

**SKRIPSI**

**ANALISIS KINERJA JARINGAN LOGISTIK MARITIM KOMODITAS  
JAGUNG PROVINSI SULAWESI SELATAN**

*Diajukan Kepada Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin*

*Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik*



**MUHAMMAD REZA AKBAR N.**

**D031 17 1016**

**DEPARTEMEN TEKNIK PERKAPALAN**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**2022**

## LEMBAR PENGESAHAN

Tugas akhir ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat dalam mengikuti Seminar dan Ujian Akhir guna memperoleh gelar Sarjana Teknik Perkapalan Program Studi Strata Satu (S1) pada Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar

Judul Skripsi

**ANALISIS KINERJA JARINGAN LOGISTIK MARITIM KOMODITAS JAGUNG PROVINSI SULAWESI SELATAN**

UNIVERSITAS HASANUDDIN


Disusun Oleh :

**Muhammad Reza Akbar. N  
D031171016**


Gowa, 18 April 2022

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

Pembimbing I


  
**Abd. Haris Djalante, ST., MT**  
Nip. 19740810 200012 1 001

Pembimbing II

  
**Wihdat Djafar, ST. MT. MlogSupChMgmt**  
Nip. 19730828 200012 2 001

Mengetahui,

Ketua Departemen Teknik Perkapalan  
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

  
**Dr. Eng. Suandar Baso, ST., MT.**  
Nip. 19730206 200012 1 002

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Muhammad Reza Akbar N.  
NIM : D031171016  
Program Studi : Teknik Perkapalan  
Jenjang : S1

Menyatakan bahwa karya tulis saya berjudul.

*Analisis Kinerja Jaringan Logistik Maritim Komoditas Jagung Provinsi Sulawesi Selatan*

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambil alihan tulisan orang lain dan skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi merupakan hasil dari orang lain maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 18 April 2022

Yang menyatakan



Muhammad Reza Akbar N.

## ABSTRAK

**MUHAMMAD REZA AKBAR.** *Analisis Kinerja Jaringan Logistik Maritim Komoditas Jagung Provinsi Selatan (dibimbing oleh Bapak Abd. Haris Djalante dan Ibu Wihdat Djafar).*

Provinsi Sulawesi Selatan merupakan daerah penghasil jagung terbesar di Indonesia Timur dan menjadi salah satu penyuplai jagung. Penelitian ini bertujuan untuk menentukan pola distribusi dan kinerja jaringan logistik komoditas jagung Provinsi Sulawesi Selatan. Data analisis menggunakan metode *Importance Performance Analysis*, yaitu metode yang digunakan untuk memperoleh tingkat kesesuaian antara kinerja layanan dengan harapan responden. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses distribusi komoditas jagung Provinsi Sulawesi Selatan dimulai dari gudang, transportasi darat, pelabuhan asal, angkutan laut dan pelabuhan tujuan. Total jagung yang didistribusikan antarprovinsi pada Tahun 2021 yang melalui Terminal Petikemas Makassar berjumlah 28.051 ton dan yang melalui Makassar *New Port* berjumlah 19.885 ton. Daerah distribusi tersebut yaitu Jakarta, Semarang, Surabaya, Belawan, Ambon, Kendari, Jayapura, Bitung, Timika, Tual, Biak, Manokwari, Sorong, Merauke, Ternate, Nabire, Pontianak, Samarinda, Balikpapan, Banjarmasin, Kupang, dan Sampit. Berdasarkan hasil survei dan analisis menggunakan metode *Importance Performance Analysis* kinerja logistik maritim untuk penanganan komoditas jagung dapat dilihat pada tingkat kesesuaian tingkat persepsi dan tingkat ekspektasi indikator dimensi kinerja distributor, *freight forwarder* dan perusahaan pelayaran. Penilaian dilakukan berdasarkan 6 indikator yang dikeluarkan oleh LPI yaitu *On Time Performance*, *Lead Time*, Keamanan, Tingkat Kerusakan, *Tracking and Tracing*, dan Biaya Logistik. Setelah dilakukan penilaian keseluruhan indikator, hasilnya di jabarkan dan dibagi pada empat bagian pada diagram kartesius. Berdasarkan diagram kartesius, pada distributor terdapat 3 atribut pelayanan yang dianggap penting oleh pengguna, *freight forwarder* terdapat 17 atribut pelayanan yang dianggap penting oleh pengguna, dan Perusahaan Pelayaran terdapat 6 atribut pelayanan yang dianggap penting oleh pengguna.

Kata Kunci: *Logistik Maritim, Kinerja Logistik, Komoditas Jagung, Pola Distribusi*

## ABSTRACT

**MUHAMMAD REZA AKBAR. Analysis of Maritime Logistics Network Performance for Corn Commodities of Southern Province (supervised by Mr. Abd. Haris Djalante and Mrs. Wihdat Djafar).**

South Sulawesi Province is the largest maize producing area in Eastern Indonesia and is one of the main suppliers of maize. This study aims to determine the distribution pattern and performance of the corn commodity logistics network in South Sulawesi Province. In this study, a field survey was conducted by interviewing several respondents at each stage and node. Data analysis uses the Importance Performance Analysis method, which is the method used to obtain the level of conformity between service performance and respondent's expectations. The results showed that the distribution process of corn commodity in South Sulawesi Province started from warehouse, land transportation, port of origin, sea transportation and port of destination. The total corn distributed between provinces in 2021 through the Makassar Container Terminal amounted to 28,051 tons and through the Makassar New Port amounted to 19,885 tons. The distribution areas are Jakarta, Semarang, Surabaya, Belawan, Ambon, Kendari, Jayapura, Bitung, Timika, Tual, Biak, Manokwari, Sorong, Merauke, Ternate, Nabire, Pontianak, Samarinda, Balikpapan, Banjarmasin, Kupang, and Sampit. Based on the results of the survey and analysis using the Importance Performance Analysis method, the performance of maritime logistics for handling corn commodities can be seen in the level of conformity of the perception level and the level of expectation of the performance dimension indicators of distributors, freight forwarders and shipping companies. The assessment is carried out based on 6 indicators issued by LPI, namely On Time Performance, Lead Time, Security, Damage Level, Tracking and Tracing, and Logistics Costs. After evaluating the overall indicators, the results are described and divided into four parts on the Cartesian diagram. Based on the Cartesian diagram, at the distributor there are 3 service attributes that are considered important by customers, Freight Forwarder there are 17 service attributes that are considered important by customers, and Shipping Companies there are 6 service attributes that are considered important by customers.

*Keywords: Maritime Logistics, Logistics Performance, Corn Commodity, Distribution Pattern.*

## KATA PENGANTAR

*Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

Puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT Tuhan semesta alam yang telah memberikan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan judul “Analisis Kinerja Jaringan Logistik Maritim Komoditas Jagung Provinsi Sulawesi Selatan”.

Pada kesempatan ini penulis ingin menghanturkan terima kasih terutama kepada Almarhum Ayah tercinta dan terkasih, semoga arwah beliau diterima disisi-Nya, Ibu saya yang telah memberikan segala restu, jerih payah, doa, dan dukungannya baik moral maupun materil, dan kedua Saudara saya terima kasih atas doa dan segala dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Perkapalan FT-UH.

Penyusunan skripsi ini tidak akan berhasil tanpa ada bantuan dan kerjasama dari pihak lain. Oleh karena itu kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dan mendorong terwujudnya skripsi ini.

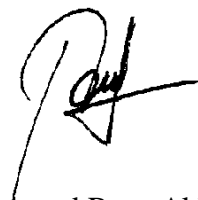
Segala kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih khususnya kepada :

1. Bapak Abdul Haris Djalante, ST., MT. selaku dosen pembimbing I, kami ucapkan terima kasih banyak atas bimbingan, arahan dan pembelajaran yang sangat berharga.
2. Ibu Wihdat Djafar ST., MT., MLogSupChMgmt selaku dosen pembimbing II, kami ucapkan terima kasih banyak atas segala kesabaran dalam membimbing kami.
3. Bapak Dr. Ir. Syamsul Asri MT. terima kasih banyak atas arahan, saran dan masukan yang diberikan kepada kami selama menyusun skripsi.
4. Ibu Dr. Ir. Hj. Misliah, MS. Tr terima kasih banyak atas saran dan masukan yang diberikan kepada kami selama menyusun skripsi

5. Bapak Dr. Eng. Suandar Baso, ST., MT. selaku Ketua Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas segala ilmu dan bantuannya selama ini.
6. Ibu A. Ardianti ST., MT. terima kasih atas segala bantuan dan dukungan selaku Pembimbing Akademik saya selama menjalani perkuliahan di Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
7. Bapak/Ibu dosen dan staff Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin untuk segala ilmu dan bantuannya.
8. Din Hamzah. Teman perjuangan, terima kasih atas segala kerja sama dan bantuan dalam menyelesaikan skripsi
9. Terima kasih Muhammad Firdaus, Gunawan, dan Arif Muhammad yang sudah menemani masa-masa kuliah praktek di DBN, Cirebon.
10. Teman-teman SAVAGE yang selalu ada dalam setiap susah dan senang, terima kasih atas kerja sama dan bantuan kalian.
11. Teman-teman Labo Transportasi. Terima kasih atas segala bantuan, saran, diskusi, serta kerja samanya dalam meneliti hingga menyusun skripsi.
12. Seluruh teman-teman Departemen Teknik Perkapalan 2017 yang tidak dapat disebutkan namanya satu per satu. Terima kasih atas pertemanan selama ini.
13. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah dengan tulus ikhlas memberikan doa dan motivasi sehingga dapat terselesaikannya skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan dan kesalahan, karena itu segala kritik dan saran yang membangun akan menyempurnakan penulisan skripsi ini serta bermanfaat bagi penulis dan para pembaca.

Gowa, 18 Februari 2022



Muhammad Reza Akbar N.

## DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
ABSTRAK .....	iv
ABSTRACT .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
BAB 1 PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian.....	4
1.4 Manfaat penelitian.....	4
1.5 Batasan Masalah.....	4
1.6 Sistematika Penulisan .....	5
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA .....	6
2.1 Logistik.....	6
2.2 Sistem Logistik.....	7
2.3 Elemen Sistem Logistik.....	8
2.4 Logistik Maritim .....	9
2.5 Kinerja Logistik.....	14
2.6 Saluran Distribusi Logistik .....	19
2.7 Pelabuhan.....	20
2.8 Peran pelabuhan .....	21
2.8.1 Pelayanan Di Pelabuhan.....	21
2.8.2 Mekanisme Kegiatan Bongkar di Pelabuhan.....	22
2.9 Mekanisme Kegiatan Muat di Pelabuhan.....	24



2.10	Komoditas .....	26
2.11	Komoditas Unggulan .....	26
2.12	Sistem Distribusi .....	27
2.13	Fasilitas Distribusi.....	27
2.14	Transportasi .....	28
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN.....</b>		<b>29</b>
3.1	Rancangan Penelitian.....	29
3.2	Lokasi dan Waktu Penelitian .....	29
3.3	Jenis dan Metode Pengumpulan Data .....	29
3.3.1	Data Primer.....	30
3.3.2	Data Sekunder .....	31
3.4	Populasi dan Sampel Penelitian.....	32
3.4.1	Populasi.....	32
3.4.2	Sampel.....	32
3.5	Teknik Analisa Data .....	33
3.5.1	Skala Likert .....	33
3.5.2	Importance Performance Analysis .....	33
3.5.3	Metode dan Kuesioner.....	35
3.5.4	Uji Validitas.....	36
3.6	Tahapan Penelitian.....	37
3.7	Kerangka Pikir.....	39
<b>BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>		<b>40</b>
4.1	Gambaran Umum Komoditas Jagung di Provinsi Sulawesi Selatan .....	40
4.2	Pola Jaringan Distribusi Komoditas Jagung Provinsi Sulawesi Selatan Menggunakan Sistem Transportasi Laut .....	43
4.2.1	Pola Distribusi Jagung.....	43
4.2.2	Penentuan Sentra Produksi Komoditas Jagung Provinsi Sulawesi Selatan .....	45
4.2.3	Analisis Pola Distribusi Komoditas Jagung Di Provinsi Sulawesi Selatan .....	50
4.2.4	Perdagangan Komoditas Jagung Provinsi Sulawesi Selatan.....	52

4.3	Analisis Kinerja Logistik Maritim Komoditas Jagung .....	54
4.3.1	Indikator Kinerja .....	54
4.3.2	Hasil Uji Validasi.....	60
4.3.3	Analisis Tingkat Persepsi dan Tingkat Ekspektasi .....	61
4.4	Kinerja Distributor .....	62
4.5	Kinerja Freight Forwarder.....	74
4.6	Kinerja Perusahaan Pelayaran .....	103
BAB 5 PENUTUP.....		114
5.1	Kesimpulan .....	114
5.1	Saran .....	119
DAFTAR PUSTAKA .....		120
LAMPIRAN .....		124

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Skema Sistem Logistik.....	7
Gambar 2. 2 Cakupan Total Logistik.....	12
Gambar 2. 3 Jaringan Logistik Maritim.....	12
Gambar 2. 4 Sistem Logistik Di Pelabuhan.....	13
Gambar 2. 5 Total Biaya Logistik Dengan Proses Pengangkutan Multimoda .....	13
Gambar 2. 6 Ilustrasi Mekanisme Kegiatan Bongkar Di Pelabuhan .....	23
Gambar 2. 7 Ilustrasi Kegiatan Muat Di Pelabuhan .....	24
Gambar 4. 1 Periode Musim Tanam dan Panen Jagung .....	42
Gambar 4. 2 Saluran Distribusi Pemasaran Jagung Pola 1 Di Kota Makassar .....	44
Gambar 4. 3 (A) Physical Channel dan (B) Trading Channel Pola Distribusi Komoditas Jagung di Kabupaten Gowa.....	44
Gambar 4. 4 Sentra Komoditas Jagung Di Provinsi Sulawesi Selatan .....	47
Gambar 4. 5 Jaringan Distribusi Jagung Antar Provinsi.....	49
Gambar 4. 6 Pola Distribusi Jagung.....	51
Gambar 4. 7 Diagram Kartesius Kinerja Distributor .....	72
Gambar 4. 8 Diagram Kartesius Kinerja Freight Forwarder.....	98
Gambar 4. 9 Diagram Kartesius Perusahaan Pelayaran.....	111
Gambar 5. 1 Pola Distribusi Jagung (Antarprovinsi).....	114
Gambar 5. 2 Diagram Kartesius Kinerja Distributor .....	116
Gambar 5. 3 Diagram Kartesius Kinerja Freight Forwarder.....	117
Gambar 5. 4 Diagram Kartesius Perusahaan Pelayaran.....	118

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Produksi Jagung Terbesar di Sulawesi Selatan Tahun 2015 – 2019.....	3
Tabel 2. 1 Fungsi Utama dan Kegiatan Pendukung Logistik Maritim .....	9
Tabel 2. 2 Kinerja Layanan Logistik.....	15
Tabel 3. 1 Skala Tingkat Ekspektasi .....	35
Tabel 3. 2 Skala Tingkat Persepsi .....	35
Tabel 3. 3 Tahapan Penelitian.....	37
Tabel 4. 1 Luas Lahan Jagung Provinsi Sulawesi Selatan .....	41
Tabel 4. 2 Jumlah produksi kabupaten/kota di provinsi Sulawesi Selatan, 2019 .	46
Tabel 4. 3 Karakteristik Kemasan Barang .....	53
Tabel 4. 4 Indikator Pelayanan Distributor .....	55
Tabel 4. 5 Indikator Pelayanan Freight Forwarder (Distributor).....	56
Tabel 4. 6 Indikator Pelayanan Freight Forwarder (Angkutan Darat).....	57
Tabel 4. 7 Indikator Pelayanan Freight Forwarder (Pelabuhan).....	58
Tabel 4. 8 Indikator Pelayanan Freight Forwarder (Angkutan Laut).....	59
Tabel 4. 9 Indikator Pelayanan Perusahaan Pelayaran.....	60
Tabel 4. 10 Kriteria Penilaian Tingkat Kesesuaian.....	62
Tabel 4. 11 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Ketepatan Waktu .....	63
Tabel 4. 12 Tingkat Kesesuaian Dimensi Waktu Tunggu .....	64
Tabel 4. 13 Tingkat Kesesuaian Dimensi Keamanan .....	64
Tabel 4. 14 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Kerusakan.....	65
Tabel 4. 15 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tracking and Tracing.....	66
Tabel 4. 16 Tingkat Kesesuaian Dimensi Biaya Logistik.....	67
Tabel 4. 17 Tingkat Kesesuaian Kinerja Distributor .....	68
Tabel 4. 18 Nilai Rata-Rata Tingkat Persepsi dan Tingkat Ekspektasi .....	70
Tabel 4. 19 Ordinat Setiap Indikator Pada Diagram Kartesius .....	72
Tabel 4. 20 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Ketepatan Waktu (Distributor) .....	75
Tabel 4. 21 Tingkat Kesesuaian Dimensi Waktu Tunggu (Distributor) .....	76

Tabel 4. 22 Tingkat Kesesuaian Dimensi Keamanan (Distributor) .....	76
Tabel 4. 23 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Kerusakan (Distributor).....	77
Tabel 4. 24 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tracking and Tracing (Distributor).....	78
Tabel 4. 25 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Ketepatan Waktu (Angkutan Darat).....	79
Tabel 4. 26 Tingkat Kesesuaian Dimensi Waktu Tunggu (Angkutan Darat) .....	80
Tabel 4. 27 Tingkat Kesesuaian Dimensi Keamanan (Angkutan Darat) .....	81
Tabel 4. 28 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Kerusakan (Angkutan Darat).	82
Tabel 4. 29 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tracking and Tracing (Angkutan Darat) .....	82
Tabel 4. 30 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Ketepatan Waktu (Pelabuhan)	83
Tabel 4. 31 Tingkat Kesesuaian Dimensi Waktu Tunggu (Pelabuhan) .....	84
Tabel 4. 32 Tingkat Kesesuaian Dimensi Keamanan (Pelabuhan) .....	85
Tabel 4. 33 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Kerusakan (Pelabuhan).....	85
Tabel 4. 34 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tracking and Tracing (Pelabuhan) .....	86
Tabel 4. 35 Tingkat Kesesuaian Dimensi Biaya Logistik (Pelabuhan) .....	87
Tabel 4. 36 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Ketepatan Waktu (Angkutan Laut) .....	87
Tabel 4. 37 Tingkat Kesesuaian Dimensi Waktu Tunggu (Angkutan Laut).....	88
Tabel 4. 38 Tingkat Kesesuaian Dimensi Keamanan (Angkutan Laut).....	88
Tabel 4. 39 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Kerusakan (Angkutan Laut) ..	89
Tabel 4. 40 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tracking and Tracing (Angkutan Laut) .....	90
Tabel 4. 41 Tingkat Kesesuaian Dimensi Biaya Logistik (Pelabuhan) .....	91
Tabel 4. 42 Tingkat Kesesuaian Seluruh Indikator .....	91
Tabel 4. 43 Nilai Rata-Rata Tingkat Persepsi dan Tingkat Ekspektasi .....	93
Tabel 4. 44 Ordinasi Setiap Indikator Pada Diagram Kartesius .....	98
Tabel 4. 45 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Ketepatan Waktu .....	104
Tabel 4. 46 Tingkat Kesesuaian Dimensi Waktu Tunggu .....	105
Tabel 4. 47 Tingkat Kesesuaian Dimensi Keamanan .....	105
Tabel 4. 48 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tingkat Kerusakan .....	106

Tabel 4. 49 Tingkat Kesesuaian Dimensi Tracking and Tracing.....	107
Tabel 4. 50 Tingkat Kesesuaian Dimensi Biaya Logistik.....	107
Tabel 4. 51 Tingkat Kesesuaian Seluruh Indikator .....	108
Tabel 4. 52 Nilai Rata-Rata Tingkat Persepsi dan Tingkat Ekspektasi .....	109
Tabel 4. 53 Ordinat Setiap Indikator Pada Diagram Kartesius .....	112

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Logistik secara umum didefinisikan sebagai bagian dari rantai pasok yang menangani arus barang, arus informasi dan arus uang melalui proses pengadaan, penyimpanan, transportasi, distribusi, dan pelayanan pengantaran sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen, secara aman, efektif dan efisien, mulai dari titik asal (*point of origin*) sampai dengan titik tujuan (*point of destination*) (Lambert dkk, 2006).

