

BAB II

LANDASAN TEORI DAN TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pusat Logistik

Pusat logistik merupakan pusat dari area tertentu yang mana semua kegiatannya yang berkaitan dengan distribusi transportasi, logistik dan barang, baik untuk transit nasional dan internasional dilakukan, secara komersial, dengan berbagai operator. Operator yang dimaksud mungkin pemilik atau penyewa gedung-gedung atau fasilitas (gudang, pusat distribusi, tempat penyimpanan, kantor, truk layanan, dll) yang dibina di situ. Untuk mendorong transportasi antar moda barang-barang yang ditangani, pusat logistik harus sebaiknya dilayani oleh berbagai moda transportasi (jalan, kereta api, laut, angkutan sungai, udara). Sangat penting bahwa pusat logistik dikelola sebagai badan hukum tunggal dan netral (sebaiknya kerjasama pemerintah dan swasta) jika kerjasama komersial ingin dipastikan sinergi. (EEIG, 2004). Penjelasan mengenai meliputi konteks Pusat Logistik, Definisi kontemporer Pusat Logistik, karakteristik Pusat Logistik, faktor berpengaruh pada Pusat Logistik, Hirarki Pusat Logistik, dan Perkembangan Pusat Logistik, yang dapat diuraikan sebagaimana berikut.

2.1.1 Definisi Kontemporer Pusat Logistik

Konteks pusat logistik berperan sebagai pusat layanan pergerakan barang yang dihubungkan oleh berbagai keterpaduan moda transportasi untuk melayani antara pemasok dan konsumen. Kolaborasi antara pusat logistik berkembang secara paralel dengan kolaborasi antara pemasok dan konsumen di sepanjang rantai pasokan. Sebagaimana permintaan dan kompleksitas

jaringan meningkat sepanjang rantai pasokan, keberadaan pusat logistik sangat diperlukan untuk menawarkan layanan dalam memenuhi kebutuhan pelanggan. Menurut Rimiene et. al. (2007), konsep pusat logistik muncul sekitar 30 tahun yang lalu dan dapat diklasifikasikan ke dalam tiga generasi yang berbeda, selama evolusinya. Seiring waktu, telah terjadi perubahan terhadap bagaimana pergerakan barang ditangani, disimpan, diproduksi, dan dipindahkan, yang secara signifikan menjadi bagian di dalam pengembangan fungsi logistik pada umumnya dan untuk fungsi pusat logistik khususnya. Sejarah pusat logistik dapat ditelusuri kembali yang dimulai dari pelabuhan sebagai pusat atau area ekonomi utama yang membentuk aliran arus barang antar wilayah atau negara. Pajak atau cukai yang dikenakan pada pedagang yang menjual barang-barang mereka, di mana mereka telah mengeluarkan modal besar untuk jumlah barang sebelum perdagangan dilakukan. Setelah zona bebas ekonomi terbatas (zona franca) didirikan di area sekitar pelabuhan di mana barang bisa ditangani dan disimpan tanpa intervensi sampai barang dijual dan pedagang membuat deklarasi.

Tempat-tempat tersebut adalah awal dari pusat logistik yang menyediakan gudang dan penanganan layanan. Terdapat pemikiran mendalam tentang hubungan antara pelabuhan dan pusat logistik. Menurut UNESCAP, ada korelasi positif antara arus kargo di pusat logistik dan jumlah kapal di pelabuhan. Pelabuhan dan pusat logistik telah berkembang bersama-sama untuk meningkatkan daya saing daerah. Sebagaimana pelabuhan besar di sejumlah Negara, seperti Hongkong dan Singapura, telah mengembangkan pusat logistik untuk menarik bisnis dan perdagangan dan meningkatkan fungsi pelabuhan sebagai pintu gerbang untuk mendukung visi pembangunan jangka panjang. Ada diskusi tentang apakah pelabuhan dapat dianggap sebagai bagian dari pusat logistik atau tidak. Menurut Cullinane (2000), pelabuhan dibangun di mana tujuan utamanya tidak sama seperti pusat logistik, karena tujuan

utama pelabuhan hanya bongkar muat barang dari dan ke kapal. Sementara, pusat logistik dibangun dengan fungsi dan layanan lebih dari hanya sekedar bongkar muat barang, yaitu kegiatan logistik yang lebih spesifik. Oleh karena itu, tergantung pada apa fungsi atau kegiatan yang dilakukan dalam pelabuhan, beberapa pelabuhan merupakan pusat logistik, sementara yang lain tidak.

Mengenai pusat logistik, pelabuhan dan bandar udara dapat dianggap sebagai bagian dari fungsi pusat logistik, karena keberhasilan pengembangan pusat-pusat logistik tidak dapat diwujudkan tanpa fungsi-fungsi kunci, tetapi persyaratan untuk memenuhi syarat sebagai pusat logistik mencakup lebih dari fungsi itu.

Notteboom & Rodrigue (2005) mengidentifikasi fase regionalisasi pelabuhan yang mendukung argumen ini, karena pelabuhan menjadi lebih terintegrasi dengan sistem distribusi inland-nya, sehingga pelabuhan lebih efisien dalam berkembang dan menyatu dalam sistem rantai pasokan modern (Notteboom & Rodrigue, 2005). Bichou (2005) menegaskan, bahwa proses ini mungkin terbukti bermanfaat untuk pelabuhan, yaitu diversifikasi layanan pelabuhan, pengembangan jaringan landside, merangsang pembangunan sosial-ekonomi daerah, serta meningkatkan daya saing pelabuhan. Yang paling penting adalah bahwa hal ini memungkinkan bagi pelabuhan untuk sepenuhnya mengintegrasikan fungsi logistik dan jaringan transportasi, sehingga memberi peran yang lebih luas bagi pelabuhan agar dapat lebih kompetitif dan efisien yang menunjang kesuksesan bagi pusat logistik dan sistem distribusi ditingkat global. Oleh karena itu, proses evolusi pusat logistik difasilitasi oleh perkembangan hubungan pelabuhan dengan area di belakangnya yang berfungsi sebagai sistem internal wilayah yang dilayaninya.

Konsep pusat logistik muncul secara paralel dengan pelayanan logistik pihak ketiga (3PL) sebagai bagian pengembangan layanan multi-fungsional dan terintegrasi. Globalisasi dan perdagangan internasional telah membawa

perkembangan baru dan trend yang berhubungan dengan pusat-pusat logistik. Pusat logistik telah dikonsolidasikan ke pusat-pusat regional yang lebih besar untuk melayani wilayah geografis yang lebih luas dalam menanggapi strategi logistik global perusahaan multinasional. Penggerak utama di balik ini, adalah upaya-upaya pengurangan biaya, misalnya dalam investasi fasilitas dan jumlah persediaan, serta peningkatan daya saing.

Apa yang menandai perbedaan generasi dari pusat logistik, adalah pergeseran dalam ruang lingkup kegiatan logistik dan layanan yang ditawarkan. Secara umum, pusat logistik telah dikembangkan di luar kegiatan tradisional, seperti penyimpanan, menerima dan pengiriman, break-bulk dan konsolidasi, dalam menawarkan manajemen logistik terpadu, layanan nilai tambah termasuk pemberian label dan bar coding, pengadaan dan manajemen vendor, fungsi layanan pelanggan, serta ICT untuk pengendalian persediaan, ‘trace and track’ (Rimiene, K et. al., 2007).

