot
Distribusi Lancar (efektif)	0,4307	0,430	0,430	1,292	0,430
Distribusi Efisien (murah)	0,4307	0,430	0,430	1,292	0,430
Keberlangsungan Distribusi	0,1386	0,138	0,138	0,415	0,138

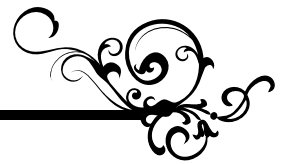
Sumber: Data primer diolah oleh penulis (2010)

Penilaian Pilihan Kebijakan

Berdasarkan kriteria distribusi lancar untuk komoditas CPO di Medan dan Samarinda, hasil penilaian pilihan perbaikan infrastruktur menduduki urutan pertama dengan bobot 0,3264. Prioritas berikutnya adalah penegakan hukum (0,1965), penghapusan biaya tidak resmi (0,1719), peningkatan SDM (0,1445). Prioritas berikutnya adalah harmonisasi peraturan antara pusat dan daerah (0,1398). Sedangkan prioritas paling rendah adalah tidak melakukan apa-apa (0,0268).

Berdasarkan pilihan untuk kriteria distribusi efisien (murah),

perbaikan infrastruktur menduduki urutan teratas dengan bobot 0,3493. Penghapusan biaya tidak resmi dan penegakan hukum menduduki prioritas kedua dan ketiga dengan bobot masing-masing 0,1979 dan 0,1802. Prioritas berikutnya adalah peningkatan SDM dan harmonisasi peraturan pusat dan daerah pada urutan keempat dan kelima masing-masing dengan bobot 0,1264 dan 0,1154. Urutan keenam adalah tidak berbuat apa-apa (0,0308). Pilihan berdasarkan kriteria peningkatan daya saing global untuk komoditas CPO menghasilkan



prioritas pertama perbaikan infrastruktur (0,3493). Prioritas kedua adalah penghapusan biaya tidak resmi (0,1979) lalu diikuti oleh penegakan hukum (0,1802) dan peningkatan SDM (0,1264). Sedangkan harmonisasi peraturan pusat dan daerah menempati urutan kelima dengan bobot 0,1154. Prioritas terakhir adalah tidak berbuat apa-apa - *Do Nothing*.

Pilihan berdasarkan kriteria distribusi lancar (efektif) untuk komoditas elektronika menghasilkan perbaikan infrastruktur pada prioritas pertama (0,4172). Penghapusan biaya tidak resmi merupakan pilihan dengan prioritas kedua (0,2534). Prioritas ketiga diduduki oleh penegakan hukum (0,1584). Selanjutnya prioritas keempat dan kelima adalah harmonisasi peraturan pusat dan daerah serta peningkatan SDM dengan bobot masing-masing 0,0919 dan 0,0587. Sedangkan tidak berbuat apa-apa - *Do Nothing* merupakan prioritas terakhir.

Perbaikan infrastruktur berdasarkan kriteria distribusi efisien (murah) untuk komoditas elektronika merupakan pilihan dengan prioritas pertama yang bobotnya sangat besar, yaitu 0,4300. Penghapusan biaya tidak resmi (0,2420) dan penegakan hukum (0,1489) menduduki prioritas kedua dan ketiga. Pilihan harmonisasi peraturan pusat dan daerah (0,0965) dan peningkatan SDM (0,0600) masing-masing menduduki prioritas keempat dan kelima. Sedangkan pilihan tidak berbuat apa-apa merupakan prioritas terakhir.

Untuk komoditas elektronika berdasarkan kriteria Keberlangsungan Distribusi, perbaikan infrastruktur adalah prioritas yang paling penting dengan bobot 0,4118. Pilihan

penghapusan biaya tidak resmi dan penegakan hukum menempati prioritas kedua dan ketiga dengan bobot masing-masing 0,2616 dan 0,1493. Selanjutnya harmonisasi peraturan (0,0926) dan peningkatan SDM (0,0577) merupakan prioritas keempat dan kelima. Prioritas terakhir adalah tidak berbuat apa-apa (0,0269).