Salah satu kendala dalam persaingan produk barang maupun komoditas di Indonesia dengan kondisi geografis kepulauan, adalah tingginya biaya logistik. Kinerja sistem logistik di Indonesia belum optimal hal ini ditunjukkan oleh tingginya biaya logistik nasional yakni 27% dari nilai Produk Domestik Bruto (PDB) sebagaimana digambarkan pada Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (PP RI No 26 Tahun 2012). Salah satu kondisi logistik yang ingin dicapai berdasarkan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional tersebut adalah terwujudnya sistem logistik komoditas penggerak utama untuk meningkatkan daya saing produk nasional di pasar domestik dan global. Untuk itu, kajian jaringan logistik maritim pada komoditas unggulan di Sulawesi Selatan sangat perlu dilakukan.

Secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan sehingga pemerataan dan keberlanjutan distribusi komoditas suatu wilayah sangat bergantung pada sistem transportasi laut. Logistik maritim adalah jaringan logistik yang menggunakan sistem transportasi laut sebagai penyokong utama.

Dalam menghubungkan rantai perekonomian antarpulau tersebut, tentu menggunakan pelabuhan sebagai sarana prasarana pendukung kegiatan pendistribusian. Pelabuhan memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam pergerakan barang dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Beberapa pelabuhan pusat dan pelabuhan perintis saat ini telah dibangun. Namun, terdapat ketimpangan

biaya logistik antara wilayah Indonesia Barat dan Indonesia Timur di mana biaya logistik di wilayah Indonesia Timur masih mahal dibandingkan dengan wilayah barat. Salah satu kendala utama dalam jaringan logistik maritim adalah konektivitas yang rendah antar pelabuhan khususnya di wilayah Indonesia Timur (Zaman dkk., 2015). Misalnya, biaya pengiriman satu kontainer dari Tanjung Priok menuju Padang (\$600) dan dari Tanjung Priok menuju Sorong (\$1,000) lebih mahal dari biaya pengiriman dengan rute Tanjung Priok menuju Singapura (\$185) (World Bank, 2013).

Provinsi Sulawesi Selatan salah satu wilayah yang memiliki peran dan letak strategis sebagai sentra dan pintu keluar masuknya barang yang menghubungkan Indonesia bagian timur dengan pulau-pulau besar lainnya di Indonesia. Salah satu upaya dalam meningkatkan ekonomi pembangunan suatu wilayah adalah mendukung komoditas unggulan wilayah tersebut. Komoditas unggulan di Sulawesi Selatan antara lain adalah beras, kakao, sapi potong, rumput laut dan jagung (Bank Indonesia, 2020). Pendistribusian komoditas perdagangan jagung diperlukan sebuah mekanisme komunikasi dan jaringan komunikasi perdagangan harus sudah terbentuk. Jaringan komunikasi (*communication network*) merupakan suatu hubungan yang relatif stabil antara dua individu atau lebih yang terlibat dalam proses pengiriman dan penerimaan informasi (Rogers dan Kincaid 1981). Kegiatan pendistribusian jagung dari petani ke konsumen cukup bervariasi, yaitu petani langsung menjual ke konsumen akhir, pasar lokal, dan pedagang perantara yang ada di desa, kecamatan, kabupaten, dan pedagang besar yang pada akhirnya akan ke konsumen.

Provinsi Sulawesi Selatan merupakan wilayah yang dijadikan target pembangunan komoditas jagung di Indonesia Timur. Dari potensi pengembangan, potensi 400.000 Ha yang tersebar di sembilan kabupaten, menunjukkan rata-rata produktivitas hanya sebesar 1.8 ton per Ha. Sementara program pemerintah menetapkan produksi nasional rata-rata 5 ton per Ha. Hal itu menandakan, angka yang dicapai Provinsi Sulawesi Selatan sebagai daerah pengembangan jagung, masih mempunyai produktivitas rendah dan perlu ditingkatkan. Namun, hal ini



tidak berlaku bagi kabupaten penghasil jagung utama, seperti Bone, Jeneponto, Bantaeng, Gowa, Bulukumba (Ernawati, 2018). Berikut tabel perkembangan produksi jagung terbesar di Sulawesi Selatan tahun 2015-2019:

Tabel 1. 1 Produksi Jagung Terbesar di Sulawesi Selatan Tahun 2015 – 2019

No	Kabupaten	Tahun					Total	Persentase
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Bantaeng	138.915	146.257,6	156.092,4	165.927,2	175.762	782.954,2	8.1%
2	Jeneponto	271.074	301.439	250.682	39.985	298.336	1.521.381	13.8%
3	Gowa	224.079	466.801	383.825	300.849	217.873	1.593.427	10.1%
4	Bone	29.096	242.716,6	305.233,4	367.750,2	430.267	1.636.927,2	19.9%
5	Bulukumba	102.824	85.425,1	95.261,4	105.097,7	114.934	503.542,2	5.3%
6	Lain-lain	520.216	553.296,4	653.997,2	864.438	920.351	3.512.299	42.7%
Total		1.286.204	1795935.700	1.845.091,4	1.844.047,1	2.157.523	8.375.504,8	Rata-rata Pertumbuhan
Pertumbuhan		0.0%	39.6%	2.7%	-0.1%	17.0%	59.3%	11.9%

(Sumber: Dinas Perkebunan Provinsi Sulawesi Selatan)

Hasil survei terhadap beberapa produsen jagung pipilan di Provinsi Sulawesi Selatan menunjukkan bahwa produsen komoditas ini mendapatkan sebagian besar pasokan bahan baku berasal dari wilayah Provinsi Sulawesi Selatan sebanyak 99,60 persen dan sisanya dari Jawa Timur sebesar 0,40 persen. Jagung pipilan produksi Sulawesi Selatan dijual ke berbagai daerah dimana sebagian besar dijual ke wilayah sendiri sebesar 80,52 persen, sisanya dijual ke Provinsi DKI Jakarta, Jawa Tengah, Jawa Timur, Kalimantan Timur, Maluku dan Papua.

Agar komoditas jagung dapat bersaing sebagai kebutuhan pokok, maka salah satu yang dapat dilakukan adalah dengan meningkatkan kinerja jaringan logistik maritim. Sehubungan dengan hal tersebut pada kajian kali ini yang memiliki tujuan menganalisa kinerja jaringan logistik maritim komoditas jagung di provinsi Sulawesi Selatan yang melalui pelabuhan. Hal tersebut yang menjadi pokok pikiran sehingga Peneliti menetapkan judul penelitian kali ini

### **ANALISIS KINERJA JARINGAN LOGISTIK MARITIM KOMODITAS JAGUNG PROVINSI SULAWESI SELATAN.**

## **1.2 Perumusan masalah**

Agar dalam penelitian ini tidak keluar dari pokok pembahasan maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana pola distribusi pada jaringan logistik maritim komoditas jagung?
2. Bagaimana kinerja distribusi pada jaringan logistik maritim komoditas jagung?

## **1.3 Tujuan penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi pola distribusi pada jaringan logistik maritim komoditas jagung.
2. Mengidentifikasi kinerja distribusi pada jaringan logistik maritim komoditas jagung.

## **1.4 Manfaat penelitian**

Manfaat khusus serta pentingnya penelitian ini dalam mengatasi masalah strategis nasional dalam kinerja jaringan logistik maritim dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Diharapkan dapat menjadi masukan kepada pihak pemerintah dalam menyusun aturan/kebijakan terkait kinerja logistik maritim
2. Menambah ilmu pengetahuan, mengetahui, serta mempraktekkan semua teori mengenai Kinerja Logistik Maritim.
3. Teridentifikasinya pola distribusi logistik maritim dari komoditas jagung, dari produsen menuju pelabuhan yang dapat digunakan sebagai informasi bagi masyarakat dan instansi pemerintahan untuk melakukan evaluasi.

## **1.5 Batasan Masalah**

Peneliti membatasi ruang lingkup masalah untuk lebih menyederhanakan dan memudahkan penelitian ini. Adapun batasan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Wilayah penelitian adalah PT. SAUT, PT. Bumiputera Transindo, JPT. Eka Multi Logistik, PT. Tanjung Selamat, PT. Freight Express, PT. Temas Line, PT. Meratus Line, PT. Tanto Intim Line, PT. Salam Pasific Indonesia Lines, PT. Caraka Tirta Perkasa, Makassar New Port, dan Terminal Petikemas Makassar.
2. Identifikasi pola distribusi dan kinerja distribusi logistik maritim berawal dari produsen/petani jagung ke gudang distributor hingga ke pelabuhan asal, dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk membantu materi yang dibahas dalam penelitian ini maka uraian singkat bab adalah sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, serta sistematika Penelitian.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini membahas tentang teori-teori dari literatur yang berhubungan dan dapat menyelesaikan masalah Penelitian.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Pada bab ini dikemukakan rancangan penelitian, waktu dan lokasi penelitian, populasi dan sampel, pengambilan data, metode analisa data.

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini berisi analisis hasil dari penelitian yang akhirnya akan mengeluarkan suatu output.

### **BAB V PENUTUP**

Dalam bab ini disimpulkan hasil analisa serta diberikan beberapa saran yang berhubungan dengan hasil penelitian itu sendiri.

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Logistik

Logistik secara umum didefinisikan sebagai bagian dari rantai pasok yang menangani arus barang, arus informasi dan arus uang melalui proses pengadaan, penyimpanan, transportasi, distribusi, dan pelayanan pengantaran sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen, secara aman, efektif dan efisien, mulai dari titik asal (*point of origin*) sampai dengan titik tujuan (*point of destination*) (Lambert dkk, 2006).