2.1.2 Konteks Pusat Logistik

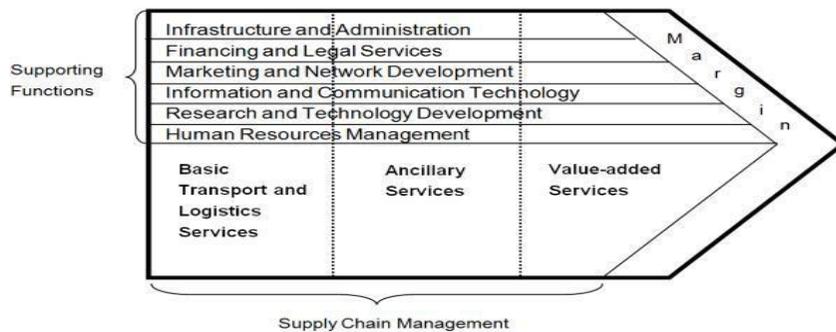
Ada banyak konsep dan definisi yang sama dari pusat logistik. Menurut Rodrigue & Notteboom (2008), sebagai pengembangan fungsional khusus pada terminal mengawali pembentukan kegiatan logistik. Dinamika dalam jaringan logistik merupakan polarisasi proses logistik dan penciptaan zona logistik. Sebagai contoh, konsep zona logistik di suatu wilayah disebut Platform Logistiques di Perancis, Interporto di Italia, desa barang di Inggris, Güterverkehrszentrum di Jerman. Mereka menyamakan dengan konsep pusat logistik, tetapi menempatkan lokasi pusat logistik jauh dari pusat keramaian bahkan di desa atau pedalaman. Istilah-istilah ini, biasanya dibuat dalam kerangka kebijakan pembangunan daerah sebagai inisiatif bersama oleh perusahaan, operator intermodal, pemerintah regional dan lokal, pemerintah pusat dan/atau kamar dagang (Rodrigue & Notteboom, 2008).

Rimiene et. al. (2007) mengevaluasi keberadaan dan lingkup definisi pusat logistik serta menyimpulkan bahwa pusat logistik dapat dianggap sebagai desa angkutan, pusat transportasi atau distribusi. Pusat logistik juga sebagai pusat konsolidasi berbagai kegiatan pendukung, sehingga pusat logistik didefinisikan sebagai “hub khusus multimoda (intermoda) dalam sistem transportasi, termasuk fasilitas logistik yang berbeda, di mana operator yang terpisah menyediakan sejumlah layanan, terhubung ke sistem transportasi, logistik, dan distribusi, dalam cakupan geografis di mana ia didirikan”.

Rimiene et. al. (2007), mengatakan bahwa pusat logistik kadang-kadang juga disebut Pusat Logistiques de Fret (Pusat Logistik Barang), Gares routiéres de Marchandises (Terminal Angkutan barang), Taman Logistik, platform Terminal Pengangkutan, Logistics Nodes, atau Centro de Integrado Mercancias (Pusat Transportasi Barang). aliran transaksi dan fungsi pemasaran.

2.1.3 Karakteristik Pusat Logistik

Layanan pusat logistik dapat dikelompokkan dalam layanan logistik dasar, layanan tambahan, dan layanan nilai tambah dapat dilihat pada Gambar 2.1. Infrastruktur meliputi aspek perangkat keras atau hardware (misalnya fasilitas dan peralatan) dan aspek perangkat lunak (misalnya ICT).. Infrastruktur yang paling penting di dalam sebuah pusat logistik adalah pergudangan dan layanan multimoda terpadu (EEIG, 2004).



Sumber : Modified form porter

Gambar 2.1 Total Sistem Layanan Pusat Logistik

Pusat logistik menggabungkan operasi terminal dan layanan dasar yang meliputi penyimpanan, transfer kargo, konsolidasi, distribusi, penanganan kargo, sortasi, dan pengepakan, transportasi intertermodal. Layanan tambahan, terutama layanan moda cadangan, layanan public, dan komersial. Beberapa pusat logistik seperti dry port memiliki fungsi custom clearance, yang berarti bahwa kargo internasional dapat pergi melalui bea cukai di mana pembayaran dilakukan hanya bila kargo meninggalkan zona pusat logistik (Rimiene et. al., 2007). Layanan nilai tambah adalah layanan yang secara langsung dapat menambah nilai produk, seperti pengolahan barang, pemeriksaan, label, kemasan, bar-coding, perakitan akhir, dan lainnya.

Menurut Meidute & Vasiliauskas (2005), layanan yang diberikan oleh pusat-pusat logistik “tergantung pada fungsi dominan, ukuran, dan berbagai operasi”. Untuk mengakomodasi tuntutan layanan baru yang terus dikembangkan di pusat-pusat logistik, De Koster & Warffemius (2005) menyatakan bahwa luasnya cakupan layanan pusat logistik menunjukkan tidak hanya peningkatan jumlah, tetapi juga fungsi yang terus berubah. Diferensiasi adalah salah satu kunci untuk mencapai daya saing. Oleh karena itu, pusat logistik harus beroperasi dalam konteks geografis, ekonomi, politik, dan sosial, untuk membentuk jaringan yang efektif dan efisien yang dapat menarik

arus kargo dan investasi, serta memenuhi harapan pelanggan. Kepemilikan dan pengelolaan merupakan aspek penting dari pusat logistik. Ada tiga jenis utama kepemilikan dari pusat logistik:

1. Kepemilikan dan pengelolaan oleh perusahaan swasta terutama melayani kepentingan mereka.
2. Kepemilikan dan pengelolaan oleh pemerintah (seperti otoritas publik) yang memungkinkan akses terbuka untuk semua pihak yang berkepentingan :

Kepemilikan dan pengelolaan didasarkan pada partisipasi swasta-publik (Public – Privat Partnership, PPP-model). Yang lebih khusus, pemerintah mempunyai tugas utama mendahulukan kepentingan investasi yang dapat menguntungkan perusahaan atau industri, dan bukan semata untuk tujuan pembangunan daerah. Struktur kepemilikan demikian penting, karena dapat digunakan sebagai indikator bagi pusat logistik yang dimaksudkan untuk mendorong pembangunan daerah. Struktur kepemilikan ini juga penting untuk pembangunan jangka panjang dari pusat logistik, karena merupakan salah satu faktor kunci bagi keberhasilan pusat logistik itu sendiri.

2.1.4 Faktor yang Berpengaruh pada Pusat Logistik

Sejumlah atribut menjadi pertimbangan di dalam mengembangkan pusat logistik. Delapan aspek digunakan sebagai faktor penentu pada keberhasilan pusat logistik dan sebagai faktor yang menentukan dalam internasionalisasi pusat logistik.

A. Cakupan Geografis (A)

Faktor cakupan geografis wilayah yang dilayani oleh pusat logistik menjadi elemen pertama. Skala layanan pusat logistik, termasuk tingkat distribusi regional, nasional, atau melayani wilayah geografis

yang lebih besar dengan cakupan internasional, akan menunjukkan kekuatan pusat logistik. Jalur perdagangan sebagian dapat digunakan untuk menunjukkan tingkat internasionalisasi, seperti rantai pasokan yang mencakup beberapa negara dan dapat meluas ke beberapa ribu mil dari satu benua ke benua lain.

B. Moda Transportasi dan Koridor (B)

Pengembangan intermodal adalah salah satu fitur dari pusat logistik, namun ada beberapa jenis pusat logistik di mana aspek intermodalitas terbatas pada moda transportasi tertentu. Ada pusat logistik yang mencakup semua moda transportasi dan ada juga jenis lain yang lebih khusus, seperti dry port, Interporto, dan hub, yang biasanya mengandalkan transportasi jalan dan kereta api. Ada juga beberapa pusat logistik yang dapat mengakses semua moda transportasi tetapi tidak dilengkapi kegiatan transshipment dari Intermodal Transport Unit (ITU), yang berarti meskipun mereka multimodal tapi tidak intermodal (Cerreno et. al., 2008). Sedangkan yang lain telah mendedikasikan pengalihan fasilitas angkutan untuk keterpaduan antar moda. Moda transportasi ini sering dikaitkan dengan koridor transportasi, ukuran, dan karakteristik geografis.

