

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Badan Pusat Statistik (2020) struktur perekonomian Indonesia secara spasial masih didominasi oleh kelompok provinsi di Pulau Jawa yang memberikan kontribusi sebesar 59,14 persen. Hasil ini diambil dari kontribusi terhadap produk *domestic bruto* atau PDB. PDB sendiri menurut Badan Pusat Statistik (2021) adalah jumlah nilai tambah yang dihasilkan dari seluruh unit ekonomi. PDB atas dasar harga belaku untuk menggambarkan nilai tambah suatu barang atau jasa yang perhitungannya menggunakan harga yang berlaku setiap tahun, sedangkan PDB menurut harga konstan lebih menunjukkan nilai tambah barang atau jasa tersebut yang berlaku pada satu tahun tertentu sebagai dasar.

Gambar 1.1 Perekonomian Indonesia



Sumber : bps.go.id, 2020 (Data diolah)

Dari hal ini kita bisa melihat perputaran ekonomi yang terjadi karena pendapatan penduduk pada satu daerah atau keluarnya uang penduduk pada daerah tersebut mempengaruhi perekonomian di Indonesia. Pulau dengan penduduk yang padat memiliki PDB yang lebih tinggi dibandingkan dengan Pulau yang tidak memiliki kepadatan penduduk yang tinggi. Jika kita lihat gambar 1.2 tentang penyebaran penduduk dan bandingkan dengan gambar 1.5 tentang perekonomian Indonesia, dapat dilihat pulau dengan penduduk yang padat seperti Pulau Jawa dan Pulau Sumatera memiliki perputaran ekonomi yang lebih besar dibandingkan dengan Pulau Sulawesi, Pulau Kalimantan, Bali – Nusa Tenggara, dan Maluku – Papua. Hal inilah yang menyebabkan pembangunan yang tidak merata di penjuru Indonesia. Kota kota besar seperti yang berada di Pulau Jawa, memiliki pembangunan Infrastruktur yang lebih unggul. Pertumbuhan penduduk lebih terfokus pada pulau yang memiliki PDB yang paling besar, dalam hal ini pulau Jawa.

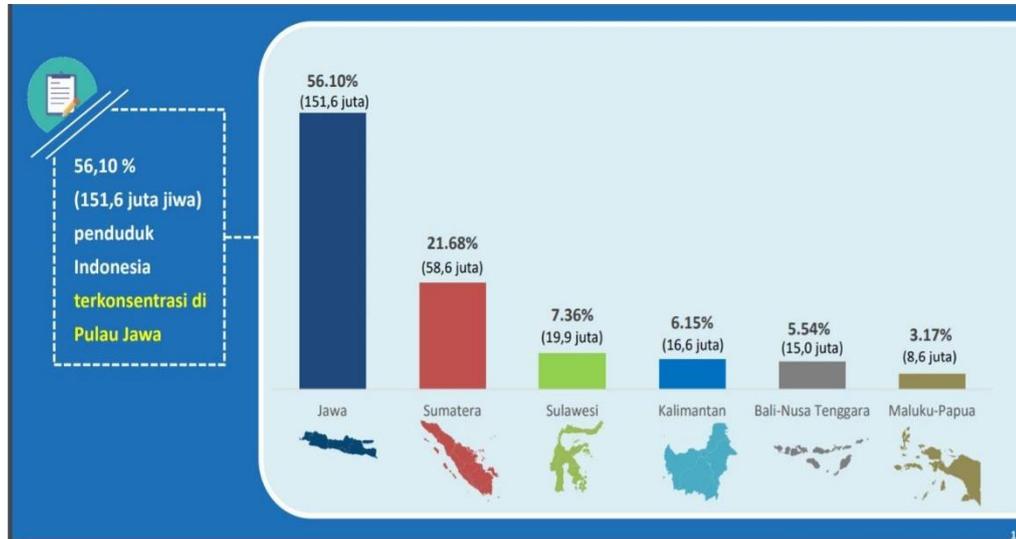
Gambar 1.2 Pertumbuhan Penduduk



Sumber : bps.go.id, 2020 (Data Diolah)

270,20 juta penduduk pada tahun 2020 tersebar ke seluruh penjuru Indonesia memiliki kenaikan 32,56 juta jiwa jika dibandingkan dengan penduduk Indonesia pada tahun 2010. Kepadatan penduduk Indonesia dengan luas 1.913.578,68 km² jika bagi rata maka memiliki kepadatan sebanyak 141 juta jiwa per km² (Badan Pusat Statistik, 2020). Jumlah penduduk Indonesia jika dilihat dari data yang sudah diolah oleh Badan Pusat Statistik, selalu mengalami pertumbuhan penduduk setiap dasawarsanya. Data yang telah dikumpulkan oleh Badan Pusat Statistik di rentang waktu dari tahun 2010 – 2020, Indonesia memiliki pertumbuhan penduduk sebesar 1,25 persen, yaitu sebanyak 32,56 juta jiwa. Angka ini mengalami penurunan dibanding dasawarsa sebelumnya, yaitu sebesar 1,49 persen. Gambar diatas menunjukkan pertumbuhan penduduk Indonesia dari tahun 1961 – 1971, dimana pada dasawarsa tersebut Indonesia mengalami pertumbuhan penduduk sekitar 2,10 persen dari tahun 1961. Kenaikan pertumbuhan terjadi pada dasawarsa selanjutnya, yaitu dari tahun 1971 sampai tahun 1980, dimana pertumbuhan penduduk pada saat itu mencapai 2,31 persen. Setelah dekade tersebut, pertumbuhan penduduk di Indonesia mengalami penurunan secara terus menerus dari tahun 1980 sampai 1990 sebesar 1,98 persen, selanjutnya tahun 1990 sampai 2000 pertumbuhan penduduk Indonesia sebesar 1,44 persen. Kenaikan penduduk terjadi pada dekade selanjutnya yaitu pada tahun 2000 sampai 2010, kenaikan yang terjadi juga hanya sebesar 0,05 persen dari tahun sebelumnya. Kenaikan pada dekade ini sebesar 1,49 persen, dan penurunan kembali terjadi pada dekade selanjutnya yaitu pada tahun 2010 sampai 2020 sebesar 1,25 persen (Badan Pusat Statistik, 2020).