Dalam Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Perpres No. 26 Tahun 2012), logistik didefinisikan sebagai bagian dari rantai pasok (*supply chain*) yang menangani arus barang, informasi, dan uang melalui proses pengadaan (*procurement*), penyimpanan (*warehousing*), transportasi (*transportation*), distribusi (*distribution*), dan pelayanan pengantaran (*delivery services*). Adapun penyusunan sistem logistik ditujukan untuk meningkatkan keamanan, efisiensi, dan efektifitas pergerakan barang, informasi, dan uang mulai dari titik asal (*point of origin*) sampai dengan titik tujuan (*point of destination*) sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen.

Secara umum kegiatan logistik terdiri dari 2 (dua) kegiatan yaitu kegiatan pergerakan (*move*) dan kegiatan penyimpanan (*store*), sehingga jika kedua kegiatan ini direncanakan dan dikendalikan secara ketat, maka masalah sistem logistik secara keseluruhan akan dapat terselesaikan dengan baik. Dua kegiatan utama tersebut diurai menjadi beberapa kegiatan yaitu pemrosesan pesanan, transportasi, persediaan, penanganan barang, struktur fasilitas dan sistem informasi dan komunikasi. Ketujuh kegiatan itu disebut juga sebagai bauran kegiatan logistik (*logistics activity mix*) dimana semua kegiatan tersebut tidak dapat dihindarkan keberadaannya dalam sebuah sistem rantai pasok (*Supply Chain Sistem*).

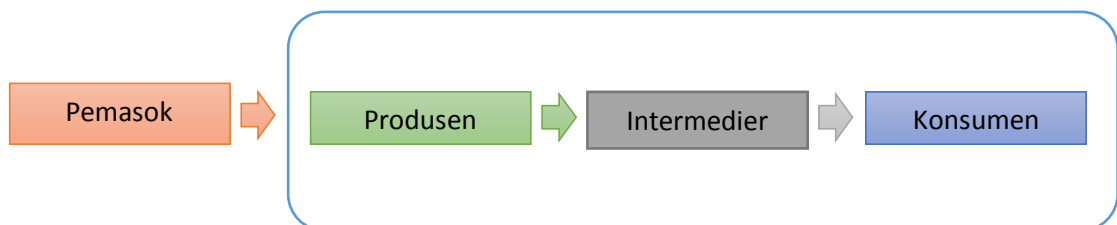
Dalam sistem distribusi ini banyak faktor yang memengaruhi keberhasilan atau ketidakberhasilannya, adapun faktor dimaksud yaitu (1) apakah sarana dan

prasarana angkutan sudah memadai, dalam rangka mengirim barang ke tujuan secara tepat waktu (*transportation*) (2) apakah yakin bahwa jumlah barang yang dikirim sudah pasti sesuai DO (*Delivery Order*) yang dikeluarkan Departemen Sales (*inventory*), (3) Apakah pusat-pusat distribusi (*Warehouse*) beserta fasilitas pendukungnya sudah siap, sehingga barang sampai ke dealer tak terkendala (*facility structure*), (4) apakah sistem penanganan barang-barang sudah memadai, sehingga tidak terjadi kerusakan dan kehilangan dalam distribusi (*material handling*), (5) apakah sistem informasi dan komunikasi yang dimiliki/digunakan sudah sesuai dengan kebutuhan (*communication & information*).

Dalam berbagai kegiatan organisasi yang berorientasi laba ataupun nirlaba, proses kegiatan logistik merupakan kebutuhan yang tak mungkin dihindarkan, karena akan selalu ada proses pergerakan dan penyimpanan (*move and store activity*). Apalagi kegiatan yang bertaraf nasional dan mendapat sorotan internasional, logistik mutlak harus mendapatkan perhatian yang serius.

## 2.2 Sistem Logistik

Sistem logistik tersusun atas fasilitas-fasilitas yang terhubung dengan jasa pelayanan transportasi. Sistem ini membahas mengenai bagaimana suatu material diproses, manufaktur, disimpan, diseleksi, untuk kemudian dijual atau dikonsumsi. Pembahasan dalam sistem logistik ini merupakan pembahasan yang komperhensif, termasuk pendistribusian, titik/poin pengalihan angkutan, terminal transportasi, penjualan eceran, pusat penyortiran barang, dan dokumen, pusat penghancuran, dan pembuangan dari keseluruhan kegiatan industri (Ghiani dkk., 2004).



Gambar 2. 1 Skema Sistem Logistik (Sumber: Prof. Senator, 2012)

Berdasarkan skema gambar 2.1 dapat digambarkan bahwa sistem logistik merupakan sistem yang membahas mengenai keterkaitan antara entitas/pelaku

dalam sebuah kegiatan logistik yang terintegrasi, dari pemasok hingga konsumen dalam masing-masing jaringan distribusi untuk menggerakkan barang/jasa. Adapun yang menjadi objek dari sistem logistik dapat berupa barang jadi, barang  $\frac{1}{2}$  jadi, maupun bahan baku. Untuk memaksimalkan nilai sistem logistik yang diupayakan, diperlukan variasi rencana mengenai pengambilan keputusan untuk setiap tahapan aktivitasnya. Perencanaan sistem logistik yang mendukung juga mempengaruhi desain dan operasional sistem logistik yang akan diberlakukan guna menciptakan efisiensi dan efektifitas produksi suatu barang dan jasa (Prof. Senator, 2012).

### **2.3 Elemen Sistem Logistik**

Dalam Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional mengenai pembahasan sistem logistik, perlu diketahui bahwa objek logistik tidak terbatas hanya pada logistik barang, melainkan termasuk logistik penumpang, logistik bencana, dan logistik militer (pertahanan keamanan) yang dilakukan oleh setiap pelaku bisnis dan industri baik pada sektor primer, sekunder maupun tersier dalam rangka menunjang kegiatan operasionalnya. Lebih lanjut dalam ini diuraikan bahwa aktivitas logistik juga melibatkan berbagai pemangku kepentingan yang dapat dikategorisasikan kedalam dalam lima kelompok, diantaranya:

1. Konsumen, pengguna logistik yang membutuhkan barang untuk penggunaan proses produksi maupun untuk konsumsi. Konsumen berkewenangan untuk menentukan sendiri jenis dan jumlah barang yang akan dibeli, dari siapa dan dimana barang tersebut ingin dibeli dan kemana tujuan barang tersebut diantarkan.
2. Pelaku Logistik (PL), yaitu sebagai pemilik dan penyedia barang yang dibutuhkan oleh para konsumen, dibagi menjadi dua diantaranya: a. Produsen, pelaku logistik yang bertindak sebagai penghasil/ pembuat barang. Penyalur (*intermediare*) yang bertindak sebagai perantara perpindahan kepemilikan barang dari produsen menuju ke konsumen melalui saluran distribusi (pedagang besar/*wholesaler*, grosir, distributor, agen, pasar, pengecer, warung, dan sebagainya) dalam suatu mekanisme tata niaga.

3. Penyedia Jasa Logistik (*Logistics Service Provider*), merupakan institusi penyedia jasa yang bertugas mengirimkan barang (*transporter, freight forwarder, shipping liner, EMKL, dsb*) dari lokasi asal barang (*shipper*), seperti produsen, pemasok, atau penyalur; menuju tempat tujuannya (*consignee*), seperti konsumen, penyalur, atau produsen; dan jasa penyimpanan barang (pergudangan, fumigasi, dan sebagainya).
4. Pendukung Logistik, yaitu institusi mendukung efektivitas dan efisiensi kegiatan logistik, dan turut berkontribusi dalam penyelesaian jika terjadi permasalahan selama aktivitas logistik berlangsung. Adapun aktor-aktor yang termasuk dalam kategori ini diantaranya asosiasi, konsultan, institusi pendidikan dan pelatihan serta lembaga penelitian.
5. Pemerintah, Adapun peran pemerintah dalam aktivitas logistik diantaranya, sebagai:
  - a. Regulator yang menyiapkan peraturan perundangan dan kebijakan.
  - b. Fasilitator yang menyediakan dan membangun infrastruktur logistik yang diperlukan untuk terlaksananya proses logistik.
  - c. Integrator yang mengkoordinasikan dan mensinkronkan aktivitas logistik sesuai dengan visi yang ingin dicapai, dan pemberdayaan baik kepada pelaku logistik, penyedia jasa logistik maupun pendukung logistik.

## 2.4 Logistik Maritim

Logistik maritim adalah sistem yang mencakup semua kegiatan yang terlibat dalam transportasi maritim dan manajemen. Adapun fungsi utama dan kegiatan pendukung logistik maritim seperti pada tabel dibawah ini.

Tabel 2. 1 Fungsi Utama dan Kegiatan Pendukung Logistik Maritim

	<b>Pengiriman</b>	<b>Pelabuhan/Terminal Operation</b>	<b>Kargo Penelurusan</b>
<b>Fungsi utama</b>	Memindahkan kargo dari pelabuhan ke pelabuhan	Pengiriman penerimaan; bongkar/muat kargo; bongkar muat; menghubungkan ke transportasi darat.	Pemesanan kapal; dan mempersiapkan dokumen yang diperlukan untuk pengangkutan laut dan perdagangan, atas nama pengirim.

<b>Kegiatan pendukung</b>	Dokumentasi yang berkaitan dengan perdagangan laut; pelacakan kontainer dan informasi; layanan intermoda.	Pergudangan; menawarkan pusat distribusi; pengujian; majelis; memperbaiki.	Manajemen persediaan; pengemasan; pergudangan
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------

(Sumber: Song dan Panayides, 2012)

Transportasi maritim sebagai salah satu komponen utama dari sistem logistik bertanggung jawab untuk membawa dan menangani kargo di lautan dan akibatnya menghubungkan hubungan transportasi yang tersebar luas antara produsen dan pelanggan. Dalam perspektif ini, transportasi laut dapat dipandang sebagai bagian strategis dari sistem integrasi logistik. Berdasarkan signifikansi strategis transportasi maritim ini Panayides mendefinisikan konsep logistik maritim sebagai proses perencanaan, pelaksanaan, dan pengelolaan pergerakan barang dan informasi yang terlibat dalam pengangkutan laut (Panayides, 2006). Logistik maritim melibatkan tidak hanya kegiatan yang berkaitan dengan transportasi laut seperti pengiriman, pelayaran laut, pengangkutan kargo dan bongkar muat, tetapi juga layanan logistik lainnya seperti penyimpanan, pergudangan, manajemen persediaan, menawarkan pusat distribusi, kualitas kongrol, pengujian, perakitan, pengemasan, repacking, repairing, koneksi darat dan penggunaan ulang.