Tabel 2.1 Dampak Intermodal Pusat Logistik pada Setiap Aktor

Economic Agents	Costs	Traffic Flow	The Environment
Shippers	Reducing inland transport prices	Need for reliable transport chains	Showing interest in taking into account sustainable development
Shipping lines	Competing with other transport organizers to attract freight from shippers	Offering reliable transport chains	
Forwarders		Same as above if the freight handler is also a transport organizer	Reliability of the operation of maritime terminals
Freight handlers			
Public Authorities			
Port management	Interport competition	Interport competition	Promoting sustainable development
National, regional, and municipal governments	Economic development and jobs	Regional planning	
Public Opinion			
	Economic development and jobs	Low tolerance for environmental externalities	
		NIMBY syndrome	
(Frémont & Franc, 2010)			

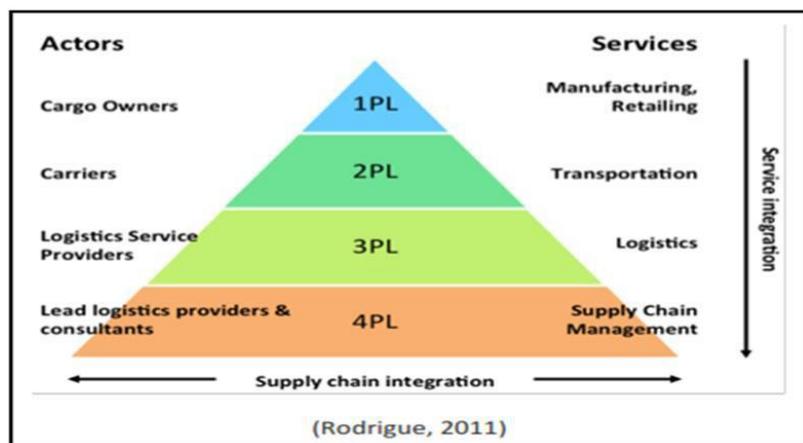
Sumber : (Fremont & franc, 2010)

C. Third Party Logistics (C)

Pusat logistik menawarkan tingkat beragam layanan, termasuk layanan logistik pihak ketiga (TPL) yang menyediakan transportasi dan solusi logistik terpadu (Johannsen et. al., 2007). Sejauh mana pusat logistik menawarkan jasa logistik terpadu dan bervariasi, karena ini merupakan faktor yang dapat digunakan untuk membedakan berbagai tingkat pengembangan pusat logistik. Layanan nilai tambah adalah layanan logistik pihak ketiga.

D. Value Added Logistics Services (D)

Pusat logistik memiliki kecenderungan mengembangkan dan menawarkan nilai tambah logistik (VAL) layanan yang berbeda dari layanan TPL, karena kegiatan ini menambah nilai langsung ke produk. Dalam hal ini, layanan VAL meliputi manajemen persediaan, pengolahan barang, pemeriksaan, label, kemasan, bar-coding, pick-up, perakitan akhir, semi-manufaktur, pemeliharaan dan perbaikan, logistik daur-ulang, kontrol kualitas, pengujian, instalasi, menambahkan instruksi manual, serta kustomisasi produk.



Sumber : (Rodrigue, 2011)

Gambar 2.2 Tingkatan Layanan TPL

E. Layanan Komersial dan Umum (E)

Beberapa pusat logistik mengembangkan usaha komersial yang beragam terhadap masyarakat sekitar. Kegiatan komersial, seperti restoran, hotel, toko ritel, pusat perbelanjaan, ruang kantor non-angkutan, lembaga keuangan, dan kegiatan sejenis lainnya, yang dapat digunakan oleh masyarakat dianggap layanan komersial.

F. Bea dan Administrasi (F)

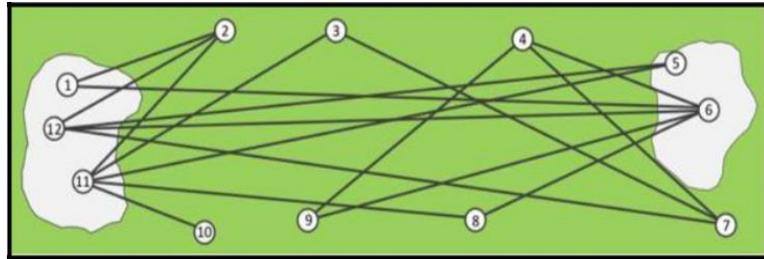
Dalam rangka memfasilitasi perdagangan dan pengembangan bisnis, beberapa pusat logistik memberikan jasa custom clearance, menangani dokumen ekspor dan impor barang.

G. Pemasaran (G)

Ada banyak cara bagi pusat logistik dalam mengembangkan bisnis yang dilakukan. Cakupan layanan logistik dapat dipromosikan dan dipasarkan dan ketertarikan pihak lokal dan luar negeri untuk memanfaatkan pusat logistik, merupakan faktor yang mencerminkan pengakuan strategis di tingkat nasional dan internasional.

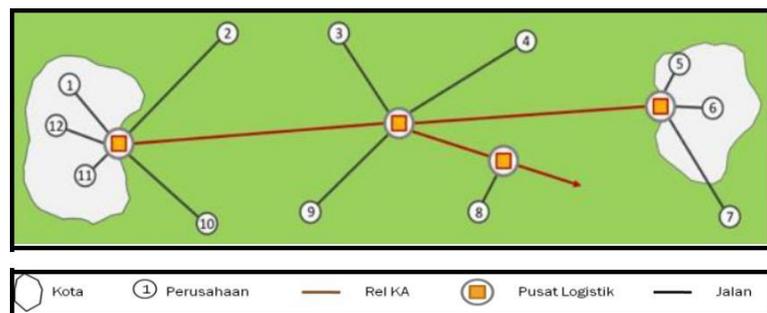
H. Kolaborasi Horisontal dan Jaringan (H)

Semua pusat logistik merupakan bagian dari jaringan aliran barang yang lebih besar, tetapi ada perbedaan dalam sejauh mana mereka berkolaborasi satu sama lain. Jaringan pusat logistik ini, sebaiknya secara eksplisit sebagai bagian dari kelompok pusat logistik lainnya yang bekerja dan saling membantu, berdasarkan kerjasama saling menguntungkan dan berkesinambungan, yang ditunjukkan dengan kontrak dan komunikasi formal. Misalnya, berkoordinasi dalam layanan jangka pendek dan panjang, pada penggunaan bersama ruang gudang, atau “pertukaran barang” untuk meningkatkan faktor beban kendaraan dan lainnya.



Gambar 2.3 Jaringan Angkutan Barang pada Jalan Regional

Sebagai bagian dari jaringan yang saling menghubungkan dan menawarkan jasa logistik, maka kebutuhan untuk kolaborasi antara aktor di pusat logistik semakin tinggi. Oleh karena itu, faktor ini dianggap sebagai indikator yang baik yang dikombinasikan dengan layanan yang ditawarkan.



Gambar 2.4 Jaringan Pusat Logistik

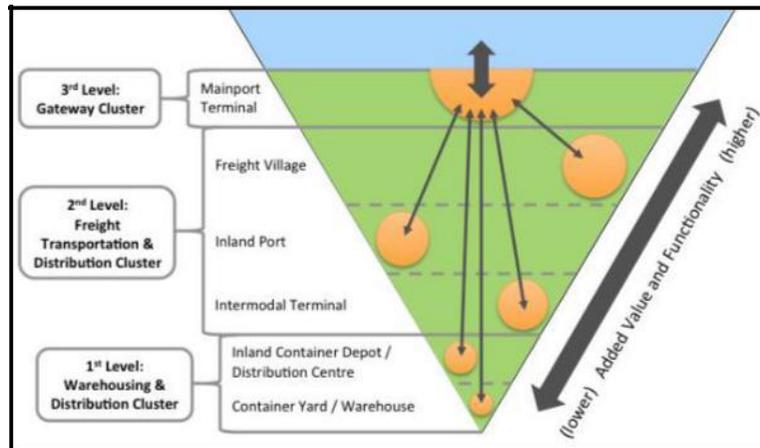
Tabel 2.2 Faktor-faktor Berpengaruh pada Pusat Logistik