Gambar 1.3 Pertumbuhan Penduduk menurut Pulau



Sumber : bps.go.id, 2020 (data diolah)

Bisa kita lihat dari gambar diatas, bahwa penyebaran penduduk di Indonesia tidak merata diantara 6 kepulauan besar yang ada di Indonesia. Hal itu dapat dilihat dengan terkonsentrasinya penyebaran penduduk di pulau Jawa, yang menampung 56,10 persen penduduk Indonesia atau sebanyak 151,6 juta jiwa yang berada di pulau Jawa sendiri. Sementara itu Sumatera memiliki penduduk sebanyak 21,68 persen atau sebanyak 58,6 juta jiwa yang menempati pulau tersebut, yang menjadikannya sebagai pulau dengan jumlah penduduk terbanyak kedua di Indonesia. Empat kepulauan lainnya hanya memiliki jumlah yang tidak lebih dari 10 persen dari jumlah penduduk yang ada di Indonesia. Sulawesi hanya memiliki 7,36 persen jumlah penduduk atau sebanyak 19,9 juta jiwa, disusul oleh Kalimantan dengan 6,15 persen dari total penduduk yang ada di Indonesia atau 16,6 juta jiwa. Peringkat dua terakhir ada Bali – Nusa Tenggara dengan 5,54 persen

atau 15,0 juta jiwa dan Maluku – Papua sebanyak 3,17 persen atau 8,6 juta jiwa yang menempati pulau yang sangat luas tersebut (Badan Pusat Statistik, 2020).

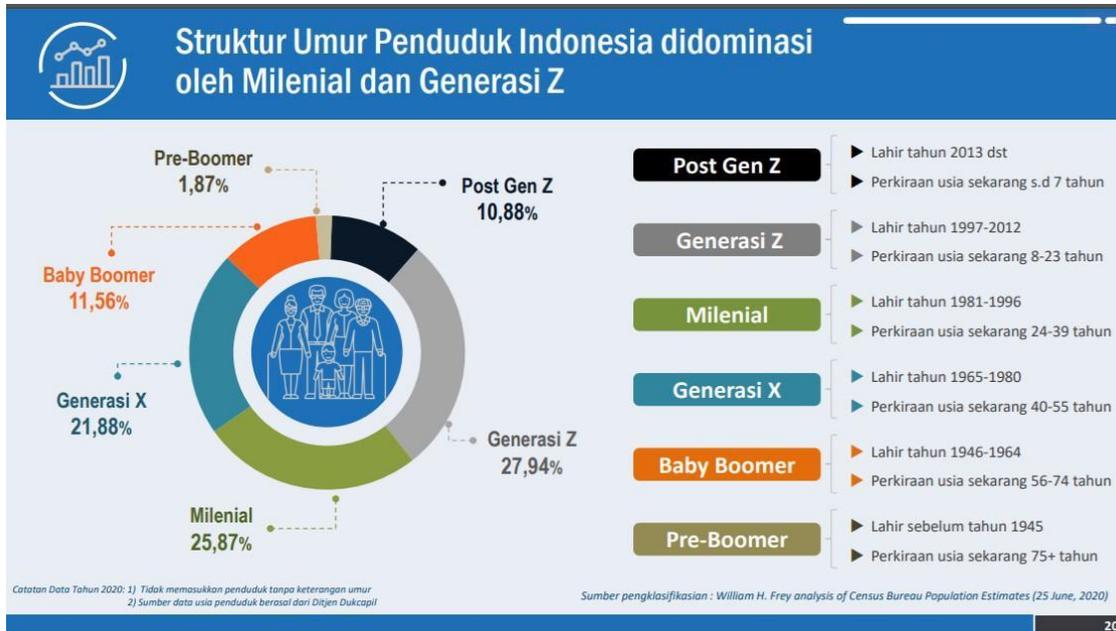
Gambar 1.4 Penduduk Menurut Provinsi



Sumber ; bps.go.id, 2020 (Data Diolah)

Penyebaran penduduk yang tidak merata membuat pembangunan ekonomi yang tidak merata. Karena kebutuhan yang diperlukan untuk daerah yang padat penduduk, dengan daerah yang tidak padat penduduk tidak sama. Daerah yang memiliki penduduk yang padat tentunya akan membuat perputaran ekonomi berjalan dengan besar menyesuaikan dengan kondisi penduduk disana. Daerah yang tidak memiliki penduduk yang padat secara langsung mempengaruhi perputaran ekonomi di daerahnya, dimana perputaran uang di daerah tersebut tidak sebesar yang dimiliki oleh daerah yang padat penduduk. Pulau Jawa sebagai daerah yang terpadat penduduknya memiliki perputaran ekonomi terbesar di Indonesia, hal ini disebabkan juga oleh adanya ibukota Indonesia di pulau Jawa yaitu DKI Jakarta.

Gambar 1.5 Struktur umur Penduduk Indonesia

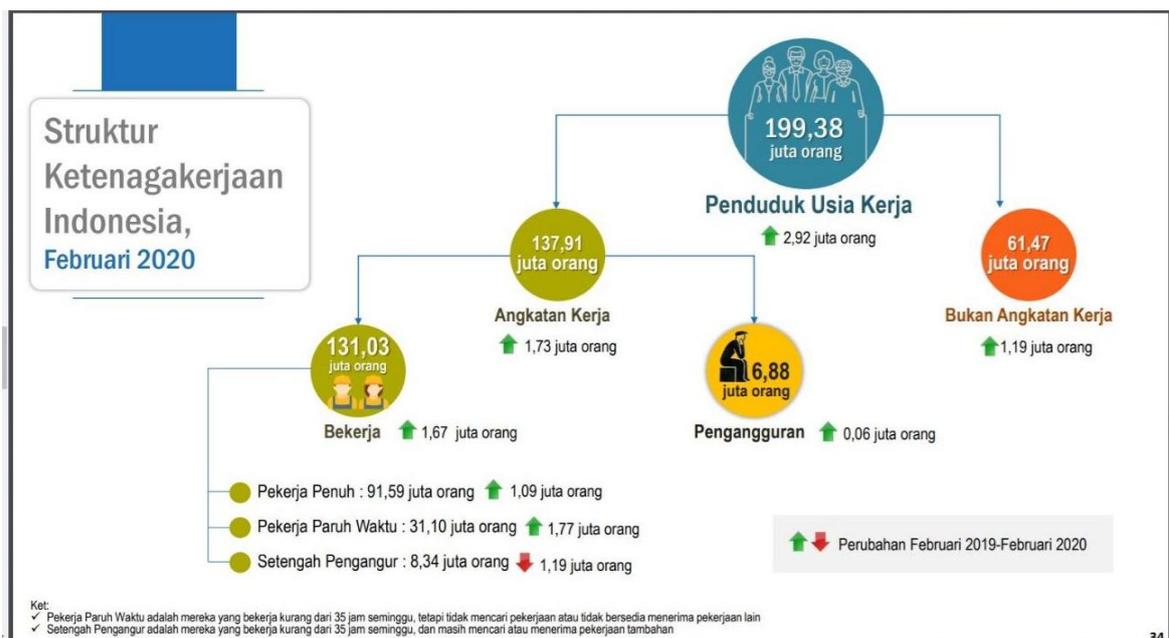


Sumber : bps.go.id, 2020 (Data Diolah)