Ada tiga pemain kunci yang membentuk sistem logistik maritim: pengiriman, pengoperasian pelabuhan atau terminal dan pengiriman barang (Song and Panayides, 2012). Fungsi utama dari sistem pengiriman adalah memindahkan barang-barang pengirim dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, pengiriman juga menyediakan layanan logistik lainnya untuk berhasil mendukung pengiriman dan aliran logistik, misalnya layanan pengambilan, pemberitahuan pengiriman, layanan penanganan khusus untuk pelanggan *inbound* atau *outbound bill of lading (B / L)*”, pelacakan kontainer dan layanan informasi dan intermodal, Fungsi utama operasi pelabuhan atau terminal adalah memuat dan mengeluarkan muatan dari kapal, dan membuat persiapan agar kargo siap dikirim ke tujuan akhir melalui transportasi darat.

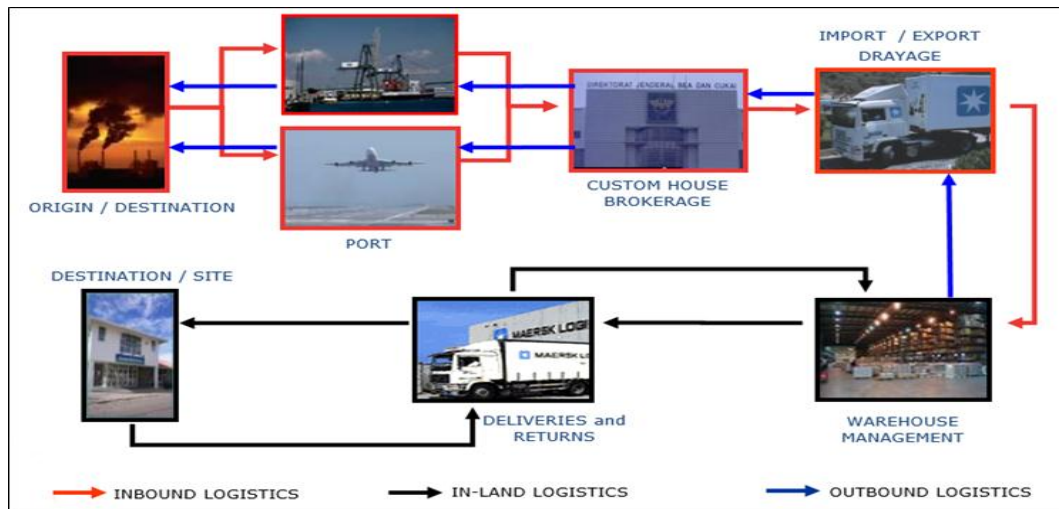


Penelitian terkait dengan jaringan logistik maritim di Indonesia telah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya. Rahmawan dkk (2017) mengembangkan model *decision-making* jaringan logistik untuk setiap level strategis, taktikal dan operasional dalam menentukan tipe kapal, rute pelayaran dan alokasi muatan barang.

Namun penelitian-penelitian tersebut hanya melibatkan pelabuhan dan transportasi laut dalam analisisnya. Logistik maritim tidak hanya fokus pada fungsi transportasi saja namun juga melibatkan fungsi gudang. Lebih lanjut, setelah melakukan kajian literatur dari 14 penelitian terkait logistik maritim menyimpulkan bahwa logistik maritim terdiri dari tiga pemain utama yakni; transportasi laut, perusahaan pelayaran, operator pelabuhan dan jasa *freight forwarder* (Nam and Song, 2011).

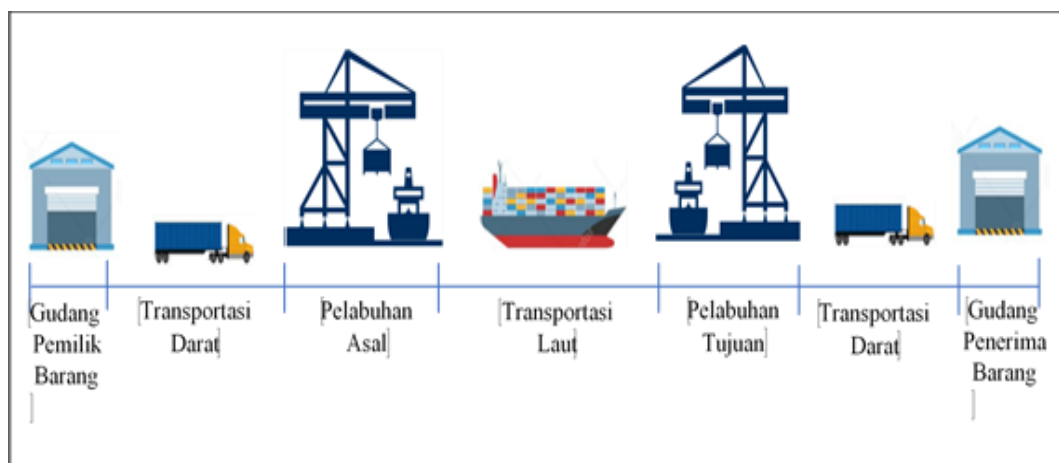
Adapun pola pergerakan muatan barang dan petikemas dianalisa dari tempat asal hingga siap diangkut berdasarkan pelayaran domestik internasional dilakukan dengan pendekatan sistem logistik. Aliran barang dari titik asal menuju titik tujuan akan membutuhkan beberapa aktivitas yang dikenal dengan ‘aktivitas kunci dalam logistik’ diantaranya: 1) pelayanan kostumer, 2) perencanaan *demand*, 3) inventori, 4) komunikasi logistik, 5) penanganan material/barang, 6) transportasi, dan 7) pergudangan dan penyimpanan (Lambert dkk, 2006).

Untuk keperluan analisis efektifitas logistik maka perlu memandang jaringan logistik dalam sebuah sistem yang menyeluruh seperti yang ditunjukkan pada gambar 2.2



Gambar 2. 2 Cakupan Total Logistik (Sumber: Rais, 2021)

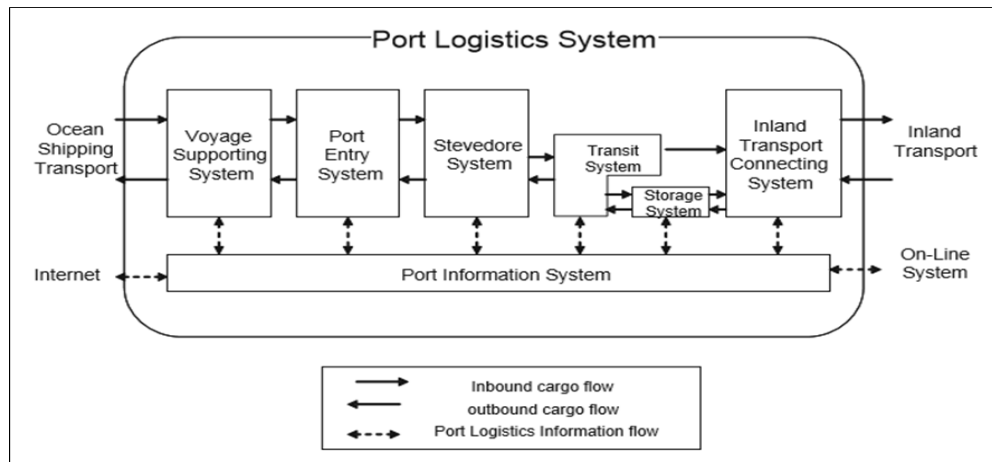
Aliran barang secara umum dalam jaringan logistik maritim dari pemilik barang hingga penerima barang ditunjukkan pada gambar 2.3



Gambar 2. 3 Jaringan Logistik Maritim (Sumber:

<https://www.dreamstime.com/infographic-incoterms-shipping/>)

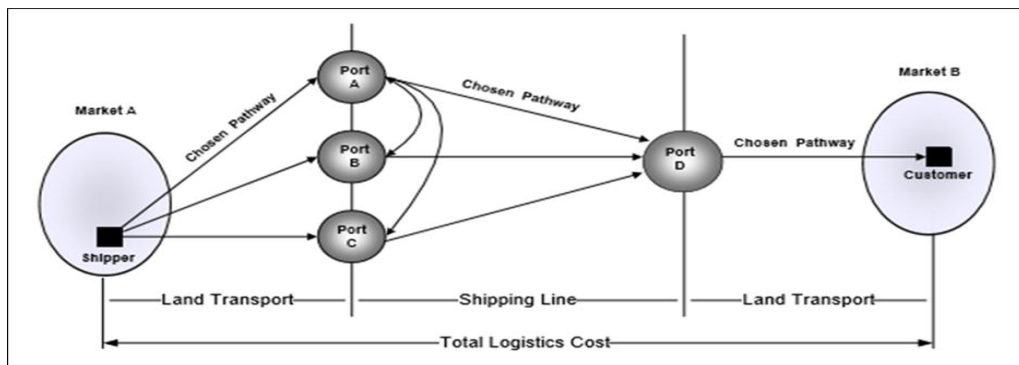
Salah satu subsistem yang kompleks dalam jaringan logistik maritim adalah pelabuhan. Komoditas yang diangkut melalui laut, menghabiskan waktu 2 hingga lebih dari 7 hari di pelabuhan. Hal ini tentunya akan menambah biaya yang pada akhirnya dibebankan pada harga akhir dari komoditas. Sistem logistik di pelabuhan dapat dipresentasikan seperti pada gambar 2.4.