Penegakan hukum menduduki prioritas utama sebagai pilihan berdasarkan kriteria distribusi lancar untuk komoditas tekstil dengan bobot 0,2650 (Tabel 16). Perbaikan infrastruktur dan penghapusan biaya tidak resmi merupakan prioritas berikutnya dengan bobot masing-masing 0,1961 dan 0,1862. Peningkatan SDM (0,1492) dan harmonisasi peraturan pusat dan daerah (0,1465) berada pada prioritas keempat dan kelima. Prioritas terakhir adalah tidak berbuat apa-apa.

Peningkatan SDM berdasarkan kriteria distribusi efisien (murah) menduduki prioritas pertama dengan bobot 0,479. Pilihan urutan kedua adalah perbaikan infrastruktur yang memiliki bobot 0,255. Sedangkan penghapusan biaya tidak resmi, harmonisasi peraturan pusat dan daerah, serta penegakan hukum dengan bobot masing-masing 0,083, 0,082, dan 0,075. Prioritas terendah adalah tidak berbuat apa-apa.

Hasil penilaian pilihan berdasarkan kriteria Keberlangsungan Distribusi diperoleh bahwa perbaikan infrastruktur mendapatkan prioritas pertama dengan bobot 0,2896. Penghapusan biaya tidak resmi (0,2492) dan penegakan hukum (0,1980) masing-masing menempati prioritas kedua dan ketiga. Sedangkan prioritas keempat dan kelima adalah



peningkatan SDM (0,1348) dan harmonisasi peraturan (0,1057). Tidak berbuat apa-apa merupakan pilihan terakhir.

Hasil penilaian pilihan berdasarkan kriteria distribusi lancar untuk komoditas kakao diperoleh peningkatan SDM sebagai prioritas pertama (0,4785). Prioritas kedua adalah pilihan perbaikan infrastruktur (0,2549). Sedangkan prioritas ketiga, keempat, dan kelima masing-masing ditempati oleh penghapusan biaya tidak resmi (0,0831), harmonisasi peraturan (0,0819), dan penegakan hukum (0,0755). Prioritas terakhir adalah tidak melakukan apa-apa.

Prioritas pertama dan kedua untuk pilihan berdasarkan kriteria distribusi efisien (murah) untuk komoditas kakao adalah peningkatan SDM dan perbaikan infrastruktur dengan bobot masing-masing 0,4170 dan 0,2590 (Tabel 20). Harmonisasi peraturan (0,1051), penegakan hukum (0,0946), dan penegakan hukum (0,0868) berturut-turut menempati prioritas ketiga, keempat, dan kelima. Sedangkan pilihan terakhir adalah tidak berbuat apa-apa.

Berdasarkan kriteria Keberlangsungan Distribusi untuk komoditas kakao, pilihan yang mendapatkan prioritas pertama adalah peningkatan SDM (0,5184). Pilihan perbaikan infrastruktur menempati prioritas kedua (0,2296). Harmonisasi peraturan, penegakan hukum, dan penghapusan biaya tidak resmi masing-masing menempati urutan ketiga, keempat, dan kelima dengan bobot 0,0844, 0,0733, dan 0,0678. Tidak berbuat apa-apa merupakan prioritas terakhir.

Penilaian Sintesa Kriteria dan Pilihan Kebijakan

Sintesa hasil berdasarkan ketiga kriteria untuk jasa logistik CPO dimana Keberlangsungan Distribusi adalah yang utama, diperoleh pilihan kebijakan perbaikan infrastruktur sebagai prioritas pertama (0,3132). Sedangkan penghapusan biaya tidak resmi dengan bobot 0,1883 menempati urutan kedua. Selanjutnya harmonisasi peraturan, penghapusan biaya tidak resmi, penegakan hukum dan peningkatan SDM berada pada urutan ketiga, keempat, dan kelima (Tabel 7) Sedangkan pilihan untuk tidak melakukan apa-apa merupakan prioritas paling akhir.

