

PELABUHAN DALAM LOGISTIK MARITIM

Cahya Purnomo^{1*}, Himawan Aditya Pratama², Zoellys Fix Nurfadholi³

¹Prodi Transportasi, Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta

²Prodi Manajemen Transportasi Laut, Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta
Jl. Magelang KM. 4,4 Yogyakarta.

*Email: cahyapiyungan@gmail.com

Abstrak

Paradigma pelabuhan sekarang dipandang sebagai logistik maritim. Walaupun logistik maritim sudah marak diterapkan pada bisnis pelabuhan, namun konsepnya belum mempunyai kejelasan. Paper ini adalah kajian pustaka untuk pengajuan konsep logistik maritim dengan mengkaji pustaka-pustaka relevan.

Kata Kunci: konsep logistik maritim

PENDAHULUAN

Fungsi logistik dalam dunia bisnis mulai kelihatan setelah berakhirnya Perang Dunia II. Kemudian masuk pada bisnis pelabuhan pada tahun 1950 an, yang dipelopori oleh Malcom McLean, pemilik perusahaan pelayaran Amerika Serikat Sea-Land (Cullinane, Khana, 2000). Paradigma pelabuhan sekarang dipandang sebagai logistik, karena strategi bersaing bukan lagi antar perusahaan namun antar keunggulan logistiknya (Hines, 2003; Lee, 2010; Chistopher, 2011). Pelabuhan merupakan bagian dari logistik maritim (Song and Panayides, 2015).

Walupun fungsi logistik sudah merambah pada bisnis pelabuhan, namun konseptulnya masih menjadi perdebatan sampai sekarang. Maka tujuan paper ini adalah pengajuan konsep logistik maritim agar semakin mendapat justifikasi akademis.

METODE

Paper ini adalah kajian pustaka kemudian pengajuan konseptual logistik maritim yang sampai sekarang belum mempunyai konseptual mantap.

LANDASAN TEORI

Pelabuhan Dalam Distribusi

Pelabuhan yang menjadi menjadi pusat distribusi barang (Bichou and Gray, 2005; Alderton, 2008), menjembatani kebutuhan produsen (pengirim) dengan konsumen

(penerima). Jasa inti pelabuhan berupa penanganan kapal dan muatan (Alderton, 2008). Sebelum melaksanakan penanganan kapal dan muatan diawali oleh kegiatan reservasi yang hanya dilaksanakan oleh agen (*freight forwarder*) di suatu pelabuhan pemberangkatan. Demikian juga setelah sampai di pelabuhan tujuan peran agen masih diperlukan diperlukan. Maka jasa pelabuhan memerlukan peran agen atau *stakeholder* lain.

Keinginan konsumen dalam angkutan laut rentangnya tidak sebatas *port - to - port* seperti era 1990an, namun lebih panjang menjadi *door - to - door* (Slack, 2008; Haralambides, and Acciaro, 2010; Rushton *et al.* 2014; Lasse, 2015; Nasution, 2015). Oleh karenanya perusahaan pelayaran papan atas seperti Maersk Line, NYK Line dan APL menyediakan seperti itu di bawah pelayanan *one-stop-shop*. Model pelayanan seperti ini sekarang menjadi tuntutan para pemakai jasa maritim karena lebih efisien.

Perhatikan gambar perkembangan pelayanan dari *port - to - port* ke *door - to - door* sebagai berikut.



Gambar 1. Pelayanan *Port - to - Port* dan *Door - to - Door*

Sumber: Slack, 2008; Haralambides, and Acciario (2010); Rushton *et al.* 2014; Lasse (2015), Nasution, 2015.

Gambar di atas menunjukkan bahwa pelayanan transportasi laut sebelum tahun 2000an dengan rentang *port - to - port*. Artinya perusahaan pelayaran hanya melayani pengangkutan muatan dari pelabuhan asal sampai ke pelabuhan tujuan saja. Kemudian setelah tahun 2000an seiring kemunduran ekonomi dan ketatnya persaingan serta semakin tingginya tuntutan pengirim muatan, maka para pengusaha pelayaran menambah panjang rentang pelayanan sehingga menjadi *door - to - door*. Pelayanan dari lokasi pengirim sampai ke pelabuhan asal, lalu dikapalkan sampai di pelabuhann tujuan, hingga pelayanan dari pelabuhan tujuan ke lokasi penerima disediakan secara terintegrasi (Slack, 2008).