Indonesia diuntungkan dengan bonus demografi yang ada, dimana penduduk dengan usia produktif lebih banyak atau mendominasi Indonesia. Dimana jika melihat gambar 1.6, Indonesia didominasi oleh penduduk yang memiliki usia produktif, dimana kategori yang masuk kepada usia produktif adalah Generasi X yang memiliki penduduk sebanyak 21,88 persen, Milenial sebanyak 25,87 persen, dan Generasi Z sebanyak 27,94 persen. Ketiga kategori tersebut memiliki rentang umur dari 8 tahun sampai 55 tahun. Meskipun pada Gen Z tidak semuanya masuk dalam usia produktif, tetapi untuk masa depan kategori ini yang sangat menjanjikan untuk memajukan perekonomian Indonesia (Badan Pusat Statistik, 2020).

Indonesia harus bisa memanfaatkan keuntungan demografis ini, untuk bisa memajukan Indonesia agar bisa bersaing dengan negara – negara Asia lainnya, dan membangunkan macan yang sedang tertidur sebagai sebutan negara negara maju untuk Indonesia. Dengan kemegahan alam dan sumber dayanya, membuat Indonesia sebagai negara berkembang bisa menjadi salah satu negara penguasa perekonomian dunia, apabila kita memanfaatkan bonus demografi yang dimiliki dengan cara mempersiapkannya menjad sumber daya manusia yang tangguh dan kredibel mampu untuk bersaing dengan sumber daya asing.

Gambar 1.6 Struktur Tenaga kerja



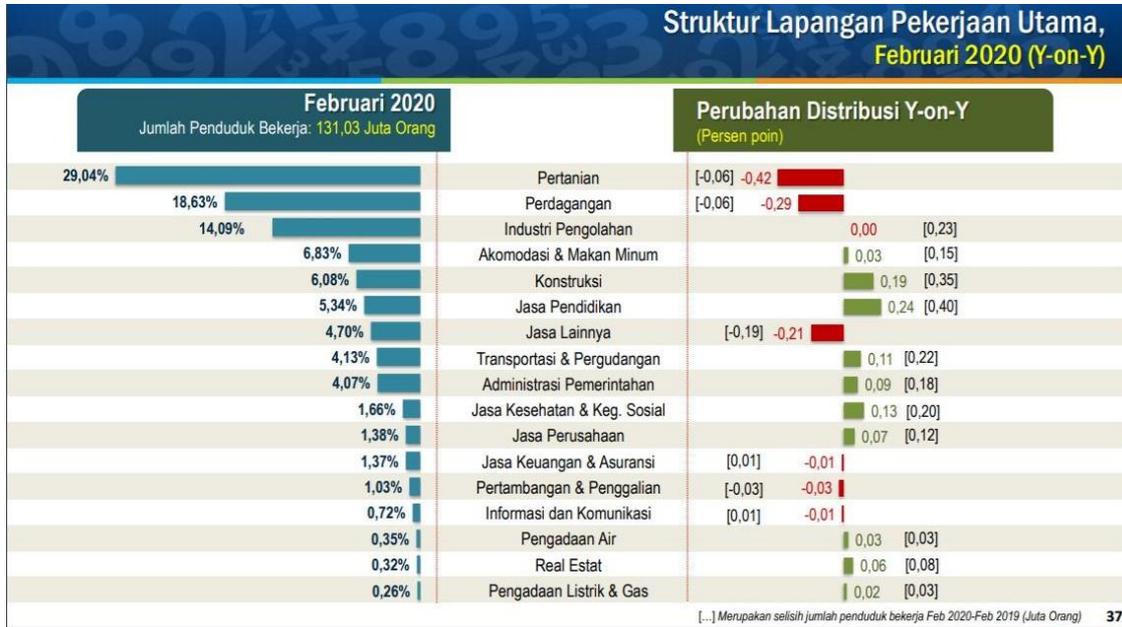
Sumber : bps.go.id, 2020 (Data diolah)

Dilihat dari gambar 1.7 dimana kondisi ketenagakerjaan yang dimiliki oleh Indonesia pada tahun 2020 bulan Februari. Tenaga kerja yang dimiliki oleh Indonesia

mencapai 199,38 juta orang yang sudah memasuki usia kerja. Jika dilihat dari total penduduk yang dimiliki oleh Indonesia sebanyak 270,20 juta orang, maka tenaga kerja yang dimiliki oleh Indonesia ada 73 persen dari total penduduknya. Sementara data yang bisa diambil dari gambar 1.7 di atas adalah, sebanyak 131,03 juta orang di Indonesia sudah bekerja, sementara Angkatan kerja yang dimiliki adalah 137,91 juta orang, dan ada 6,88 juta orang yang masih belum mendapatkan pekerjaan, atau menjadi pengangguran. Jumlah angkatan kerja yang mendominasi Indonesia bisa menjadi keuntungan maupun menjadi senjata makan tuan untuk Indonesia sendiri.

Hal ini dapat menjadi keuntungan apabila pemerintah dapat memanfaatkan sumber tenaga kerja yang berlimpah dengan baik, dan akan menjadi bencana apabila Indonesia tidak mempunyai lapangan pekerjaan untuk tenaga kerja tersebut. Hal yang sangat mungkin terjadi adalah melonjaknya tingkat pengangguran di Indonesia menurut Franita (2005) dalam jurnalnya menyebutkan jika pengangguran terus bertambah maka akan menyebabkan meningkatnya tingkat kemiskinan, maraknya pengangguran dan pengemis, meningkatnya tingkat kriminalitas, banyaknya orang yang depresi, demo dimana mana, dan semua hal itu akan dibebankan kepada pemerintah. Maka dari itu sektor – sektor pekerjaan harus mengimbangi pertumbuhan penduduk dan keuntungan demografi yang dimiliki oleh Indonesia.