Pilihan kriteria Keberlangsungan Distribusi dapat dipahami, karena komoditas CPO merupakan komoditas andalan ekspor Indonesia. Semakin baik Keberlangsungan Distribusi Tandan Buah Segar (TBS) yang akan diolah menjadi CPO, dari sentra perkebunan sawit ke pelabuhan ekspor, Menjadikan Volume CPO yang diekspor akan makin banyak. Terkait dengan strategi, responden untuk memilih perbaikan infrastruktur sebagai prioritas pertama strategi untuk menciptakan sistem logistik yang baik dapat dipahami. Hal ini terkait dengan karakteristik CPO sebagai komoditas yang sentra produksinya berada relatif jauh dari pusat perekonomian sehingga memiliki infrastruktur (jaringan jalan, listrik, dsb) yang relatif terbatas.

Untuk sintesa hasil penilaian jasa logistik elektronika, dengan ketiga kriteria. Keberlangsungan Distribusi menjadi kriteria utama dalam menentukan kelancaran arus barang.



Tabel 7. Sintesa Hasil Penilaian Kajian Jasa Logistik CPO di Medan dan Samarinda

PILIHAN	KRITERIA			Bobot	Prioritas
	Distribusi Efektif (lancar)	Distribusi Efisien (murah)	Keberlangsungan Distribusi		
	0,2727	0,3120	0,4153	1	
Harmonisasi Peraturan	0,1445	0,1264	0,2637	0,1883	2
Perbaikan Infrastruktur	0,3264	0,3493	0,2773	0,3132	1
Peningkatan SDM	0,1398	0,1154	0,1406	0,1325	5
Penghapusan Biaya Tdk Resmi	0,1719	0,1979	0,1625	0,1761	3
Penegakan Hukum	0,1905	0,1802	0,1339	0,1638	4
Do Nothing	0,0268	0,0308	0,0221	0,0261	6

Sumber: Data primer diolah oleh penulis (2010)

Sedangkan kebijakan perbaikan infrastruktur (0,4162) menjadi prioritas utama kebijakan. Penghapusan biaya tidak resmi dan penegakan hukum merupakan prioritas kedua dan ketiga. Sedangkan pilihan keempat dan kelima adalah harmonisasi peraturan dan peningkatan SDM (Tabel 8). Pilihan terakhir adalah tidak melakukan apa-apa - *Do Nothing*.

Pilihan kriteria Keberlangsungan Distribusi oleh responden bagi komoditas elektronika juga dapat dipahami, karena komoditas ini membutuhkan banyak komponen dan bahan baku pendukung dan pelengkap dari beberapa suplier. Semakin baik Keberlangsungan Distribusi elektronika Indonesia

menunjukkan semakin baik kualitas sistem logistik pada komoditas ini. Pemilihan infrastruktur sebagai prioritas strategi pertama untuk menciptakan sistem logistik yang baik salah satunya adalah, masih terkendalanya lalu lintas barang akibat bencana lumpur Sidoarjo. Bencana lumpur sidoarjo sangat mengganggu lalu lintas tol porong. Selain infrastruktur, biaya tidak resmi juga dirasa menjadi penghambat. Selain itu untuk di Jabotabek, kondisi macetnya Jalan Tol yang menjadi satu-satunya akses jalan ke Pelabuhan, serta rusaknya kondisi jalan disekitar pelabuhan juga menunjukkan bahwa infrastruktur pendukung belum dalam kondisi yang semestinya.