Sumber : Jun Du, Logistics and Transport Research Group

Factor		Low Service Level ←————→ High Service Level		
		1 Score	2 Score	3 Score
A	Geographical Coverage	Local level	Regional level	Inter-continental level
B	Transport Modes and Corridors	One transport mode	At least two transport modes	More than two transport modes
C	Third Party Logistics Services	Few TPL services	Several TPL services	A strong presence of TPL services which are seen as a core component
D	Value Added Logistics Services	Minor services would increase the value of products	Services that would directly increase the value of products such as repair & packaging	Semi-manufacturing, assembly of parts, product customization
E	Commercial and Public Services	Simple services such as restaurant, shower and fuel station	More sophisticated services such as banking institutions, hotels etc	A variety of facilities and services that can be used by communities
F	Customs and Administration	Custom clearance services are emerging	Custom clearance services are available but not always the case	Custom clearance services are well established
G	Marketing	Passive marketing, mainly through information distribution	Semi active in marketing often through a dedicated department representing the LC	Actively engaged in marketing the LC, dedicated unit for marketing purposes in a wide network
H	Horizontal Collaboration & Networks	Little if any contact with other LCs	Collaboration with other similar LC in the vicinity in one country	Collaboration at a wider than national network

2.1.5 Hirarki Pusat Logistik

Pada kebanyakan pusat logistik yang telah dikembangkan di dunia, maka karakteristik pusat logistik akan menentukan hirarki pusat logistik. Terdapat tiga tingkatan pusat logistik seperti ditunjukkan Gambar 2.5 berikut :

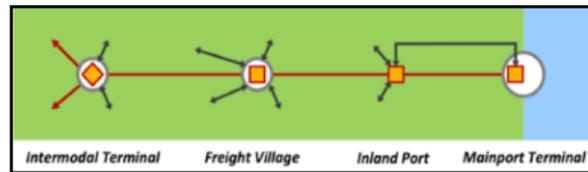


Sumber : Sislognas 2012

Gambar 2.5 Hirarki Pusat Logistik

- A. Level Pertama: Pergudangan dan Pusat Distribusi Merupakan lingkup terkecil kegiatan pusat logistik intermoda. Pergudangan dan Pusat Distribusi melakukan berbagai fungsi logistik dan melayani sebagai elemen penting dari rantai pasokan. Gudang, biasanya tempat untuk persediaan, penyimpanan, serta melayani hubungan antara produsen dan konsumen, sedangkan Pusat Distribusi memprioritaskan aliran produk dan pengiriman produk/barang.
- B. Level Kedua: Pengangkutan Barang dan Pusat Distribusidan Merupakan pusat distribusi barang yang telah diperluas, meliputi angkutan domestik, inland port, dan terminal intermoda, serta mempunyai luas terminal dengan ukuran XL, L, dan M. Kegiatan yang dilakukan oleh fasilitas ini berkisar transfer sederhana barang dari satu moda ke moda di terminal antar moda, dengan berbagai pilihan moda transportasi, cakupan geografis yang luas, dan nilai

tambah layanan yang komprehensif yang ditawarkan oleh pusat logistik.



Gambar 2.6 Keterkaitan Intermodal Terminal dengan Pusat Logistik

- C. Level Ketiga: ‘Gateway Cluster’ Mendefinisikan ruang lingkup terbesar dari kegiatan yang ada di terminal main port seperti pelabuhan tradisional, Nasional, atau Internasional, dan pada tingkatan yang lebih rendah. Kegiatan pengangkutan dari pelabuhan digambarkan dengan ukuran terminal XXL dan XL. Fasilitas ini bertanggungjawab untuk sejumlah besar perdagangan sebagai perantara utama antara angkutan laut, darat, dan logistik, serta bertindak sebagai pusat nodal untuk kegiatan logistik dan menghasilkan sejumlah besar kegiatan logistik di dalam fasilitas pusat logistik.

2.2 Sistem Distribusi

Sistem distribusi adalah kegiatan pemasaran yang berusaha memperlancar serta mempermudah penyampaian produk dan jasa dari produsen kepada konsumen sehingga penggunaan sesuai (jenis, jumlah, harga, tempat dan waktu) dengan yang diperlukan. Sistem distribusi yang efektif akan memperlancar arus atau akses barang oleh konsumen, sehingga dapat diperoleh kemudahan memperolehnya. Di samping itu, konsumen juga akan dapat memperoleh barang sesuai dengan yang diperlukan. Produsen dan konsumen mempunyai kesenjangan spasial, waktu, nilai, keragaman, dan kepemilikan produk, karena perbedaan tujuan serta persepsi masing-masing. Dengan distribusi dapat diatasi kesenjangan antara produsen dan konsumen.

Oleh karenanya, sistem distribusi, dari aspek fisik barang, merupakan aspek penting dalam rangka menjadikan suatu produk tersedia bagi konsumen dalam jumlah, waktu, dan tempat yang tepat. Dalam hubungan itu, Dewan manajemen distribusi fisik nasional amerika serikat mendefinisikan distribusi fisik sebagai suatu rangkaian aktivitas yang luas mengenai pemindahan barang jadi secara efisien, dari akhir batas produksi kepada konsumen, serta di dalam beberapa hal mencangkup pemindahan bahan mentah dari pemasok ke produsen. Manajemen distribusi fisik hanyalah satu di antara istilah deskriptif yang digunakan untuk menggambarkan suatu pengendalian atas pemindahan barang, seperti didefinisikan di muka. Hal ini sering pula diistilahkan sebagai manajemen logistik atau logistik pemasaran.

Secara rinci, kegiatan yang ada dalam kegiatan distribusi fisik dapat dibagi ke dalam lima macam, yaitu sebagai berikut :

1. Penentuan lokasi persediaan dan sistem penyimpanannya
2. Sistem penanganan barang, yang terdiri dari (i) paletisasi, (ii) pengemasan; dan sistem pengawasan persediaan
3. Prosedur memproses pesanan
4. Pemilihan metode pengangkutan

Sistem distribusi di atas, menegaskan peranan pusat logistik yang semakin penting di dalam meningkatkan fungsi dan nilai tambah barang atau produk.

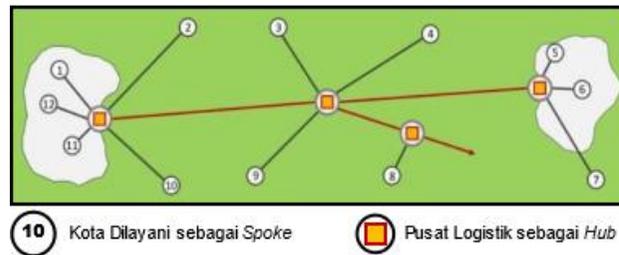
2.2.1 Fasilitas Distribusi

Di dalam proses distribusi, barang yang dikirim ke tujuan akhir melalui sejumlah fasilitas antara, sebelum pada akhirnya barang atau produk sampai ke tangan konsumen. Fasilitas-fasilitas antara tersebut, seperti gudang antara atau depot, gudang besar (*warehouse*), pusat-pusat konsolidasi, dan pusat-pusat distribusi. Fasilitas distribusi ini dapat berlokasi pada suatu daerah di

tingkat local, regional, maupun nasional. Dalam prakteknya, setiap fasilitas distribusi dapat mempunyai sejumlah aktivitas yang menggabungkan fungsi-fungsi parsial dari setiap fasilitas distribusi. Hal ini sangat tergantung dari tujuan dan cakupan layanan fasilitas distribusi tersebut. Dengan demikian, pusat logistik dalam menjalankan fungsinya dapat terdiri dari berbagai fasilitas distribusi.