Gambar 1.7 Struktur Lapangan Perkerjaan

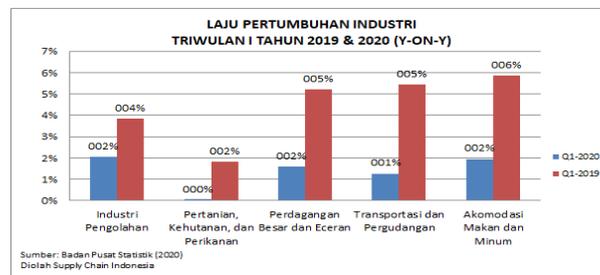


Sumber : bps.go.id, 2020 (Data diolah)

Menurut Badan Pusat Statistik (2020) kondisi lapangan pekerjaan yang ada di Indonesia mengalami penurunan pertumbuhan akibat dari pandemi Coronavirus Disease 2019 yang mulai masuk ke Indonesia pada bulan Maret tahun 2020. Dilihat dari data diatas ada beberapa sektor yang mengalami penurunan lapangan pekerjaan, seperti sektor pertanian, industri pengolahan, perdagangan, jasa lainnya, jasa keuangan & asuransi, pertambangan, dan informasi dan komunikasi. Meskipun terdapat beberapa sektor yang mengalami pertumbuhan lapangan pekerjaan, tapi pertumbuhan yang dimiliki tidak bisa menampung tenaga kerja yang dimiliki oleh Indonesia, terbukti masih ada 6,88 juta penduduk Indonesia yang memiliki status pengangguran. Indonesia terbukti belum siap dalam menyediakan lapangan pekerjaan yang layak untuk para penduduknya.

Sektor transportasi dan pergudangan sendiri merupakan sektor bisnis yang belum dimaksimalkan oleh Negara Indonesia. Terutama untuk sub sektor pengiriman dan kurir, dan Pergudangan. Sektor Transportasi dan Pergudangan sangat membutuhkan dukungan pemerintah dalam pemberian insentif, yang nantinya insentif tersebut dapat menopang pertumbuhan industri penyimpanan (Supply Chain Indonesia, 2020).

Gambar 1.8 Pertumbuhan Industri 2019 & 2020 (Y-ON-Y)



Sumber : bps.go.id, 2020 (Data diolah)

Data yang penulis ambil dari Badan Pusat Statistik (2020) menunjukkan bahwa untuk Industri Transportasi dan Pergudangan memiliki penurunan persentase pertumbuhan industri. Tahun 2019 sebesar 5 persen, sedangkan pada tahun 2020 hanya sebesar 1 persen saja. Biaya logistic yang sangat mahal di Indonesia sangat mempengaruhi kondisi industri yang ada di Indonesia. Hal ini membuat para pegiat dalam dunia transportasi dan pergudangan harus menaikkan biaya yang harus dikeluarkan, dan mengurangi pengeluaran perusahaan yang ada. Jika tidak seperti itu, maka perusahaan – perusahaan logistik tidak bisa bertahan di dalam kondisi yang ada di Indonesia.

Dunia logistik yang ada di Indonesia memiliki potensi yang sangat besar kedepannya, dikutip dari Santia (2021) menurut Ketua Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia Yukki Nugrahawan “Menurut saya, 2024 Indonesia bisa masuk 3 besar ASEAN. Kalau kita masuk di 3 besar ASEAN maka kita masuk di 30 besar dunia. Pentingnya kita dalam dunia logistik ini memberikan suatu nilai tambah. Nilai tambah itu menjadi kata kunci,” kata Yuki dalam APLOG LOGISTIK FORUM. Menurut Yukki cara yang paling bisa dilakukan untuk saat ini adalah, dengan melakukan kolaborasi dengan E – Commerce agar usaha bisa terus bergerak, kolaborasi menjadi kata kunci agar dunia Logistik di Indonesia bisa bersaing di dunia. Menurut Yukki hal yang harus diperhatikan oleh pengusaha Logistik adalah perkembangan ekonomi, karena logistik dipengaruhi oleh dua hal, pertama adalah konsumsi dan perdagangan, dan kedua adalah sisi investasi.

Gambar 1.9 Tingkat Impor Barang Konsumsi

No	Uraian	2016	2017	2018	2019	2020	Trend(%) 2016 - 2020	Perub.(%) 2020/2019	Peran. (%) 2020	2020	2021	Perub.(%) 2021/2020	Peran. (%) 2020
	BARANG KONSUMSI	12,317.5	14,075.0	17,181.4	16,454.0	14,655.7	5.17	-10.93	10.35	2,349.0	2,672.6	13.78	10.06
1	Makanan dan Minuman (Olahan) Untuk Rumah Tangga	2,965.0	2,804.3	4,125.7	3,347.1	3,047.3	2.34	-8.96	2.20	414.7	454.6	9.62	1.70
2	Barang Konsumsi Setengah Tahan Lama	2,229.8	2,856.4	3,584.1	3,814.5	3,227.1	10.83	-15.40	2.30	601.5	618.1	2.76	2.30
3	Barang Konsumsi Tidak Tahan Lama	2,154.3	2,517.7	3,087.1	2,811.0	2,642.3	5.32	-6.00	1.90	476.4	684.9	43.77	2.60
4	Makanan dan Minuman (Belum Diolah) Untuk Rumah Tangga	1,756.6	2,272.8	2,330.6	2,490.6	2,344.9	6.92	-5.85	1.70	161.9	333.7	106.09	1.30
5	Barang Konsumsi Tahan Lama	1,209.0	1,433.3	1,918.5	2,015.7	1,730.3	11.16	-14.16	1.20	294.3	349.7	18.80	1.30
6	Barang Yang Tidak Diklasifikasikan	825.5	788.2	528.0	663.6	781.2	-2.78	17.73	0.60	216.3	95.3	-55.92	0.40
7	Mobil Penumpang	594.9	571.7	530.5	563.5	304.1	-12.68	-46.03	0.20	62.9	42.6	-32.38	0.20
8	Bahan Bakar dan Pelumas (Olahan)	440.2	645.8	788.1	510.1	375.7	-5.38	-26.34	0.30	83.2	63.1	-24.17	0.20
9	Alat Angkutan bukan untuk Industri	142.2	184.7	288.9	238.0	202.8	10.11	-14.77	0.10	37.7	30.6	-18.86	0.10
	TOTAL	135,652.8	156,985.6	188,711.4	171,275.7	141,568.8	1.74	-17.34	100.00	25,816.8	26,562.7	2.89	100.00