Tabel 8. Sintesa Hasil Penilaian Kajian Jasa Logistik Elektronika di Surabaya dan Jabotabek

PILIHAN	KRITERIA			Bobot	Prioritas
	Distribusi lancar	Distribusi Efisien (murah)	Keberlangsungan Distribusi		
	0,0650	0,2212	0,7139	1	
Harmonisasi Peraturan	0,0919	0,0965	0,0926	0,0934	4
Perbaikan Infrastruktur	0,4172	0,4300	0,4118	0,4162	1
Peningkatan SDM	0,0587	0,0600	0,0577	0,0583	5
Penghapusan biaya tidak resmi Resmi	0,2534	0,2420	0,2616	0,2567	2
Penegakan Hukum	0,1584	0,1489	0,1493	0,1498	3
Do Nothing	0,0204	0,0226	0,0269	0,0255	6

Sumber: Data primer diolah oleh penulis (2010)



Untuk sintesa hasil penilaian jasa logistik tekstil di Bandung, menunjukkan bahwa Keberlangsungan Distribusi juga merupakan kriteria utama. Pilihan kebijakan yang memperoleh prioritas pertama adalah perbaikan infrastruktur, (0,2672), diikuti oleh penghapusan biaya tidak resmi, harmonisasi peraturan pusat dan daerah dan peningkatan SDM. Pilihan paling akhir adalah tidak berbuat apa-apa (Tabel 9).

Tingginya biaya pengiriman yang diakibatkan oleh keterbatasan Infrastruktur jalan sehingga berakibat pada kemacetan, serta jauhnya jarak ke pelabuhan ekspor. Selain itu, tidak efisiennya penggunaan angkutan kereta api melalui stasiun Gedebage,

karena adanya double handling yang mengakibatkan additional cost. Kualitas SDM bidang logistik khususnya pada komoditas tekstil dirasa sebagai hambatan yang juga berpengaruh terhadap kualitas sistem logistik komoditas tekstil, hal ini ditunjukkan dengan penganan inventory yang kurang tepat. Seringkali adanya mismatch antara produksi dan inventory, penyebabnya antara lain seringkali kedatangan pasokan tidak tepat pada waktunya. Dengan semakin baiknya kualitas SDM maka diharapkan efisiensi manajemen dapat tercapai, dengan demikian semakin baik kualitas sistem logistik secara keseluruhan.

Tabel 9. Sintesa Hasil Penilaian Kajian Jasa Logistik Tekstil di Bandung

PILIHAN	KRITERIA			Bobot	Prioritas
	Distribusi Lancar	Distribusi Efisien (murah)	Keberlangsungan Distribusi		
	0,1936	0,3769	0,4295	1	
Harmonisasi Peraturan	0,1862	0,0831	0,2492	0,1744	3
Perbaikan Infrastruktur	0,1492	0,4785	0,1348	0,2572	1
Peningkatan SDM	0,1465	0,0819	0,1057	0,1046	5
Penghapusan Biaya Tdk Resmi	0,1961	0,2549	0,2869	0,2672	2
Penegakan Hukum	0,2650	0,0755	0,1980	0,1648	4
Do Nothing	0,0570	0,0261	0,0254	0,0318	6

Sumber: Data primer diolah oleh penulis (2010)

Untuk jasa logistik Kakao, sintesa hasil penilaian yang mana kriteria distribusi lancar dan distribusi efisien masing-masing teratas dan diikuti oleh Keberlangsungan Distribusi. Pilihan utama kebijakan yang harus dilakukan adalah perbaikan infrastruktur, peningkatan SDM, harmonisasi peraturan, penegakan hukum dan penghapusan biaya tidak resmi. Tidak berbuat apa-apa merupakan pilihan terakhir (Tabel 10). Untuk komoditas Kakao, responden

lebih memilih kriteria distribusi lancar dan efisien sebagai kriteria utama. Hal ini dikarenakan oleh karakteristik distribusi komoditas ini di Sulawesi Selatan yang terstruktur. Para eksportir telah memiliki jaringan distribusi tersendiri sampai ke level petani. Ketika terjadi penurunan daya saing komoditas yang berakibat pada turunnya harga, eksportir (pedagang) akan mengalihkan kerugiannya dengan mengurangi harga pembelian pada level petani. Sementara itu, apabila



dilihat dari sisi strategi yang lebih disukai oleh responden, maka strategi peningkatan kualitas SDM di bidang manajemen logistik (misalnya ahli manajemen pergudangan) adalah

strategi terbaik. Dengan kualitas SDM yang semakin baik, maka responden merasa kriteria distribusi yang efektif dan efisien dapat tercapai.