2.2.2 Sistem Hub and Spoke

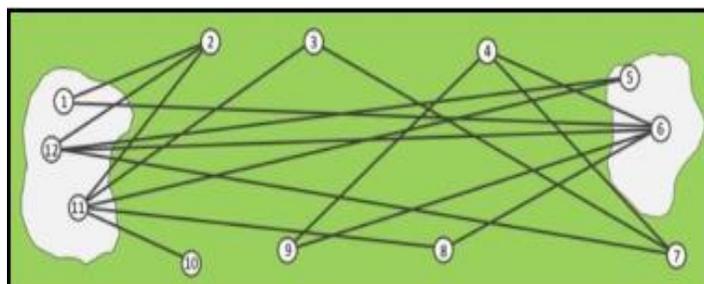
Berdasarkan sistem distribusi, pada dasarnya, suatu penjadwalan distribusi akan membuat sebuah jaringan distribusi. Menurut Bae (2010), ada beberapa sistem pembangunan jaringan distribusi. Beberapa sistem tersebut antara lain (Bae, 2010), pertama, sistem jaringan Hub-and-Spoke. Pada sistem Hub-and-Spoke, Hub berperan sebagai pusat dari suatu regional yang dilayani. Setiap Hub melayani sekumpulan kota di dalamnya. Kota-kota inilah yang biasanya disebut Spoke. Sistem ini, biasa digunakan oleh angkutan darat, laut, dan udara, dengan multimoda transportasi. Keunggulan dari sistem ini ialah menghasilkan pendapatan yang lebih besar, lebih efisien. Kendati demikian, sistem ini memiliki kemungkinan untuk mengurangi kelancaran pergerakan barang akibat diperlukannya transit pada beberapa Hub yang berbeda, keterlambatan pada suatu fasilitas distribusi yang berperan sebagai Hub, serta utilisasi moda transportasi yang relatif lebih rendah, sehingga diperlukan upaya yang tinggi untuk meningkatkan fluiditas jaringan dan volume angkut moda transportasi agar efisien dan efektif. Dengan pola ini, dibutuhkan moda transportasi yang lebih sedikit. Gambar 2.7 menggambarkan sistem jaringan Hub-and Spoke.



Sumber : Bae (2010)

Gambar 2.7 Hub and Spoke

Pada sistem jaringan point-to-point, berbeda dengan sistem hub-and-spoke, point-to-point merupakan sistem jaringan distribusi yang independen. Dengan kata lain, hubungan antar kota yang dilayani saling terhubung secara langsung. Berbeda dengan sistem sebelumnya, distribusi dengan pangsa pasar yang baik serta moda angkut berkapasitas besar biasa menggunakan sistem jaringan ini. Keunggulan dari sistem ini ialah pendistribusian barang memiliki waktu tempuh yang lebih efisien daripada hub-and-spoke serta utilisasi moda angkutan yang lebih tinggi. Namun sebaliknya, dibutuhkan banyak moda transportasi untuk memenuhi seluruh jaringan distribusi sehingga berpengaruh pada biaya yang lebih besar. Sistem jaringan point-to-point digambarkan pada Gambar 2.8.



Sumber : Bae (2010)

Gambar 2.8 Sistem Point to Point

2.3 Pengembangan Sistem Logistik Nasional

Secara umum sistem logistik di Indonesia saat ini belum 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. Beberapa kendala logistik nasional yang selama ini berjalan, antara lain terkait dengan:

1. Komoditas penggerak utama (key commodity factor) sebagai penggerak aktivitas logistik belum terkoordinasi secara efektif;
2. Infrastruktur transportasi belum memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas, yang antara lain karena belum adanya pelabuhan hub, belum dikelola secara terintegrasi, efektif dan efisien, serta belum efektifnya intermodal transportasi dan interkoneksi antara infrastruktur pelabuhan, pergudangan, transportasi, dan wilayah hinterland;
3. Pelaku dan penyedia jasa logistik masih berdaya saing rendah, karena terbatasnya jaringan bisnis pelaku dan penyedia jasa logistik lokal, sehingga pelaku multinasional lebih dominan dan terbatasnya kualitas dan kemampuan Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik Nasional;
4. Teknologi Informasi dan Komunikasi belum didukung oleh ketersediaan infrastruktur dan jaringan yang handal, masih terbatasnya jangkauan jaringan pelayanan non seluler, dan masih terbiasanya menggunakan sistem manual (paper based system) dalam transaksi logistik;

5. SDM logistik masih memiliki kompetensi rendah yang disertai oleh belum memadainya Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Bidang Logistik;
6. Regulasi dan kebijakan masih bersifat parsial dan sektoral, yang disertai oleh masih rendahnya penegakan hukum, belum efektifnya Koordinasi Lintas Sektoral, dan belum adanya lembaga yang menjadi integrator kegiatan logistik Nasional.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 26 tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, telah ditetapkan arah dan pengembangan logistik nasional. Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat, sehingga diharapkan dapat menjadi penggerak bagi terwujudnya Indonesia sebagai negara maritim. Sistem logistik juga memiliki peran strategis dalam menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan antar wilayah demi terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang inklusif, sekaligus menjadi benteng bagi kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (national economic authority and security). Untuk itu, peran strategis Sistem Logistik Nasional tidak hanya dalam memajukan ekonomi nasional, namun sekaligus sebagai salah satu wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Adapun Visi, Misi, dan Tujuan Sistem Logistik Nasional, adalah sebagai berikut.

Visi Logistik Indonesia 2025 adalah “Terwujudnya Sistem Logistik yang terintegrasi secara lokal, terhubung secara global untuk meningkatkan daya saing nasional dan kesejahteraan rakyat (locally integrated, globally connected for national competitiveness and social welfare)”. Sedangkan Misi Sistem Logistik Nasional :

1. Memperlancar arus barang secara efektif dan efisien untuk menjamin pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat dan peningkatan daya saing produk nasional di pasar domestik, regional, dan global;
2. Membangun simpul-simpul logistik nasional dan konektivitasnya mulai dari pedesaan, perkotaan, antar wilayah, dan antar pulau, sampai dengan hub pelabuhan internasional, melalui kolaborasi antar pemangku kepentingan.

Daya saing nasional melalui SISLOGNAS sebagai ukuran kemampuan relatif dari suatu bangsa dapat menciptakan dan mempertahankan suatu lingkungan di mana perusahaan dapat bersaing sehingga kesejahteraan masyarakat dapat ditingkatkan. Hal ini menjelaskan bahwa suatu bangsa harus dapat menciptakan sebuah lingkungan yang sesuai bagi berbagai perusahaan untuk dapat bersaing terhadap satu dengan lainnya. Oleh karenanya kompetensi logistik memiliki peran penting dalam meningkatkan daya saing sebuah perusahaan yang selanjutnya hal ini akan merefleksikan kinerja logistik negara tersebut. Oleh karenanya sangat penting bagi sebuah negara untuk memiliki dan mempunyai strategi logistik secara nasional.

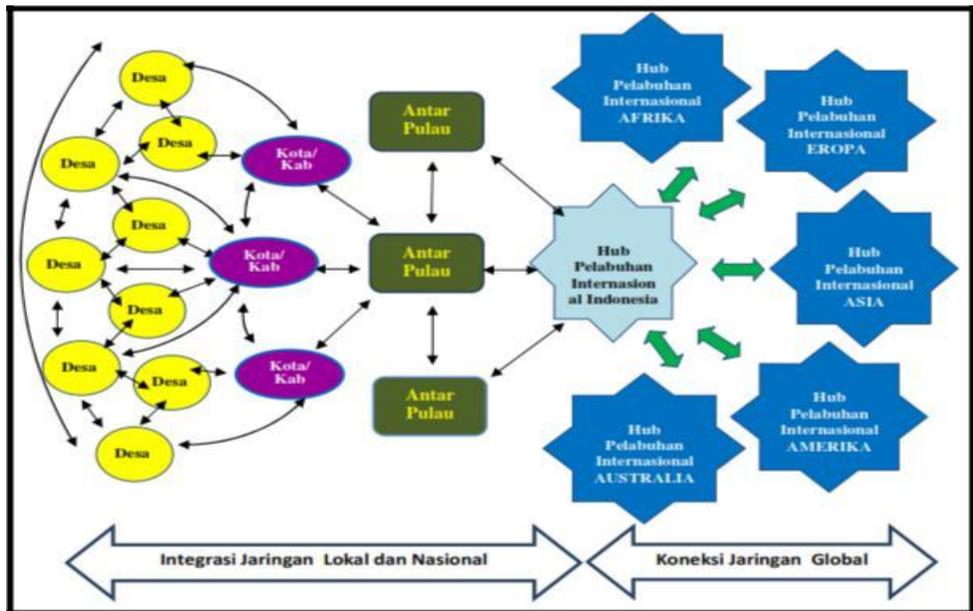
SISLOGNAS mempunyai tujuan untuk dapat mengintegrasikan Indonesia secara lokal (*Locally Integrated*), yang dapat diartikan bahwa pada tahun 2025 seluruh aktivitas logistik di Indonesia mulai dari tingkat pedesaan, perkotaan, sampai dengan antar wilayah dan antar pulau beroperasi secara efektif dan efisien dan menjadi satu kesatuan yang terintegrasi secara nasional dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang akan membawa kesejahteraan dan kemakmuran bagi masyarakat Indonesia. Dengan visi terintegrasi secara lokal ini akan mendorong terwujudnya ketahanan dan kedaulatan ekonomi nasional yang ditandai dengan pertumbuhan ekonomi yang inklusif, dan pemerataan antar daerah yang berkeadilan sehingga akan tercapai peningkatan kesejahteraan masyarakat dan