Sumber : statistic.kemendag.go.id, 2021 (Data diolah)

Menurut Statistik Kemendag (2021) trend impor barang dari luar Indonesia menurun sebanyak 10.93 persen untuk tahun 2019 ke tahun 2020. Hal itu dipengaruhi oleh adanya pandemi Coronavirus Disease 2019, yang memberhentikan segala aktifitas dunia, dan memaksa seluruh perekonomian dunia diberhentikan sementara. Indonesia pun termasuk ke dalamnya, selama tahun 2020 Indonesia melakukan karantina seluruh Negara baik secara domestic dan internasional. Hal itu dilakukan agar mencegah penyebaran virus Coronavirus Disease 2019 ke seluruh masyarakat Indonesia. Trend ini menjadi pertanda buruk bagi pengusaha Logistik di Indonesia. Karena pengiriman barang dari luar Negeri menurun hampir 11 persen dari tahun sebelumnya. Perusahaan logistic tentunya sangat terpengaruh oleh hal ini, karena konsumsi barang adalah hal yang sangat mempengaruhi dunia Logistik.

Gambar 1.10 Neraca Perdagangan Indonesia

Uraian	2016	2017	2018	2019	2020	Trend(%) 16-20	2020	2021	Perub.(%) 21/20
TOTAL PERDAGANGAN	280,839.0	325,813.7	368,724.0	338,958.7	304,875.3	2.06	53,509.8	57,144.7	6.79
MIGAS	31,845.3	40,060.6	47,040.6	33,674.6	22,565.9	-8.26	5,356.0	4,600.5	-14.11
NON MIGAS	248,993.7	285,753.1	321,683.5	305,284.1	282,309.4	3.22	48,153.8	52,544.2	9.12
EKSPOR	145,186.2	168,828.2	180,012.7	167,683.0	163,306.5	2.31	27,692.9	30,549.8	10.32
MIGAS	13,105.5	15,744.4	17,171.7	11,789.3	8,309.1	-11.31	1,621.2	1,744.4	7.60
NON MIGAS	132,080.7	153,083.8	162,840.9	155,893.7	154,997.4	3.44	26,071.7	28,805.4	10.49
IMPOR	135,652.8	156,985.6	188,711.4	171,275.7	141,568.8	1.74	25,816.8	26,594.9	3.01
MIGAS	18,739.8	24,316.2	29,868.8	21,885.3	14,256.8	-6.31	3,734.8	2,856.1	-23.53
NON MIGAS	116,913.0	132,669.3	158,842.5	149,390.4	127,312.0	2.93	22,082.1	23,738.8	7.50
NERACA PERDAGANGAN	9,533.4	11,842.6	-8,698.7	-3,592.7	21,737.7	0.00	1,876.1	3,955.0	110.81
MIGAS	-5,634.3	-8,571.9	-12,697.1	-10,096.1	-5,947.8	-2.76	-2,113.6	-1,111.7	47.40
NON MIGAS	15,167.7	20,414.5	3,998.4	6,503.3	27,685.4	0.60	3,989.7	5,066.7	26.99

Sumber : Kementerian Perdagangan (2021)

Sebagai salah satu faktor yang mempengaruhi dunia logistik di Indonesia, penulis ingin membahas lebih lanjut tentang keadaan Perdagangan di Indonesia selama tahun 2019, 2020, dan 2021. Ketiga tahun tersebut adalah tahun yang masih berkaitan untuk dibahas oleh penulis pada kali ini. Dari data Kementerian Perdagangan di atas menjelaskan, bahwa terdapat penurunan hampir 10 persen dari tahun 2019 ke tahun 2020. Sementara itu untuk perkembangan dari bulan Januari sampai bulan Februari yang terdapat di tahun 2020 dan dibandingkan dengan tahun 2021, terdapat kenaikan atau perubahan sebanyak 6,79% angka perdagangan di Indonesia. Kenaikan positif yang terdapat pada awal tahun diharapkan terus bertahan sampai akhir tahun. Karena hal ini sangat mempengaruhi kondisi logistic di Indonesia, karena apabila perdagangan turun maka perputaran barang yang terjadi juga semakin sedikit, kebalikannya apabila perdagangan naik, maka perputaran barang ikut naik (Sutrisno, 2020)

Gambar 1.11 Penanaman Modal menurut Provinsi

Provinsi	Realisasi Investasi Penanaman Modal Dalam Negeri Menurut Provinsi (Investasi) (Milyar Rupiah)		
	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020 ¹⁾
ACEH	970,0	3 606,9	8 241,1
SUMATERA UTARA	8 371,8	19 749,0	18 189,5
SUMATERA BARAT	2 309,4	3 026,6	3 106,2
RIAU	9 056,4	26 292,2	34 117,8
JAMBI	2 876,5	4 437,4	3 511,7
SUMATERA SELATAN	9 519,8	16 921,1	15 824,5
BENGGKULU	4 902,8	5 458,1	5 399,2
LAMPUNG	12 314,7	2 428,9	7 120,5
KER. BANGKA BELITUNG	3 112,9	2 915,2	1 863,8
KER. RIAU	4 386,0	5 656,4	14 249,0
DKI JAKARTA	49 097,4	62 094,8	42 954,7
JAWA BARAT	42 278,2	49 284,2	51 400,5
JAWA TENGAH	27 474,9	18 654,7	30 606,1
DI YOGYAKARTA	6 131,7	6 298,8	2 683,4
JAWA TIMUR	33 333,1	45 452,7	55 660,6
BANTEN	18 637,6	20 708,4	31 145,7
BALI	1 548,8	7 393,2	5 432,7
NUSA TENGGARA BARAT	4 135,1	3 519,0	6 582,4
NUSA TENGGARA TIMUR	4 246,1	3 752,6	3 028,5
KALIMANTAN BARAT	6 591,4	7 699,1	9 256,5
KALIMANTAN TENGAH	13 091,6	8 591,9	3 710,0
KALIMANTAN SELATAN	9 975,2	10 061,0	4 286,3
KALIMANTAN TIMUR	25 942,0	21 952,0	25 934,0
KALIMANTAN UTARA	1 356,8	4 400,9	2 235,2
SULAWESI UTARA	4 320,1	8 259,6	3 005,6
SULAWESI TENGAH	8 488,9	4 438,8	5 261,3
SULAWESI SELATAN	3 275,9	5 672,6	9 142,0
SULAWESI TENGGARA	1 603,4	3 827,1	2 865,7
GORONTALO	2 666,8	844,4	683,6
SULAWESI BARAT	3 144,2	1 187,2	252,9
MALUKU	1 013,5	283,2	474,8
MALUKU UTARA	2 276,3	682,7	662,1
PAPUA BARAT	50,9	380,2	1 925,4
PAPUA	104,6	567,7	2 722,2
INDONESIA	328 604,9	386 498,4	413 535,5