Tabel 10. Sintesa Hasil Penilaian Kajian Jasa Logistik Kakao di Makassar

PILIHAN	KRITERIA			Bobot	Prioritas
	Distribusi Lancar	Distribusi Efisien (murah)	Keberlangsungan Distribusi		
	0,4307	0,4307	0,1386	1	
Harmonisasi Peraturan	0,0819	0,1051	0,0844	0,0922	3
Peningkatan SDM	0,2549	0,2509	0,2296	0,2496	2
Perbaikan Infrastruktur	0,4785	0,4170	0,5184	0,4576	1
Penghapusan Biaya Tdk Resmi	0,0831	0,0868	0,0678	0,0826	5
Penegakan Hukum	0,0755	0,0946	0,0733	0,0834	4
Do Nothing	0,0261	0,0456	0,0266	0,0346	6

Sumber: Data primer diolah oleh penulis (2010)

E. PENUTUP

Kesimpulan

Dalam mengembangkan jasa logistik CPO yang menjadi kriteria utama adalah keberlangsungan distribusi. Kriteria berikutnya adalah distribusi yang efisien dan distribusi yang efektif. Pilihan kebijakan yang pertama adalah perbaikan infrastruktur. Sedangkan harmonisasi peraturan menempati urutan kedua. Selanjutnya penghapusan biaya tidak resmi, penegakan hukum dan peningkatan SDM berada pada urutan berikutnya.

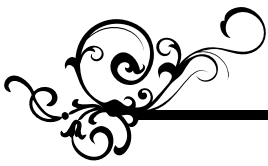
Seperti halnya dengan komoditi CPO, keberlangsungan distribusi juga merupakan kriteria utama dalam pengembangan jasa logistik elektronika. Kebijakan yang menjadi prioritas utama adalah perbaikan infrastruktur. Penghapusan biaya tidak resmi dan penegakan hukum merupakan prioritas berikutnya. Pilihan selanjutnya adalah harmonisasi peraturan pusat dan daerah serta peningkatan SDM.

Sebagaimana pengembangan jasa logistik CPO dan elektronika, jasa logistik tekstil produk tekstil juga menempatkan keberlangsungan distribusi sebagai kriteria utama. Pilihan kebijakan yang menjadi prioritas pertama adalah perbaikan infrastruktur, penghapusan biaya tidak resmi, penegakan hukum, harmonisasi peraturan pusat dan daerah serta peningkatan SDM.

Untuk pengembangan jasa logistik kakao, baik distribusi lancar maupun distribusi efisien merupakan prioritas teratas dan diikuti oleh keberlangsungan distribusi. Pilihan utama kebijakan adalah perbaikan infrastruktur, diikuti oleh peningkatan SDM, harmonisasi peraturan pusat dan daerah, penegakan hukum, dan penghapusan biaya tidak resmi.

Rekomendasi Kebijakan

Berdasarkan kesimpulan tersebut dapat direkomendasikan kebijakan sebagai berikut :



Peningkatan sistem dan kendali Keberlangsungan Distribusi merupakan kriteria utama dalam pengembangan jasa logistik terutama untuk komoditas CPO, Kakao, TPT, dan elektronika. Sedangkan distribusi lancar dan efisien merupakan kriteria berikutnya yang perlu mendapat perhatian pemerintah. Dengan demikian jasa logistik harus dikembangkan agar daya saing dan pangsa ekspor produk unggulan terus bertambah. Hal ini bisa terwujud jika keberlangsungan distribusi, efisiensi dan efektifitas distribusi dapat terus terpelihara dan terus ditingkatkan.