akan menyatukan seluruh wilayah Indonesia sebagai negara maritim. Lebih jauh SISLOGNAS juga mempunyai misi untuk menghubungkan Indonesia secara Global (*Globally Connected*) yang diartikan bahwa pada tahun 2025, Sistem Logistik Nasional akan terhubung dengan sistem logistik regional (ASEAN) dan global melalui Pelabuhan Hub Internasional yang didalamnya terdapat berbagai fasilitas pendukung seperti kepabeanan dan fasilitasi perdagangan dan jaringan informasi “International Gateways”, dan jaringan keuangan agar pelaku dan penyedia jasa logistik nasional dapat bersaing di pasar global.

Integrasi secara lokal dan keterhubungan secara global dilakukan melalui integrasi dan efisiensi jaringan logistik yang terdiri atas jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi, dan jaringan keuangan yang didukung oleh pelaku dan penyedia jasa logistik. Dengan demikian jaringan sistem logistik dalam negeri dan keterhubungannya dengan jaringan logistik global akan menjadi kunci kesuksesan di era persaingan rantai pasok global (*global supply chain*), karena persaingan tidak hanya antar produk, antar perusahaan, namun juga antar jaringan logistik dan rantai pasok bahkan antar negara. Selain itu, integrasi logistik secara lokal dan keterhubungan secara global akan dapat meningkatkan ketahanan dan kedaulatan ekonomi, kesejahteraan masyarakat dan perwujudan NKRI sebagai negara maritim.

Untuk dapat menjalankan SISLOGNAS dengan efektif dan efisien maka Master Plan Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) telah ditetapkan sebagai basis didalam pengembangan SISLOGNAS. MP3EI adalah program pemerintah untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi wilayah Indonesia. Pembangunan koridor ekonomi di Indonesia dilakukan berdasarkan potensi dan keunggulan masing-masing wilayah yang tersebar di seluruh Indonesia. Sebagai negara yang terdiri atas ribuan pulau dan terletak di antara dua benua dan dua samudera, wilayah Indonesia memiliki sebuah

konstelasi yang unik, dan tiap kepulauan besarnya memiliki peran strategis masing-masing yang ke depannya akan menjadi pilar utama untuk mencapai visi Indonesia tahun 2025. Dengan memperhitungkan berbagai potensi dan peran strategis masing-masing pulau besar.



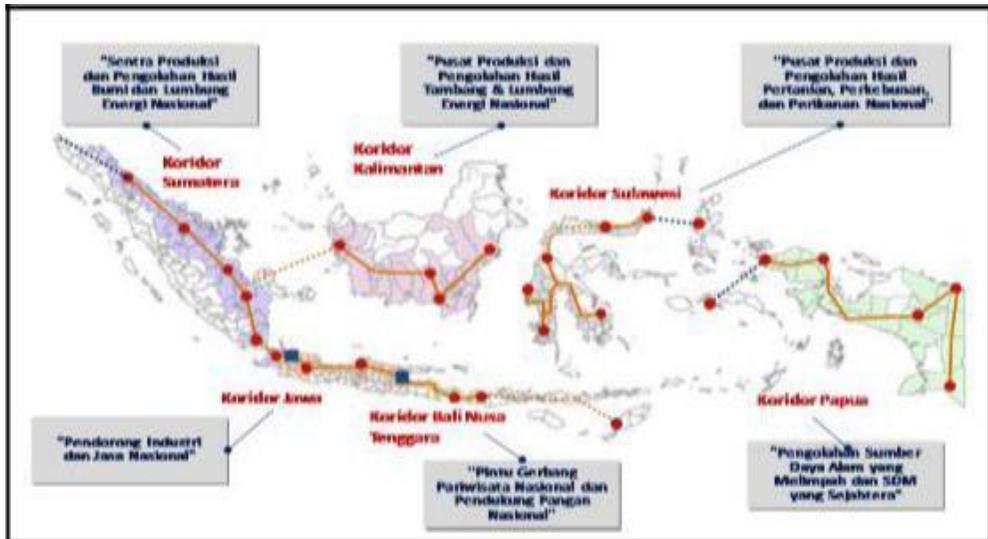
Sumber : Peraturan presiden republik Indonesia

Gambar 2.9 Jaringan Sistem Logistik Nasional

Dalam penjelasan UU 17 tahun 2007, dinyatakan bahwa visi 2025 akan diwujudkan melalui 3 misi yang menjadi fokus utamanya, yaitu:

1. Peningkatan nilai tambah dan perluasan rantai nilai proses produksi serta distribusi dari pengelolaan aset dan akses;
2. Mendorong terwujudnya peningkatan efisiensi produksi dan pemasaran serta integrasi pasar domestik dalam rangka penguatan daya saing dan daya tahan perekonomian nasional;

3. Mendorong penguatan sistem inovasi nasional di sisi produksi, proses, maupun pemasaran untuk penguatan daya saing global yang berkelanjutan, menuju innovation-driven economy.



Sumber : MP3EI, 2012

Gambar 2.10 Enam Koridor Ekonomi Indonesia dalam MP3EI

Terkait dengan misi untuk mencapai visi 2015, maka tema pembangunan masing-masing koridor ekonomi dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi adalah sebagai berikut:

1. Koridor Ekonomi Sumatera memiliki tema pembangunan sebagai "Sentra Produksi dan Pengolahan Hasil Bumi dan Lumbung Energi Nasional";
2. Koridor Ekonomi Jawa memiliki tema pembangunan sebagai "Pendorong Industri dan Jasa Nasional";
3. Koridor Ekonomi Kalimantan memiliki tema pembangunan sebagai "Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Tambang & Lumbung Energi Nasional";

4. Koridor Ekonomi Sulawesi memiliki tema pembangunan sebagai “ Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Migas dan Pertambangan Nasional”;
5. Koridor Ekonomi Bali – Nusa Tenggara memiliki tema pembangunan sebagai “Pintu Gerbang Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional”;
6. Koridor Ekonomi Papua-Kepulauan Maluku memiliki tema pembangunan sebagai “Pusat Pengembangan Pangan, Perikanan, Energi, dan Pertambangan Nasional”.

Atas dasar visi dan misi SISLOGNAS dan MP3EI maka arah pengembangan sistem logistik Indonesia ke depan, pengembangan Sistem Logistik Nasional bertumpu pada 6 faktor penggerak utama yang saling terkait, yaitu: (i) Komoditas Penggerak Utama; (ii) Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik; (iii) Infrastruktur Transportasi; (iv) Teknologi Informasi dan Komunikasi; (v) Manajemen Sumber Daya Manusia; dan (vi) Regulasi dan Kebijakan.



Sumber : Peraturan presiden republik Indonesia

Gambar 2.11 Jaringan Sistem Logistik Nasional

2.4 Gudang berikat (Bea Cukai)

Kawasan Berikat adalah suatu bangunan atau gudang, tempat atau kawasan dengan batas-batas tertentu yang di dalamnya dilakukan kegiatan usaha industri pengolahan barang dan bahan, kegiatan rancang bangun, perekayasaan, penyortiran, pemeriksaan awal, pemeriksaan akhir, dan

pengepakan atas barang dan bahan asal impor, atau barang dan bahan dari dalam Daerah Pabean Indonesia Lainnya (DPIL), yang hasilnya terutama untuk tujuan ekspor.