Sumber: Badan Koordinasi Penanaman Modal

Sumber : (Badan Pusat Statistik, 2020)

Secara Investasi yang ada di Indonesia dari tahun ke tahun kian meningkat. Ini adalah sebuah tren yang baik untuk dunia Logistik, dimana penanaman modal setiap tahunnya meningkat, yang bisa memajukan Perdagangan dan ekonomi Indonesia agar bisa berkembang lebih pesat lagi. Dengan berkembangnya ekonomi Indonesia, maka perusahaan logistik akan sangat dibutuhkan, karena para pelaku ekonomi membutuhkan

transportasi untuk menyalurkan segala kepentingannya. Dengan berkembangnya ekonomi yang ada di Indonesia, maka perusahaan logistik akan sangat diuntungkan. Penanaman modal juga bisa mempengaruhi performa logistik yang ada di Indonesia.

Gambar 1.12 Logistic Performance Index

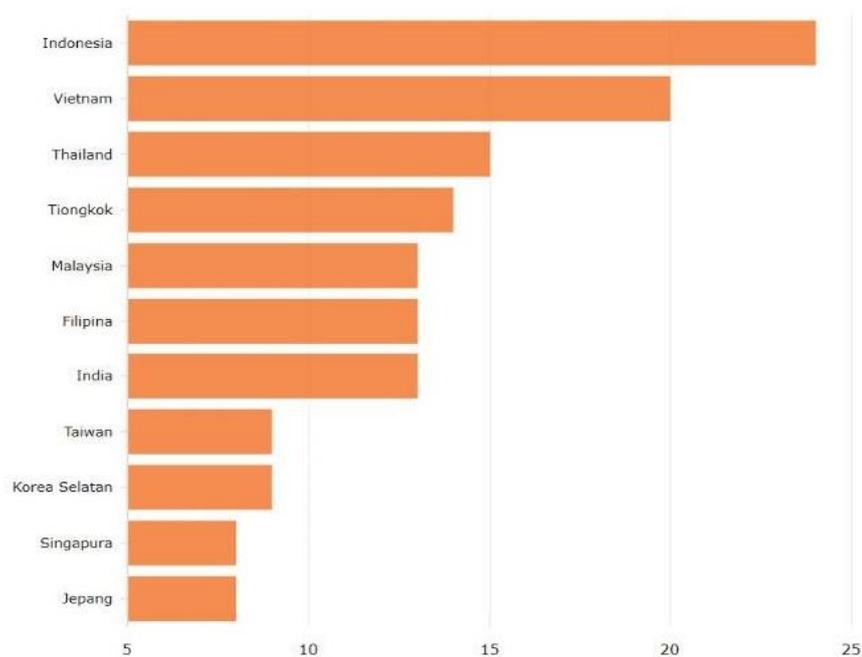
Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Customs	Infrastructure	Infrastructure	International shipments	International shipments	Logistics competence	Logistics competence	Tracking & tracing	Tracking & tracing	Timeliness	Timeliness
Germany	2018	1 4.20	1 4.09					4 3.86						2 4.24	3 4.39
Sweden	2018	2 4.05	2 4.05					3 4.24						10 3.98	17 3.88
Belgium	2018	3 4.04	14 3.66					14 3.98						9 4.05	1 4.41
Austria	2018	4 4.03	12 3.71					5 4.18						6 4.08	7 4.09
Japan	2018	5 4.03	3 3.99					2 4.25						14 3.59	4 4.09
Netherlands	2018	6 4.02	5 3.92					4 4.21						11 4.02	11 4.25
Singapore	2018	7 4.00	6 3.89					6 4.06						3 4.10	8 4.08
Denmark	2018	8 3.99	4 3.92					17 3.96						19 3.53	9 4.01
United Kingdom	2018	9 3.99	11 3.77					13 3.67						7 4.05	4 4.11
Finland	2018	10 3.97	8 3.82					11 4.00						15 3.89	1 4.52
United Arab Emirates	2018	11 3.96	15 3.63					10 4.02						5 3.85	8 4.28
Hong Kong, China	2018	12 3.92	9 3.81					15 3.97						13 3.92	13 3.96
Switzerland	2018	13 3.90	16 3.63					9 4.02						8 3.77	15 3.92
United States	2018	14 3.89	10 3.78					7 4.05						20 3.51	11 4.24
New Zealand	2018	15 3.88	13 3.71					23 3.51						11 3.97	19 4.08
France	2018	16 3.84	19 3.59					13 3.99						16 3.87	9 4.26
Spain	2018	17 3.83	17 3.62					27 3.43						8 4.02	16 3.92
Australia	2018	18 3.75	7 3.87					17 3.55						17 3.84	14 4.15
Italy	2018	19 3.74	23 3.47					19 3.84						18 3.83	20 4.06
Canada	2018	20 3.73	18 3.60					6 3.83						21 3.71	21 3.98
Norway	2018	21 3.70	21 3.52					40 3.25						24 3.66	21 3.98
Czech Republic	2018	22 3.68	30 3.29					21 3.51						30 3.38	17 4.13
Portugal	2018	23 3.64	35 3.17					26 3.43						14 3.90	22 3.96
Luxembourg	2018	24 3.63	20 3.53					24 3.69						23 3.69	24 3.94
Korea, Rep.	2018	25 3.61	25 3.40					10 3.75						20 3.72	16 4.13
China	2018	26 3.61	31 3.29					7 3.83						24 3.70	23 3.72
Taiwan	2018	27 3.60	22 3.47					21 3.51						18 3.85	18 3.85
Poland	2018	28 3.54	33 3.25					30 3.38						14 3.90	21 3.81
Ireland	2018	29 3.51	26 3.36					26 3.46						23 3.69	24 3.94
Qatar	2018	30 3.47	38 3.00					23 3.72						30 3.57	25 3.67
Hungary	2018	31 3.42	27 3.35					12 3.68						29 3.58	31 3.51
Thailand	2018	32 3.41	36 3.14					28 3.42						26 3.60	28 3.62
South Africa	2018	33 3.38	34 3.17					9 3.75						31 3.42	30 3.56
Chile	2018	34 3.32	32 3.27					43 3.22						38 3.21	26 3.67
Slovenia	2018	35 3.31	24 3.42					25 3.46						31 3.26	31 3.47
Estonia	2018	36 3.31	28 3.32					39 3.26						43 3.10	33 3.41
Israel	2018	37 3.31	29 3.32					31 3.37						33 3.33	33 3.41
Panama	2018	38 3.28	45 2.87					22 3.51						43 3.13	44 3.20
Vietnam	2018	39 3.27	41 2.95					38 3.27						50 3.05	40 3.27
Iceland	2018	40 3.23	54 2.77					44 3.21						40 3.25	43 3.21
Malaysia	2018	41 3.22	43 2.90					39 3.26						75 2.78	32 3.50
Greece	2018	42 3.20	47 2.84					34 3.31						35 3.33	48 3.15
Oman	2018	43 3.20	44 2.87					44 3.21						34 3.31	36 3.40
India	2018	44 3.18	40 2.96					49 3.16						33 3.40	34 3.45
Cyprus	2018	45 3.15	37 3.05					72 2.79						25 3.61	37 3.35
Indonesia	2018	46 3.15	62 2.67					32 3.35						36 3.30	47 3.15
Turkey	2018	47 3.15	58 2.71					38 3.17						48 3.06	45 3.18
Romania	2018	48 3.12	80 2.58					39 3.16						49 3.05	66 2.97
								52 2.91						44 3.21	38 3.32
								44 3.21						50 3.15	50 3.15
								55 2.89						42 3.23	48 3.15
								54 2.89						44 3.10	39 3.30
								33 3.21						51 3.05	42 3.23
								48 3.18						47 3.07	44 3.63
														41 3.26	39 3.68