Peningkatan infrastruktur untuk menunjang peningkatan ekspor merupakan pilihan kebijakan yang secara umum harus didahulukan. Revitalisasi pelabuhan laut, perbaikan dan penambahan jaringan rel kereta api barang, peningkatan luas dan panjang jalan raya, baik itu jalan utama maupun jalan kepelosok perkebunan, serta perbaikan layanan kargo udara harus segera dilakukan secara terstruktur demi kelancaran jasa logistik.

Pungutan tidak resmi masih dijumpai di berbagai daerah, disamping pungutan resmi yang dirasa terlalu banyak terutama dengan pemberlakuan otonomi daerah. Perlu kemauan politik dan koordinasi baik di tingkat daerah maupun pusat yang melibatkan banyak pihak agar pungutan tidak resmi bisa ditekan serendah mungkin dan bahkan jika bisa dihapuskan.

Berbagai peraturan dari pusat dan daerah baik dalam hal redistribusi, kepabeanan dan kegiatan lainnya yang terkait dengan jasa logistik sering dijumpai masih adanya ketidakharmonisan. Peraturan dari pusat harus bisa dilaksanakan di semua

daerah. Demikian juga peraturan daerah harus memperhatikan peraturan yang strukturnya lebih tinggi, selain itu perlunya revisi untuk peraturan yang dirasa memberatkan pelaku usaha, serta melakukan sosialisasi untuk peraturan-peraturan baru yang terkait dengan biaya/pungutan.

Sumber daya manusia memerlukan perhatian khusus, terutama dalam hal perencanaan dan pelaksanaan rantai suplai maupun jasa logistik. Jumlah tenaga kerja yang kompeten perlu ditambah serta kualitasnya harus ditingkatkan. Baik dengan perbaikan pola rekrutmen maupun pelatihan-pelatihan teknis bekerja sama dengan instansi pemerintah terkait.

Penegakan hukum bagi pelanggar peraturan akan memberikan efek jera bagi pelaku. Disamping itu penegakan hukum akan mendorong semua yang terkait dalam jasa logistik mematuhi peraturan yang ada. Akan tetapi dalam hal penegakan hukum, pemerintah dan perusahaan harus bekerja sama melakukan kegiatan *Corporate Social Responsibility* untuk memberdayakan lingkungan sekitar, sekaligus memberikan kompensasi Eksternalitas Negatif yang ditimbulkan oleh aktifitas usaha, sehingga diharapkan tidak akan muncul gangguan-gangguan pelanggaran hukum yang berasal dari lingkungan sekitar.

DAFTAR PUSTAKA

Pamudji, A dan Tri Achmadi (2012). Pengembangan Indikator Logistik untuk Wilayah Kepulauan. *Jurnal Teknik ITS Vol. 1, (Sept, 2012)* ISSN: 2301-9271.



- Bank Dunia. (2009). *Survei Indikator Logistik Global*.
- Carana Corporation. (2004). *Impact of Transport and Logistics on Indonesia's Trade Competitiveness*. Makalah untuk kajian USAID.
- International Finance Corporation - IFC. (2010). *Indonesia Doing Business*. The Office of the Publisher, The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA.
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. (2008). *Cetak Biru Penataan dan Pengembangan Sektor Logistik Indonesia*.
- Porter, Michael. (1995). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining superior Performance*. Prentice Hall International Editions.
- Saaty and Vargas. (2001). *Models, Methods, Concepts and Application of Analytical Hierarchy Process*. Kluwer Academic Publisher.
- Senada. (2008). *Logistik Transport dan Daya Saing Ekspor Indonesia*.
- The Asia Foundation. (2010). *Kajian Biaya Transportasi Barang, Angkutan, Regulasi dan Pungutan Jalan di Indonesia*.
- The International Road Federation - IRF. (2006). *World Road Statistics, 2006*.
- The Jakarta Post. (2008). *Infrastruktur yang buruk di RI menghambat investasi* <http://www.thejakartapost.com/news/2010/02/17/bad-infrastructure-ri-hampers-investment-japan.html> tanggal 3 Juli 2010.
- Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (2012).