Penyelenggara Kawasan Berikat (PKB) adalah Perseroan Terbatas, Koperasi yang berbentuk badan hukum, atau yayasan yang memiliki, menguasai, mengelola, dan menyediakan sarana dan prasarana, guna keperluan pihak lain di KB yang diselenggarakannya berdasarkan persetujuan untuk menyelenggarakan KB. Pengusaha Di Kawasan Berikat (PDKB) adalah Perseroan Terbatas atau Koperasi yang melakukan kegiatan usaha industri di KB. Kegiatan yang utama yang dilakukan di dalam KB adalah kegiatan pengolahan (industry, manufactur, dan bukan hanya perakitan), yaitu kegiatan yang memproses bahan mentah, bahan baku, barang setengah jadi, dan/atau barang jadi menjadi barang dengan nilai yang lebih tinggi untuk penggunaannya.

PDKB dalam melakukan pengolahan sebagaimana dimaksud di atas dapat memberikan atau menerima sub kontrak kepada atau dari PDKB lain atau perusahaan industri di DPIL. Di samping itu, di dalam KB dapat dilakukan kegiatan usaha pergudangan atau penimbunan barang. Syaratnya, barang yang ditimbun tidak sama dengan barang yang dihasilkan atau diproduksi oleh KB yang bersangkutan. Di samping itu, barang yang ditimbun akan berfungsi untuk mendukung kegiatan industri KB itu sendiri atau perusahaan industri lainnya (Supporting Industries), misalnya untuk menimbun bahan baku.

Tata cara pendirian dan tata laksana pemasukan barang ke dan dari pergudangan atau penimbunan di KB tersebut dilakukan sesuai Keputusan Menteri Keuangan Nomor 399/KMK.01/1996 tentang Gudang Berikat. Fasilitas Kawasan Berikat merupakan fasilitas yang "mewah" bagi perusahaan industri atau manufaktur yang berorientasi ekspor karena mendapatkan fasilitas kepabeanan dan perpajakan sebagai berikut :

- (i) Penangguhan Bea Masuk dan tidak dipungut PPN, PPnBM, dan PPh Pasal 22.
- (ii) Tidak dipungut PPN dan PPnBM.
- (iii) Pembebasan cukai.

Dengan fasilitas yang diperoleh tersebut di atas, maka manfaat yang dapat dipetik oleh pengusaha dengan mendapatkan fasilitas Kawasan Berikat, antara lain:

- (i) Efisiensi waktu pengiriman barang dengan tidak dilakukannya pemeriksaan fisik di Tempat Penimbunan Sementara (TPS/Pelabuhan).
- (ii) Fasilitas perpajakan dan kepabeanan memungkinkan PDKB dapat menciptakan harga yang kompetitif di pasar global serta dapat melakukan penghematan biaya perpajakan.
- (iii) Cash Flow Perusahaan serta Production Schedule lebih terjamin.
- (iv) Membantu usaha pemerintah dalam rangka mengembangkan program keterkaitan antara perusahaan besar, menengah, dan kecil, melalui pola kegiatan sub kontrak.

2.5 Pusat Distribusi Regional (PDR)

Pada Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 48/M-DAG/PER/8/2013 BAB I Pasal 1 Nomor 3, disebutkan bahwa Pusat Distribusi adalah tempat yang berfungsi sebagai penyangga komoditas utama untuk menunjang kelancaran arus barang, baik antar kabupaten/kota maupun antar provinsi, untuk tujuan pasar dalam negeri dan/atau pasar luar negeri. Berikut ini adalah penjelasan mengenai Pusat Distribusi (Kementerian Perdagangan, 2012).

2.6 Peran Pusat Distribusi

Pusat Distribusi (PD) berperan menjembatani antara kepentingan petani, peternak, nelayan, dan pasar (konsumen RT, konsumen non RT, industri pengolahan dan ekspor). Di sini, PD berperan juga sebagai penyeimbang dan penyangga dari sistem rantai pasok yang ada. Di sini PD bertujuan untuk melayani kepentingan petani, peternak, nelayan, konsumen, dan pelaku sistem rantai pasok komoditas di wilayah rural dan juga perkotaan.

Dalam rantai pasok dimana petani berposisi sebagai konsumen, PD berfungsi sebagai pemasok barang kebutuhan produksi pertanian atau peternakan (saprotan, seperti benih, pupuk, pestisida) dan barang konsumsi masyarakat rural yang didapatkan langsung dari produsen pabrikan di dalam negeri maupun luar negeri (impor). Dengan demikian, di sini dapat dipangkas rantai distribusi barang kebutuhan bagi sektor rural yang akan berdampak pada keterjangkauan harga barang. Selain itu, Pusat Distribusi yang bekerja sama dengan bank dan badan asuransi juga menjalankan fungsi manajemen finansial bagi petani. Di sisi lain, PD juga berfungsi sebagai pusat konsolidasi hasil produksi yang dihasilkan petani, peternak, nelayan, sehingga mudah diserap pasar. PD ini pun juga terhubung dengan pasar grosir (wholesaler market) yang merupakan salah satu mata rantai sistem rantai pasok komoditas. Dengan demikian, PD merupakan institusi pelayanan bisnis komoditas pokok dan strategis untuk memberdayakan masyarakat petani, peternak, dan nelayan, penunjang industri pengolahan nasional, dan memberikan kontribusi kepada stakeholder lainnya. Dengan demikian, PD juga berperan sebagai instrumen sistem ekonomi nasional dengan fokus perhatian pada produsen (petani, peternak, dan nelayan) dengan member keuntungan (nilai tambah) pada konsumen dan industri pengolahan.

PD berperan juga sebagai penyeimbang dari sistem rantai pasok yang ada saat ini, sehingga diharapkan harga pembelian di tingkat produsen akan

menjadi meningkat dan harga penjualan di tingkat konsumen lebih stabil. Di sisi lain, petani, peternak, dan nelayan, akan mendapatkan barang keperluan konsumsi dan kebutuhan saprotan atau sapronak dengan harga yang lebih murah. Dengan demikian diharapkan petani, peternak, dan nelayan, menjadi sejahtera, dan konsumen mendapatkan jaminan pasokan komoditas pokok dan strategis dengan harga yang stabil. Dengan adanya Pusat Distribusi ini, petani, peternak, dan nelayan, akan bebas memilih kepada siapa hasil produksinya akan dijual, apakah kepada sistem yang ada atau kepada badan usaha yang baru ini. Badan usaha ini akan berfungsi untuk mengendalikan harga yang wajar bagi petani, peternak, dan nelayan, sehingga, secara tidak langsung, akan membuat pengumpul dan pedagang barang konsumsi yang telah ada pun ikut memasang harga beli dan harga jual yang wajar.

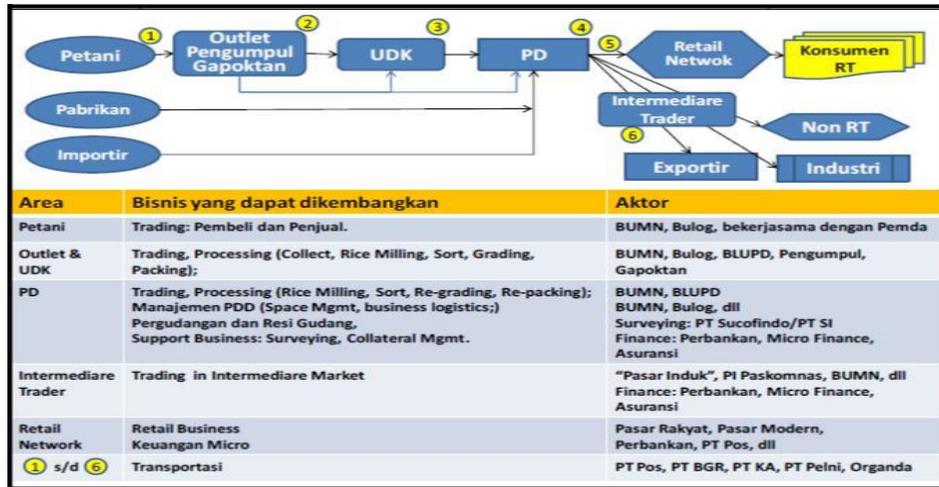
Sebagaimana amanat dalam Sistem Logistik Nasional, maka Pusat Distribusi ini akan ditempatkan pada tingkat kabupaten/kota, provinsi dan regional, dan akan berada di bawah koordinasi pemerintah daerah setempat, namun dijalankan oleh tenaga profesional di luar pemerintahan. Oleh karena itu, akan ada Pusat Distribusi Daerah tingkat kabupaten/kota (PDD), dan Pusat Distribusi tingkat Provinsi (PDP), dan Pusat Distribusi Regional di tingkat Nasional (PDR).