Gambar 2. 4 Sistem Logistik Di Pelabuhan (Sumber: Roh dkk., 2007)

Proses logistik di pelabuhan dapat dianalisa dengan melakukan pendekatan *Structured Analysis and Design Technique* (SADT) (lihat Gambar 2.4). Metode ini dipilih karena merupakan metode yang dapat menyusun secara handal sistem hierarki model sehingga dapat menganalisa klaster proses logistik pelabuhan, aktifitas, dan stakeholders-nya.

Kinerja logistik dapat dinilai berdasarkan biaya dan kualitas pelayanannya terkait dengan aktivitas logistik (Zaroni, 2017). Untuk logistik barang khususnya komoditas, biaya dapat menjadi parameter utama dalam penilaian jaringan logistiknya bahwa jaringan distribusi untuk komoditas menghabiskan biaya hingga 30% dari biaya produksi dan pemasarannya (Russel dan Taylor, 2009). Adapun total biaya logistik dapat dilihat pada Gambar 2.5, dimana total biaya logistik meliputi seluruh komponen biaya logistik dari titik asal hingga titik tujuan.



Gambar 2. 5 Total Biaya Logistik Dengan Proses Pengangkutan Multimoda (Sumber: Magala dan Summons, 2008)

Indikator kualitas pelayanan logistik diukur dalam bentuk *on time performance*, *lead time*, keamanan, tingkat kerusakan, *tracking* dan *tracing*, dan lain-lain. Terdapat beberapa metode yang dapat digunakan dalam menyusun konsep ataupun model jaringan logistik, salah satunya adalah metode analisis SWOT (*Strenght*, *Weakness*, *Oppurtunity*, *Threat*). Metode ini telah umum digunakan dan dapat diaplikasikan di berbagai bidang serta berbagai bentuk organisasi maupun sistem. Metode SWOT merupakan metode yang digunakan untuk mengevaluasi faktor-faktor kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*) dan ancaman (*threat*) dengan memaksimalkan kekuatan dan kelemahan tersebut serta secara bersamaan meminimalkan kelemahan dan ancaman pada organisasi atau sistem yang ditinjau (Rangkuti, 2013).

## **2.5 Kinerja Logistik**

Logistik berisi serangkaian aktivitas pergerakan barang mulai dari pemasok ke pabrik, gudang pabrik ke distributor, distributor ke pengecer, dan pengecer ke konsumen akhir, sesuai dengan sistem saluran distribusi perusahaan masing-masing. Dalam aktivitas logistik, selain aliran pergerakan barang, juga mencakup aliran informasi dan aliran keuangan.

Setiap aktivitas logistik banyak menggunakan infrastruktur dan fasilitas seperti pelabuhan, jalan raya, gudang, rel kereta api, alat transportasi, material handling equipment, dan teknologi informasi seperti *transport management system* (TMS), *warehouse management system* (WMS), *fleet management system* (FMS), *order management system* (OMS), dan lain-lain. Selain infrastruktur dan fasilitas logistik, dalam aktivitas logistik banyak melibatkan tenaga kerja, mulai dari tenaga kerja driver, operator, supervisor, dan managerial (Kementrian Perdagangan, 2013).

Kinerja logistik selalu diukur hasilnya dan dilakukan evaluasi secara periodik, agar dapat dilakukan perbaikan kinerja secara berkelanjutan. Umumnya kinerja logistik diukur berdasarkan: (1) indikator biaya logistik dan (2) indikator kualitas layanan logistik. Indikator biaya logistik menunjukkan biaya logistik total untuk menjalankan semua aktivitas logistik perusahaan dalam proses rangkaian

rantai pasok. Sementara indikator kualitas layanan logistik menunjukkan kinerja layanan yang dihasilkan dari aktivitas logistik (Zaroni, 2017).

Kinerja layanan logistik umumnya diukur dalam bentuk on time performance, lead time, keamanan, tingkat kerusakan, *tracking & tracing*, dan lain-lain. Dalam konteks negara, kinerja logistik suatu negara ditunjukkan dengan *Logistics Performance Index* (LPI) yang dirilis setiap tahunnya oleh Bank Dunia.

Tabel 2. 2 Kinerja Layanan Logistik

No.	Indikator Kinerja Logistik	Definisi	Keterangan
1	<i>On Time Performance</i> (Tingkat Ketepatan Waktu Pengiriman) (World Bank, 2016)	1) Menjadi alat pengukur dari kinerja perusahaan jasa secara tidak langsung OTP sendiri berpengaruh terhadap pendapatan perusahaan. (Gloria Evanna Kembuan, 2004:18).	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Mempengaruhi kualitas pelayanan yang diberikan kepada customer dan juga reputasi serta operasional yang ekonomis dari sebuah perusahaan jasa</li> <li>· Sangat berpengaruh terhadap proses logistik dan berkaitan erat dengan biaya yang akan dikeluarkan. Ketepatan waktu pengiriman dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu port time dan sea time. Port time dipengaruhi oleh kualitas pelabuhan dan fasilitasnya</li> </ul>
		2) Memberikan tingkat ketepatan waktu yang sesuai dengan jadwal yang telah diberikan. (Warta Ardhia, 2011)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Dapat dipengaruhi banyak factor, diantaranya adalah terlambatnya waktu tiba dilokasi, tidak berfungsinya peralatan yang berhubungan dengan logistik, dan kondisi cuaca buruk</li> </ul>
2	<i>Lead Time</i> (World Bank, 2016)	Lead Time adalah lamanya waktu antara mulai dilakukannya pemesanan bahan-bahan sampai dengan kedatangan bahan-bahan yang dipesan tersebut dan diterima	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Bagi customer, lead time adalah waktu yang diperlukan untuk memproses pesanan hingga menerima pengiriman produk yang dipesan.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>· Berpengaruh terhadap keputusan pemesanan bahan dalam setiap proses produksi.</li> </ul>

		di gudang persediaan. (Assauri, 2008 : 264)	· Akibat, tingginya persediaan yang merugikan perusahaan ataupun kekurangan bahan yang dapat digunakan sehingga mengakibatkan berhentinya proses produksi.
3	Keamanan ( <i>World Bank, 2016</i> )	Proses identifikasi ancaman, kerentanan, dan dampaknya bagi perusahaan serta identifikasi penanggulangan yang sesuai untuk mengurangi risiko sampai ke batas yang dapat diterima. (ISO 28000:2007)	<p>· Tujuan Utama; a) Untuk membangun efisiensi dan mengamankan pergerakan barang; b) untuk mendorong system rantai pasok mampu menghadapi dan bertahan dari ancaman dan bahaya yang semakin berkembang; c) membangun system yang dapat pulih secara cepat ketika terjadi gangguan.</p> <p>· Resiko antara lain; a.) Shrinkage (kehilangan produk pada titik tengah antara produksi dan supplier sampai ke titik penjualan) dan pencurian; b) Terorisme; c) Penyelundupan barang; d) Pembajakan.</p>
4	Tingkat Kerusakan/Kualitas ( <i>World Bank, 2016</i> )	Tingkat kerusakan pada komoditas pangan sangat tinggi, karena sifat komoditas yang mudah rusak (perishable). Kerusakan terjadi baik dalam penanganan pada saat panen pasca panen, penyimpanan di sentra pertanian, transportasi, dan penyimpanan di sentra pemasaran. (Setijadi, 2016)	<p>· Sangat berdampak terhadap ketersediaan dan harga pangan</p> <p>· Upaya tindak lanjut yaitu, a) pemetaan rantai pokok dan saluran distribusi pangan dari tingkat produksi hingga tingkat konsumsi; b) Penyiapan infrastruktur logistik berbasis komoditas; c) pengembangan infrastruktur cold chain; d) revitalisasi prasarana pengelolaan komoditas seperti sub terminal agro (STA) di sentra produksi; e) pembangunan system pergudangan di sentra pemasaran</p>

5	<i>Tracking dan Tracing (World Bank, 2016)</i>	Sistem pencatatan pergerakan produk dari produksi, penyimpanan di gudang, distribusi, hingga produk terjual, serta menunjukkan seberapa besar kemampuan untuk melacak dan mengikuti barang-barang dalam pengiriman. (World Bank, 2014)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Kemampuan untuk tracking dan tracing sangat penting bagi upaya mempertemukan pasokan dan permintaan suatu komoditi. Schiefer dan Gerhard (2008), menyatakan dengan tersedianya tracking and tracing system yang handal, akan diperoleh manfaat atau keuntungan, antara lain: <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) prosedur identifikasi dan penyusuran serta penelusuran produk/ komoditi dari tahap produksi, distribusi, dan instalasi;</li> <li>(b) ketersediaan informasi tentang bagian-bagian yang terdapat dalam sebuah produk/komoditi, seperti spesifikasi, status produk/komoditi, jumlah, dan lain-lain;</li> <li>(c) ketersediaan informasi tentang isi yang tepat tentang produk/komoditi tersebut;</li> <li>(d) membantu ke arah pencapaian process control.</li> </ul> </li> <li>· Selain itu, fungsi tracking pada suatu komoditi akan membantu konsumen maupun produsen untuk mengetahui para pelaku bisnis dalam rantai pasok tersebut, termasuk di dalamnya bagaimana cara para pelaku dalam menangani produk/komoditi. Keberadaan tracking and tracing system pada akhirnya akan menjamin kepastian kuantitas dan kualitas suatu produk atau komoditi secara tepat (Boehlje et al, 1999).</li> </ul>
6	<i>Biaya Logistik (World Bank, 2007)</i>	Biaya transportasi laut merupakan seluruh komponen biaya yang dihasilkan pada saat kapal beroperasi, baik	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Komponen biaya transportasi yang akan dihitung adalah voyage cost dan charter cost dan diasumsikan bahwa</li> </ul>

		pada saat kapal berlayar (sea time) maupun pada saat kapal berada di pelabuhan (Port Time) (World Bank, 2016)	perusahaan pelayaran mencharter kapal.
			· Biaya Penyimpanan (Storage Cost) merupakan biaya yang dihasilkan dari adanya aktivitas penyimpanan peti kemas di lapangan peti kemas (container yard) di pelabuhan sebelum peti kemas tersebut di muat atau sebelum dibawa ke luar pelabuhan oleh truk pengangkut
			· Inventory Carrying cost merupakan biaya yang di bayar oleh pemilik barang (Shipper) akibatnya danaya ketidaksediaan peti kemas untuk mengangkut komoditi yang akan mereka kirimkan