Sumber : (The Word Bank, 2018)

Indonesia sebagai negara kepulauan yang mempunyai 17.504 pulau dari Sabang sampai Merauke tentunya mengalami kesulitan dalam pendistribusian barang – barang pokok maupun segala jenis barang untuk mensuplainya keseluruh wilayah Indonesia. Logistik Performance Index adalah sebuah barometer pengukur performa logistik yang ada di suatu negara. Adapun beberapa kriteria yang menjadi penilai untuk performa logistic, yaitu *Customs*, *Infrastruktur*, *International Shipment*, kompetensi *logistic*,

Tracking & Tracing dan *Timeless*. Ke enam kriteria tersebut akan dinilai perbagian, dan nantinya akan menjadi nilai akhir dari performa *logistic* negara tersebut. Berdasarkan data diatas Jerman, Swedia , dan Belgia masih menjadi 3 teratas dalam performa *logistic* yang dimilikinya. Negara Asean yang masuk 10 besar hanya Singapore di peringkat ke tujuh dalam logistic performance. Indonesia sendiri menjadi negara dengan peringkat ke 46 di dunia dengan performa logistiknya. Dibandingkan dengan negara yang ada di Asean seperti Singapura, Filipina, Malaysia, dan Vietnam, Indonesia masih berada jauh dibawah negara – negara tersebut dalam hal performa logistic. Indonesia masih kalah ranking dengan negara – negara tersebut, dalam hal infrastruktur, kompetensi *logistic*, *tracking & tracing*, dan *Timeless* masih berada di bawah poin dari negara – negara tersebut.

Gambar 1.13 Biaya Logistik Terhadap PDB di Asia



Sumber : Badan Pusat Statistik, (2020)

Dikutip dari Jayani (2019) Indonesia menduduki peringkat pertama di Asia sebagai negara dengan biaya logistic terhadap produk domestic bruto tertinggi. Hal ini disebabkan oleh kurang memadainya fasilitas dan sistem yang mengatur *logistic* di Indonesia. Biaya *logistic* disebut menjadi daya saing dengan negara di sekitar kita, terutama di Asean. Malaysia negara tetangga kita memiliki 13% dari PDB yang ada di negaranya, meskipun kita tidak bijak dengan membandingkan negara seluas Indonesia dengan negara yang tidak lebih besar dari Pulau Jawa. Singapura memiliki biaya logistic yang hanya sebesar 9% dari PDBnya. Menteri Keuangan Sri Mulyani mengatakan kepada nasional.kontan.co.id, “biaya *logistic* Indonesia dibandingkan dengan negara terdekat seperti Singapura, Malaysia, dan lainnya dianggap masih tinggi”, menurut Sri Mulyani jika dilihat dari proses logistiknya atau performanya juga belum menunjukkan perbaikan yang signifikan.

Untuk itu, upaya pemerintah untuk memperbaiki sistem *logistic* yang ada di Indonesia harus mengalami reformasi dan hal itu wajib hukumnya. Apabila kedepannya terjadi penurunan biaya *logistic* sebesar 5 – 6% dari PDB, maka akan dialokasikan untuk menghubungkan sektor – sektor transportasi serta memudahkan bagi para pelaku usaha.

Dengan segala data dan informasi yang sudah penulis jelaskan sebelumnya, dunia logistik di Indonesia sedang mencapai masa pertumbuhan yang sangat menjanjikan bagi Indonesia dan para pengusaha. Keunggulan demografi yang dimiliki bisa menjadi bekal awal Indonesia untuk memajukan dunia logistik. Tetapi tingginya biaya *logistic* dan rendahnya performa *logistic* di Indonesia merupakan masalah utama dalam dunia logistik di Indonesia. Hal tersebut merupakan penghambat berkembangnya dunia Logistik di

Indonesia, karena dengan biaya yang tinggi pengusaha tidak bisa memperbaiki kekurangannya. Kirono et al. (2019) menyatakan bahwa terdapat beberapa faktor yang yang mempengaruhi performa logistik, yaitu *Collaboration*, *Information Sharing*, dan *Logistics Capabilities*. Tertarik untuk mengetahui hal tersebut, penulis ingin melakukan penelitian terhadap faktor – faktor tersebut guna memberikan masukan bagaimana meningkatkan performa logistik suatu perusahaan. PT. Synergy First Logistics sebagai salah satu perusahaan ekspedisi yang telah beroperasi selama 14 tahun, senantiasa ingin terus berupaya untuk meningkatkan performa logistiknya, sehingga dapat tetap bersaing dengan para kompetitor lainnya. Untuk itu penulis membuat penelitian yang berjudul “Pengaruh *Collaboration* dan *Information Sharing* terhadap *Logistic Performance* PT. Synergy First Logistics yang dimediasi oleh *Logistic Capabilities*” yang memiliki tujuan untuk mengidentifikasi hal – hal yang mempengaruhi performa logistik pada PT. Synergy First Logistics.