2.7 Aktivitas Bisnis dan Pelayanan Pusat Distribusi

Pada prinsipnya, Pusat Distribusi (PD) sebagai suatu lembaga atau badan penyangga yang dapat menangani sistem rantai pasok komoditas pokok dan strategis yang diperlukan, memiliki aktivitas sebagai berikut :

1. Penampung (Collector). Membeli hasil produksi dari petani, peternak, dan nelayan, serta mengolahnya (penanganan, penampungan, pemotongan, dan pengepakan) menjadi produk yang siap dijual kepada konsumen.

2. Pemasar (Marketer). Memasarkan komoditas pokok dan strategis baik keluar negeri (ekspor) maupun untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri.
3. Grosir (Wholesaler). Mengadakan barang konsumsi dan sarana produksi kebutuhan petani, peternak, dan nelayan, dari pabrikan atau grosir dan menyalurkannya ke masyarakat petani, peternak, dan nelayan, melalui outlet yang tersedia.
4. Penyedia Jasa Logistik. Menangani aktivitas logistik baik transportasi maupun pergudangan dan inventori.
5. Pelayanan. Meliputi: (i) Melayani kebutuhan petani, peternak, dan nelayan; dan (ii) Mengkoordinasikan dan menangani seluruh kegiatan bisnis komoditas pokok dan strategis mulai tingkat pedesaan (petani, peternak, dan nelayan) sampai ke perkotaan (konsumen), bahkan ekspor.
6. Pembinaan dan Kemitraan. Meliputi: (i) Melakukan pembinaan masyarakat petani, peternak, dan nelayan, baik yang terkait dengan budidaya, panen, pasca panen, pemasaran, maupun kesejahteraannya; (ii) Melakukan pembinaan manajemen bisnis bagi unit usaha pedesaan (Wardes, KUD, BUMDes), agar menjadi usaha bisnis yang modern dan professional; dan (iii) Menjalinkan kerjasama kemitraan dengan unit usaha pedesaan atau Outlet Mitra (Wardes, KUD, BUMDes) dan Pemda, lembaga keuangan, dan para pihak terkait lainnya.



Sumber: Kementerian Perdagangan (2012).

Gambar 2.12 Area Bisnis pada Setiap Rantai Pasokan

2.8 Peran Transportasi Multimoda dalam Mendukung Pusat Logistik

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM.15 Tahun 2010 tentang Transportasi Antarmoda/Multimoda bertujuan memberi arah pengembangan dan pembangunan transportasi antarmoda/multimoda dalam rangka kelancaran arus barang dan arus penumpang serta mendukung sistem logistik nasional yang efektif dan efisien.

Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 merupakan program dan rencana aksi pengembangan transportasi antarmoda/ multimoda dalam kurun waktu jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang, dijadikan sebagai acuan, pedoman, dan landasan, dalam perencanaan, serta pembangunan dan penyelenggaraan transportasi multimoda pada simpul-simpul 25 pelabuhan, 7 terminal khusus, 14 bandar udara, 9 kota metropolitan, serta 183 kabupaten daerah tertinggal.

Transportasi mempunyai peranan yang sangat strategis untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan wilayah, terlebih bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terdiri dari beribu pulau. Oleh karena itu,

penyelenggaraan sistem transportasi nasional harus dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien, dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar, cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi, beban publik rendah, dan utilitas tinggi.

Penyelenggaraan transportasi ditata dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan mobillitas orang. Salah satu perwujudan sasaran Sistranas yang sangat perlu mendapatkan perhatian, berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi yang mengintegrasikan berbagai moda dalam suatu sistem pelayanan, untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan mobilitas orang, yang lazim disebut dengan kegiatan transportasi antarmoda/multimoda.

Penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda dilakukan melalui suatu perencanaan pemaduan jaringan prasarana dan pelayanan berbagai moda, jadwal pelayanan, penyediaan fasilitas untuk kegiatan alih muat, dan standardisasi sarana dan prasarana serta dokumen, sehingga dapat menekan waktu dengan biaya lebih efisien dan, pada akhirnya, dapat meningkatkan nilai tambah terhadap barang dan perjalanan orang.

Berbagai kalangan praktisi di bidang logistik, memandang transportasi antarmoda/ multimoda merupakan bagian integral yang tidak terpisah dengan sistem logistik. Transportasi antarmoda/multimoda, dalam sistem logistik, berfungsi merencanakan, melaksanakan, dan mengendalikan proses penerimaan, pengemasan, penyimpanan barang, pelayanan informasi, mulai dari titik awal (point of origin) sampai di titik akhir tujuan barang, untuk diterima oleh orang yang berhak (consignee).

Dewasa ini, dalam Sistem Logistik Nasional ditemukenali berbagai permasalahan strategis, berkaitan dengan transportasi antarmoda atau multimoda, yakni belum optimalnya manajemen penyelenggaraan transportasi

antarmoda/multimoda di berbagai simpul transportasi dan kota metropolitan. Keadaan tersebut menyebabkan para pelaku industri tidak dapat mengelola distribusi barangnya secara efektif dan efisien. Di samping itu, kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari puluhan ribu pulau, dimana sebagian di antaranya belum memiliki aksesibilitas transportasi yang memadai, terutama pada 183 kabupaten tertinggal.

Melihat peran strategis transportasi antarmoda/multimoda dalam sistem logistik, maka dalam Cetak Biru Sistem Logistik Nasional telah ditetapkan berbagai sasaran dan rencana aksi pengembangan transportasi untuk mendukung setiap sasaran sistem logistik dalam jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang, antara lain penyusunan roadmap setiap moda transportasi, pengembangan dan pembangunan infrastruktur transportasi, regulasi transportasi antarmoda/multimoda dan peningkatan efisiensi dan efektivitas pelayanan angkutan. Berkaitan dengan sasaran dan rencana aksi yang telah ditetapkan dalam Cetak Biru Sistem Logistik Nasional, diperlukan penjabaran lebih tajam dan terarah dengan batasan rentang waktu yang jelas, tentang pelaksanaan, penataan, pengembangan dan pembangunan. Penjabaran tersebut bertujuan untuk mengintegrasikan kegiatan berbagai moda transportasi dalam suatu sistem pelayanan transportasi antarmoda/multimoda yang disusun dalam Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda.

Transportasi multimoda adalah transportasi barang menggunakan paling sedikit dua moda transportasi yang berbeda, atas dasar satu kontrak yang menggunakan dokumen transportasi multimoda dari suatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk barang tersebut. Transportasi multimoda lebih menekankan aspek pelayanan pengangkutan barang. Namun, dari sisi penggunaan alat angkut untuk kelancaran arus barang, transportasi antarmoda dan multimoda

mebutuhkan keterpaduan lebih dari dua moda, baik dalam wujud jaringan pelayanan maupun jaringan prasarana.

Fokus utama "penyedia jasa logistik" dalam hal ini Badan Usaha Angkutan Multimoda diarahkan pada: (i) Penguatan pelaku dan perusahaan penyedia jasa angkutan multimoda; (ii) Penciptaan iklim usaha yang kondusif bagi pelaku dan penyedia jasa angkutan multimoda; dan (iii) Mendorong partisipasi swasta dalam investasi di bidang infrastruktur transportasi multimoda. Fokus utama pengembangan infrastruktur diarahkan pada tersedianya prasarana dan sarana secara memadai dan beroperasi secara efisien untuk meningkatkan kelancaran arus barang, dengan strategi peningkatan berbagai sarana dan prasarana transportasi laut, transportasi jalan, transportasi kereta api, dan transportasi udara.