Logistik Maritim

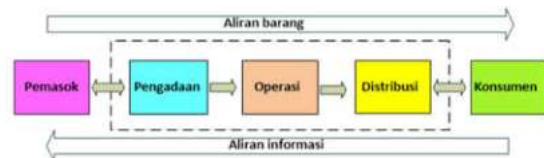
Pemahaman logistik maritim memerlukan kronologi sebagai berikut:

a. Logistik

Terminologi logistik dalam lingkup bisnis yang banyak dirujuk adalah berdasarkan pemikiran *Council of Logistics Management* (CLM, 1993), sebagai berikut:

“The process of planning, implementing and controlling the efficient, effective flow and storage of goods, services, and related information from point of origin to point of consumption for the purpose of conforming to customer requirement”

Pengertian ini terkandung unsur-unsur pokok manajemen, yaitu perencanaan, implementasi dan pengawasan dalam aliran barang dan informasi secara efektif-efisien dari titik asal ke titik konsumen (Christopher, 2011). Esensinya adalah *movement of goods* beserta informasinya sebagaimana gagasan Wood, Barone, Murphy, Wardlow (2002), sebagaimana gambar berikut.



Gambar 2. Aliran Barang dan Informasi
Sumber: Wood *et al.* 2002; Christopher, 2011

Gambar di atas menunjukkan barang / material mengalir dari titik asal yaitu pemasok. Aliran ini diteruskan ke bagian operasi atau bagian produksi suatu pabrik. Berikutnya ditindaklanjuti oleh bagian distribusi yang akan diteruskan ke konsumen akhir (Hines, 2003).

b. Dari Logistik ke Manajemen Rantai Pasok

Fungsi logistik yang terus menunjukkan hasil efektif dalam meningkatkan daya saing perusahaan berdampak pada perkembangan logistik (Coyle *et al.* 2011). Pada dekade terakhir pelabuhan sangat menekankan pendekatan manajemen rantai pasok sebagai paradigma baru (De Martino and Morvillo, 2008). Dampak berikutnya konsep logistik berkembang, ke manajemen rantai pasok atau *supply chain management* (SCM) (Yercan and Yildis, 2015), cakupannya meliputi kegiatan logistik dengan memasukkan kepuasan konsumen, aliran finansial, aliran informasi secara terintegrasi dari semua pemangku kepentingan (Lambert *et al.* 1998; Christopher, 2011).

Evolusi logistik dapat dilacak sebagai berikut. Awalnya sebelum tahun 1950an logistik diterapkan pada dunia militer sebagai strategi memenangkan

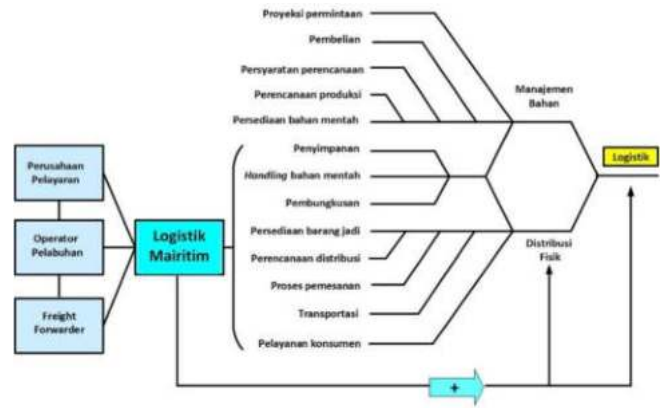
pertempuran, yang kemudian diterapkan dalam bisnis. Meningkatnya persaingan maka perkembangan logistik berikutnya adanya penambahan variabel strategi. Jika manajemen logistik orientasinya masih per bagian (individual perusahaan), maka manajemen rantai pasok orientasinya semua bagian (semua perusahaan) yang terlibat dalam aliran barang. Kronologi tersebut ditunjukkan pada gambar berikut.