(Sumber: Supply Chain Indonesia, 2018)

Daya saing suatu negara ditentukan pula salah satunya oleh LPI ini. LPI diukur dari aspek berikut:

- a. Efisiensi *customs* dan pengelolaan perbatasan (*Customs*).
- b. Kualitas perdagangan dan infrastruktur transportasi (*Infrastructure*).
- c. Kemudahan mengatur pengiriman dengan harga yang kompetitif (*Ease of arranging shipments*).
- d. Kompetensi dan kualitas layanan logistik (*Quality of logistiks services*).
- e. Kemampuan untuk melacak dan menelusuri kiriman (*Tracking and tracing*).
- f. Frekuensi pengiriman yang tepat waktu (*Timeliness*)

Dari keenam aspek assessment LPI tersebut, paling tidak ada empat aspek LPI yang ditentukan oleh kinerja logistik perusahaan, baik perusahaan sebagai pengiriman barang (*shipper*) maupun perusahaan penyedia jasa logistik, yaitu: kemudahan mengatur pengiriman dengan harga yang kompetitif, kompetensi dan kualitas layanan logistik, kemampuan untuk melacak dan menelusuri kiriman, dan frekuensi pengiriman yang tepat waktu. Daya saing bisnis dan negara, setidaknya ditentukan oleh dua faktor utama: biaya dan kualitas layanan, oleh karena itu



pengukuran dan evaluasi kinerja logistik penting untuk dilakukan agar dapat dilakukan perbaikan secara berkelanjutan (Zaroni, 2017).

## 2.6 Saluran Distribusi Logistik

Saluran distribusi logistik hanya mencakup bagian diantaranya produsen, distributor dan pelanggan, baik secara langsung maupun tidak langsung dalam memenuhi permintaan. Distribusi logistik hanya meliputi pengangkut, gudang, pengecer, dan bahkan pelanggan itu sendiri.

Saluran distribusi logistik merupakan hal yang dinamis dan melibatkan aliran informasi yang konstan, produk, dan keuangan antar tingkat-tingkat yang berbeda. Pada kenyataannya, tujuan utama dari berbagai logistik adalah memenuhi kebutuhan pelanggan dan dalam prosesnya, menghasilkan keuntungan bagi perusahaan. Ukuran performansi distribusi logistik, meliputi:

1. Kualitas (tingkat kepuasan pelanggan, loyalitas pelanggan, ketepatan pengiriman).
2. Waktu (*total replenishment time, business cycle time*).
3. Biaya (*total delivered cost*, efisiensi nilai tambah).
4. Fleksibilitas (jumlah dan spesifikasi) Distribusi Logistik dalam SCM juga bisa diartikan jaringan organisasi yang menyangkut hubungan ke hulu (*upstream*) dan ke hilir (*downstream*), dalam proses yang berbeda dan menghasilkan nilai dalam bentuk barang/jasa di tangan pelanggan terakhir (*ultimate customer/end user*).

Keunggulan kompetitif dari distribusi logistik adalah bagaimana kemampuan me-manage aliran barang atau produk dalam suatu rantai pasok, dengan kata lain model jaringan distribusi logistik merupakan satu kegiatan penting yang harus dilakukan pada supply chain management. Implementasi strategi supply chain hanya berlangsung secara efektif apabila supply chain memiliki jaringan dengan konfigurasi yang sesuai (Punjawan.I.N.,2005) karena konfigurasi jaringan bisa menentukan apakah suatu distribusi logistik akan bisa menjadi responsif atau efisien. Pada dasarnya jaringan pada distribusi logistik merupakan hasil dari

beberapa tindakan strategis. Pertama tindakan tentang lokasi strategis pusat distribusi, fasilitas gudang, keandalan tenaga kerja, kelancaran transportasi dan ketersediaan produk.

Sejalan dengan filosofi distribusi logistik yang menghendaki integrasi antara sistem, pengukuran kinerja pada distribusi logistik dirancang berdasarkan proses (*proces-based*). Proses adalah kumpulan dari aktivitas yang melintasi waktu dan tempat, memiliki awal, akhir dan input maupun output yang jelas.

Untuk menghubungkan pasar, jaringan distribusi, proses pabrikasi dan aktivitas pengadaan sedemikian sehingga konsumen dilayani pada tingkat yang lebih tinggi tetapi pada biaya yang lebih rendah dengan kata lain untuk mencapai keunggulan bersaing maka perlu mengurangi biaya dan meningkatkan pelayanan. Adapun indikator manajemen logistik dalam SCM menurut Martin Christopher yang dikutip Eko Indrajit (2002:42) adalah:

1. Lokasi
2. Transportasi
3. Persediaan dan Peramalan
4. Pemasaran dan Saluran Restruktur
5. Sumber dan Manajemen Pemasok
6. Informasi dan Media Elektronik
7. Pelayanan dan Layanan Purna jual
8. Perputaran Logistik dan Isu Terbaru
9. Outsourcing dan Aliansi Strategi

## **2.7 Pelabuhan**

Pelabuhan merupakan pintu keluar masuknya berbagai arus yang dilihat dari aspek ekonomi, meliputi arus barang/komoditas, ekspor impor interinsuler, arus penumpang, baik penumpang dari/ke luar negeri maupun penumpang dari/ke antar pulau, arus kapal, baik kapal berbendera merah putih maupun bendera asing, arus uang dari berbagai mata uang asing maupun mata uang nasional, arus dokumen, yakni dokumen menyertai dan melindungi barang/komoditas ekspor impor,

sedangkan arus yang non ekonomi arus viru/bakteri yang terbawa penumpang pada arus barang dan arus manusia yang melalui pelabuhan. Untuk mengantisipasinya, di setiap pelabuhan samudra di Indonesia ditetapkan karantina tumbuhan dan karantina hewan oleh balai besar karantina *Port Health Center*.

Dilihat dari peran pelabuhan yang begitu kompleks sehingga pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan. Pada dasarnya pelabuhan terdiri dari 2 (dua) jenis yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan sungai dan danau. Pelabuhan laut memiliki hierarki antara lain pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dan pelabuhan pengumpan (pengumpan regional dan pengumpan lokal).

## **2.8 Peran pelabuhan**

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Bab II Pasal 4 tentang Kepelabuhanan, peran pelabuhan yaitu:

- Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
- Pintu gerbang kegiatan perekonomian
- Tempat kegiatan alih moda transportasi
- Penunjang kegiatan industri dan atau perdagangan
- Tempat distribusi, produksi, konsolidasi muatan atau barang
- Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan Negara

### **2.8.1 Pelayanan Di Pelabuhan**

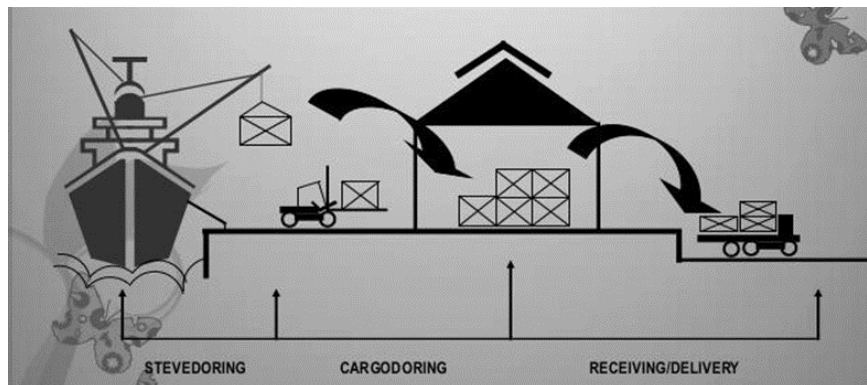
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM.21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, BAB I Pasal 1 Ayat 13 menerangkan bahwa, “Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi *stevedoring, cargodoring dan receiving/ delivery* di pelabuhan”

## 2.8.2 Mekanisme Kegiatan Bongkar di Pelabuhan

Secara umum mekanisme kegiatan bongkar telah dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM.21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, pada BAB I Pasal 1 Ayat 13 sampai dengan Ayat 16 yang berbunyi :

- 13) Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi *stevedoring, cargodoring dan receiving/ delivery* di pelabuhan.
- 14) *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
- 15) *Cargodoing* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/ jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
- 16) *Receiving/ Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/ tempat penumpukan di gudang/ lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Dari penjelasan diatas dapat diketahui bahwa kegiatan bongkar barang meliputi kegiatan yang dilakukan saat barang dibongkar dari kapal dan diangkut hingga ke pintu keluar pelabuhan (*get out*).



Gambar 2. 6 Ilustrasi Mekanisme Kegiatan Bongkar Di Pelabuhan (Sumber: <https://shipsapp.co.id/>)

Sedangkan mekanisme kegiatan bongkar barang di pelabuhan dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yakni :

1. Proses kegiatan bongkar dari kapal secara TL (*truck lossing*)

Proses kegiatan bongkar secara TL (*truck lossing*) dilakukan hanya melewati tahap *stevedoring* atau barang dibongkar kemudian diangkut dengan truk lalu barang langsung dibawa keluar pelabuhan melewati pintu keluar (*get out*) tanpa melewati tahap *cargodoring* dan *receiving*. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM.21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, Pasal 8 menjelaskan bahwa :

“Pelayanan kegiatan bongkar dan muat langsung (*truck lossing*) diperuntukkan bagi sembilan bahan pokok, barang strategis, barang militer serta barang/ bahan berbahaya yang memerlukan penanganan khusus sesuai kondisi pelabuhan setempat”

Dari penjelasan tersebut diketahui bahwa untuk kegiatan bongkar secara TL (*truck lossing*) diberlakukan kepada muatan tertentu.