1.2 Rumusan Masalah

PT. Synergy First Logistics adalah perusahaan yang berdiri sejak tahun 2007 yang bergerak di bidang ekspedisi dan dunia *logistic* di Indonesia. First Logistik menyediakan pengiriman keseluruhan wilayah Indonesia untuk perusahaan besar maupun perorangan. PT. Synergy First Logistics merupakan objek penelitian yang tepat menurut penulis karena telah bergelut di bidang *logistic* selama 14 tahun, dan memiliki kompetensi untuk menjawab hipotesis yang penulis miliki, yaitu :

1. Apakah *Collaboration* mempengaruhi *Logistics Capabilities* dari PT. Synergy First Logistics secara signifikan?

2. Apakah *Information Sharing* mempengaruhi *Logistics Capabilities* dari PT. Synergy First Logistics secara signifikan?
3. Apakah *Collaboration* mempengaruhi *Logistics Performance* dari PT. Synergy First Logistics secara signifikan?
4. Apakah *Logistics Capabilities* mempengaruhi *Logistics Performance* dari PT. Synergy First Logistics secara signifikan?
5. Apakah *Information Sharing* mempengaruhi *Logistics Performance* dari PT. Synergy First Logistics secara signifikan?

1.3 Tujuan Penelitian

Penulis melalui penelitian ini memiliki tujuan sesuai dengan rumusan masalah yang telah penulis bahas di sub bab sebelumnya. Berikut merupakan hal – hal yang menjadi tujuan penulis, yaitu :

1. Mengetahui apakah terdapat pengaruh yang signifikan dari *Collaboration* terhadap *Logistics Capabilities* dari PT. Synergy First Logistics.
2. Mengetahui apakah terdapat pengaruh yang signifikan dari *Information Sharing* terhadap *Logistics Capabilities* dari PT. Synergy First Logistics.
3. Mengetahui apakah terdapat pengaruh yang signifikan dari *Collaboration* terhadap *Logistics Performance* dari PT. Synergy First Logistics.
4. Mengetahui apakah terdapat pengaruh yang signifikan dari *Logistics Capabilities* terhadap *Logistics Performance* dari PT. Synergy First Logistics.

5. Mengetahui apakah terdapat pengaruh yang signifikan dari *Information Sharing* terhadap *Logistics Performance* dari PT. Synergy First Logistics.

1.4 Batasan Penelitian

Penelitian yang akan penulis lakukan mencakup hal yang luas, karena penelitian yang penulis lakukan merupakan permasalahan yang umum terjadi pada dunia logistik. Oleh karena batasan yang penulis miliki dalam hal waktu dan pengetahuan terhadap penelitian yang luas ini, maka penulis membuat batasan penelitian yang memiliki tujuan agar penelitian kali ini dapat terfokus dan tidak keluar dari topik yang ingin penulis angkat. Batasan yang peneliti tentukan adalah sebagai berikut :

1. Ruang lingkup penelitian adalah PT. Synergy First Logistics
2. Syarat responden yang valid untuk penelitian pada kali ini merupakan seluruh karyawan yang berkerja pada *Central Distribution Center* PT. Synergy First Logistics selama satu tahun lebih.
3. Penelitian yang dilakukan oleh penulis kali ini dilakukan dengan menyebar kuisioner yang dibatasi oleh variable *Collaboration*, *Information Sharing*, *Logistics Capabilities*, dan *Logistics Performance*.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Akademis

Manfaat akademis untuk para civitas akademik Universitas Multimedia Nusantara, penulis berharap kedepannya penelitian yang sudah penulis lakukan memberikan informasi dan pengetahuan, serta untuk masyarakat luas dalam melakukan

penelitian selanjutnya dapat dijadikan acuan atau sebuah referensi terutama untuk penelitian yang menggunakan Perusahaan *Logistics* sebagai objeknya atau yang memiliki keterkaitan dengan *Colaboration, Information Sharing, Logistic Capabilities, dan Logistics Performance*.

1.5.2 Manfaat Praktis

Penulis berharap dengan dilakukannya penelitian ini dapat memberikan masukan dan kontribusi sebagai bahan pertimbangan PT. Synergy First Logistics dalam melakukan bisnisnya, agar Performa bisnis yang dimiliki oleh PT. Synergy First Logistics, melalui *Collaboration, Information Sharing, Logistics Capabilities, dan Logistics Performance*.

1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian yang dilakukan terdiri dari 5 (lima) bab, dan setiap bab memiliki keterkaitan antar satu dengan yang lain. Berikut ini adalah sistematika penulisan laporan yang disusun oleh penulis :

BAB I: PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menjelaskan latar belakang penelitian, rumusan masalah yang menjadi dasar penelitian penulis, tujuan dilakukannya penelitian ini, batasan penelitian, manfaat dari penelitian ini, dan sistematika penulisan.

BAB II: LANDASAN TEORI

Di dalam bab ini penulis memperdalam teori-teori yang memiliki hubungan dengan penelitian ini dari berbagai sumber yang mengandung pengertian, definisi, serta jenis-jenisnya. Sumber yang dipakai adalah melalui kutipan buku dan juga jurnal-jurnal *online* yang penulis temukan.

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN

Di dalam bab ini penulis menjelaskan seputar objek penelitian yaitu gambaran umum perusahaan serta struktur organisasi, metode yang dilakukan dalam melakukan pengumpulan data, prosedur pengambilan data, serta penggunaan teknik analisis yang dilakukan oleh penulis dengan bantuan *software* yang tepat.

BAB IV: ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Di dalam bab ini penulis menjelaskan mengenai data kuesioner, profil responden, hasil dari kuesioner yang diperoleh penulis, serta hasil dari pengaplikasian langsung data yang diperoleh dengan analisa dan dihubungkan dengan teori melalui model penelitian untuk menjawab rumusan masalah yang juga disertai dengan data dan asumsi yang diperoleh penulis.

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN

Di dalam bab ini, penulis memberikan beberapa kesimpulan dan juga saran sesuai yang merupakan hasil dari analisa penelitian terhadap objek yang telah dilakukan. Penulis juga berharap untuk kedepannya kesimpulan dan saran dapat digunakan untuk mengembangkan, perbaikan, serta pedoman untuk penelitian selanjutnya.