2. Proses kegiatan bongkar dari kapal secara non-TL (*truck lossing*)

Untuk proses kegiatan bongkar secara non-TL (*truck lossing*) dilaksanakan melalui tiga tahapan kegiatan bongkar barang yakni :

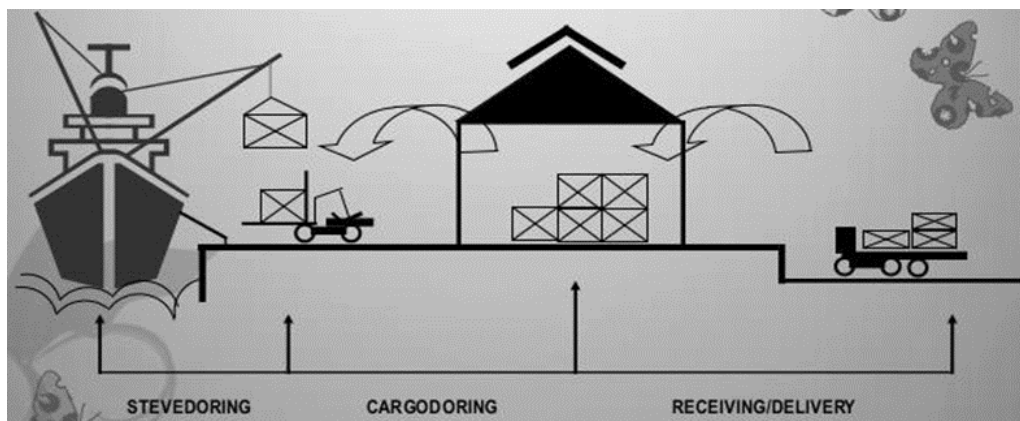
- a. *Stevedoring*, yakni membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truk;

- b. *Cargodoring*, yakni melepaskan barang dari tali/ jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan barang;
- c. *Receiving*, yakni memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan barang di gudang / lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan.

Setelah barang siap di atas kendaraan, maka tahap terakhir adalah kendaraan pengangkut barang keluar pelabuhan melalui pintu keluar (*get out*) untuk dilanjutkan ke tempat tujuan.

## 2.9 Mekanisme Kegiatan Muat di Pelabuhan

Sama dengan kegiatan bongkar, mekanisme kegiatan muat juga telah dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM.21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, pada BAB I Pasal 1 Ayat 13 sampai dengan Ayat 16. Bedanya mekanisme kegiatan muat barang merupakan kebalikan dari mekanisme kegiatan bongkar barang. Kegiatan muat barang meliputi kegiatan yang dilakukan dari saat barang melewati pintu masuk pelabuhan (*get in*) hingga dimuat ke kapal.



Gambar 2. 7 Ilustrasi Kegiatan Muat Di Pelabuhan (Sumber: <https://shipsapp.co.id/>)

Sedangkan mekanisme kegiatan muat barang di pelabuhan dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yakni :

1. Proses kegiatan muat ke kapal secara TL (*truck lossing*)

Proses kegiatan muat secara TL (*truck lossing*) dilakukan hanya melewati tahap *stevedoring* atau barang dimuat langsung ke kapal setelah kendaraan pengangkut melewati pintu masuk (*get in*) pelabuhan dan tanpa melewati tahap *delivery* dan *cargodoring*. Sama seperti kegiatan bongkar, kegiatan muat secara TL (*truck lossing*) dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM.21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, Pasal 8 menjelaskan bahwa :

“Pelayanan kegiatan bongkar dan muat langsung (*truck lossing*) diperuntukkan bagi sembilan bahan pokok, barang strategis, barang militer serta barang/ bahan berbahaya yang memerlukan penanganan khusus sesuai kondisi pelabuhan setempat”

Dari penjelasan tersebut diketahui bahwa untuk kegiatan muat secara TL (*truck lossing*) diberlakukan kepada muatan tertentu.

## 2. Proses kegiatan muat ke kapal secara non-TL (*truck lossing*)

Untuk proses kegiatan muat secara non-TL (*truck lossing*) dilaksanakan melalui tiga tahapan kegiatan muat barang yakni dimulai dari kendaraan pengangkut barang melewati pintu masuk pelabuhan (*get in*) selanjutnya memulai beberapa tahapan muat barang yakni :

- a. *Delivery*, yakni memindahkan barang yang sudah tersusun di atas kendaraan di pintu gerbang/ lapangan penumpukan ke tempat penumpukan barang di gudang/ lapangan penumpukan;
- b. *Cargodoring*, yakni mengangkut barang dari gudang/ lapangan penumpukan barang menuju ke dermaga;
- c. *Stevedoring*, yakni memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke kapal.

Setelah barang siap di atas kapal, maka tahap terakhir adalah kapal akan membawa barang muatan ke tempat tujuan.

## **2.10 Komoditas**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, komoditas adalah: 1. Barang dagangan utama, benda niaga, hasil bumi dan kerajinan setempat dapat dimanfaatkan sebagai komoditas ekspor, 2. Bahan mentah yang dapat digolongkan menurut mutunya sesuai dengan standar perdagangan internasional (F. Rahardi, 2004). Komoditas dibagi menjadi komoditas industri, komoditas pertambangan, komoditas hasil hutan, komoditas hasil laut, komoditas kayu, komoditas hasil kerajinan rakyat.

## **2.11 Komoditas Unggulan**

Komoditas unggulan adalah komoditi potensial yang dipandang dapat dipersaingkan dengan produk sejenis di daerah lain, karena disamping memiliki keunggulan komparatif juga memiliki efisiensi usaha yang tinggi (Ely, 2014). Komoditas unggulan merupakan hasil usaha masyarakat yang memiliki peluang pemasaran yang tinggi dan menguntungkan bagi masyarakat. Beberapa kriteria dari komoditas unggulan adalah:

1. Mempunyai daya saing yang tinggi di pasaran (keunikan/ciri spesifik, kualitas bagus, harga murah)
2. Memanfaatkan potensi sumberdaya lokal yang potensial dan dapat dikembangkan
3. Mempunyai nilai tambah tinggi bagi masyarakat
4. Secara ekonomi menguntungkan dan bermanfaat untuk meningkatkan pendapatan dan kemampuan sumberdaya manusia
5. Layak didukung oleh modal bantuan atau kredit.

Keunggulan suatu komoditas masih dibagi lagi berdasarkan keunggulan komparatif dan keunggulan kompetitif. Keunggulan komparatif merupakan keunggulan yang dimiliki berdasarkan potensi yang ada dan membedakannya dengan daerah yang lain. Keunggulan komparatif ini dapat berupa sumber daya alam, sumber daya manusia. Sedangkan keunggulan kompetitif merupakan keunggulan yang dimiliki dan digunakan untuk bersaing dengan daerah lain.



Dengan kata lain keunggulan kompetitif menggunakan keunggulan komparatif untuk dapat bersaing dengan daerah lain, sehingga menggapai tujuannya yang dalam hal ini adalah komoditi unggulan.

Dalam menganalisis keunggulan suatu komoditas, salah satunya dengan pendekatan sektor basis. Sektor basis memainkan peranan penting sehingga peningkatan besarnya akan membawa pengaruh terhadap peningkatan sektor lainnya. Serangkaian teori yang menjelaskan hubungan antara sektor-sektor dalam suatu perekonomian regional salah satu diantaranya teori basis ekonomi. Teori basis ekonomi ini menyatakan bahwa faktor penentu pertumbuhan ekonomi suatu daerah adalah berhubungan langsung dengan permintaan barang dan jasa dari luar daerah. Pertumbuhan industri-industri yang menggunakan sumber daya lokal, termasuk tenaga kerja dan bahan baku untuk ekspor, akan menghasilkan kekayaan daerah dan penciptaan lapangan kerja (M. Fajri, 2011).

## **2.12 Sistem Distribusi**

Distribusi adalah kegiatan yang berkaitan dengan pemindahan material, biasanya berupa barang (*goods*) atau suku cadang (*parts*), dari pabrik ke pelanggan, sedangkan transportasi berkaitan dengan fungsi perencanaan, penjadwalan, dan pengendalian aktivitas yang berkaitan dengan moda, vendor, dan pemindahan persediaan masuk dan keluar suatu organisasi (APICS).

Dalam sistem distribusi, berbagai pihak yang interdependent terlibat dalam proses penyampaian barang sehingga barang tersebut pada akhirnya dapat digunakan atau dikonsumsi oleh pelanggan atau masyarakat (Kementrian Perdagangan, 2006). Berbagai pihak tersebut membentuk suatu saluran distribusi (*distribution channel*) atau saluran pemasaran (*marketing channel*).

## **2.13 Fasilitas Distribusi**

Kegiatan distribusi membutuhkan berbagai fasilitas, seperti depot, gudang (*warehouse*), pusat konsolidasi (*consolidation centers*), dan pusat distribusi (*distribution centers*). Suatu fasilitas distribusi bisa mempunyai beberapa fungsi. Gudang, misalnya, bisa sekaligus berfungsi sekaligus sebagai pusat konsolidasi dan

pusat distribusi. Berkaitan dengan fasilitas distribusi, beberapa hal perlu menjadi pertimbangan, antara lain penentuan lokasi, kapasitas, peralatan, komoditas yang akan ditangani, wilayah yang akan dilayani, dan sebagainya.

#### **2.14 Transportasi**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi memindahkan produk antara tempat yang berbeda dalam rantai pasokan. Sama seperti pemicu lainnya, transportasi juga memiliki dampak yang besar bagi kemampuan merespon dan efisiensi perusahaan. Transportasi yang lebih cepat menyebabkan rantai pasokan menjadi lebih cepat merespon namun tidak lebih efisien. Tipe transportasi perusahaan juga dapat mempengaruhi persediaan dan lokasi pusat distribusi dalam rantai pasokan.

Terdapat unsur-unsur pengangkutan/transportasi meliputi atas: (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya, (c) ada jalanan/jalur yang dapat dilalui, (d) ada terminal asal dan terminal tujuan, serta (e) sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut (Nasution, 2008).

Peranannya dalam strategi bersaing perusahaan adalah menggambarkan keadaan perusahaan mengenai pertimbangan akan kebutuhan target konsumen. Jika perusahaan menginginkan strategi kompetitif target konsumen dengan tingkat permintaan yang memiliki respon yang tinggi maka perusahaan seharusnya menggunakan transportasi sebagai pemicu agar rantai pasokan lebih merespon.