Pada era 1960an semua kegiatan logistik berjalan secara terfragmentasi, berjalan sendiri-sendiri sesuai kepentingan bagian masing-masing. Kemudian pada era 1980an kegiatan logistik dikelompokkan menjadi dua, yaitu manajemen bahan dan distribusi fisik, kedua kegiatan tersebut sudah terintegrasi. Berikutnya pada era 2000an memunculkan kegiatan tambahan, yaitu perencanaan strategi, teknologi informasi, pemasaran dan penjualan. Pendekatannya integrasi total, terminologi yang populer adalah manajemen rantai pasok.

c. Konsep Logistik Maritim

Logistik maritim adalah tentang pengangkutan barang (*delivery*) dengan kapal dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan dengan efektif sebagai suatu sistem (Song and Panayides, 2015). Dalam operasi pengangkutan ini mengemban fungsi pemasaran yaitu distribusi. Divergensi antara perspektif logistik dengan transportasi laut merupakan alasan untuk menyatukan kedua perspektif tersebut menjadi logistik maritim sehingga perspektifnya menjadi konvergen.

Studi yang lebih spesifik tentang logistik maritim oleh Lee, Nam, and Song (2015), dengan menambahkan 3 entitas dari hasil identifikasi taksonomi logistik oleh Ballou (2007). Perhatikan gambar berikut.



Gambar 3. Logistik Maritim

Sumber: Ballou, 2007; Lee *et al.* 2015

Gambar di atas menunjukkan bahwa logistik maritim terdiri dari: kegiatan logistik pada pengertian umum, ditambah kegiatan operator maritim. Tiga entitas operator maritim tersebut adalah perusahaan pelayaran, operator pelabuhan dan *freight forwarder*. Jadi, kegiatan logistik secara umum ditambah kegiatan logistik maritim merupakan konsep logistik secara utuh. Semua kegiatan tersebut sebagian besar terjadi di pelabuhan. Maka logistik maritim merupakan perpaduan antara sebagian kegiatan logistik dengan operator maritim. Berdasarkan gagasan-gagasan yang telah mendasari sebelumnya, maka konsep logistik maritim adalah: “proses perencanaan, implementasi dan pengelolaan aliran barang dan informasi melalui *stakeholder* yang terlibat dalam transportasi laut”. Mengingat unsur pokok manajemen terdiri dari perencanaan, implementasi, evaluasi dan pengawasan maka konsep logistik maritim dapat disederhanakan menjadi: “manajemen pengangkutan muatan melalui laut” (Lee *et al.* 2015).

d. Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah operator kapal yang menawarkan ruangan kargo untuk mengangkut kargo tersebut (Branch and Robarts, 2014). Perusahaan pelayaran (*shipping line*) dapat berlayar dengan jadwal reguler, yang disebut *liner shipping* (Rushton *et al.* 2014), atau jadwal tidak teratur yang disebut *tramp shipping* (Stopford, 2009; Branch and Robarts,

2014). Pada umumnya *liner shipping* konsentrasi pada muatan petikemas, sedangkan *tramper shipping* pada muatan campuran atau muatan curah. Perusahaan pelayaran dapat beroperasi karena merupakan sistem yang kompak.

e. Operator Pelabuhan

Pelabuhan secara umum merupakan tempat kapal bersandar, melakukan bongkar-muat, pertemuan moda transportasi, dilengkapi peralatan khusus untuk operasinya (Alderton, 2008). Operator pelabuhan bekerja sebagai sub sistem dalam logistik maritim.

Operator pelabuhan adalah salah satu komponen dari sistem integrasi logistik maritim (Lee, Nam, and Song, 2015; Moya, Valero, 2017), mereka menawarkan layanan penanganan kargo serta berbagai layanan logistik lainnya. Karena itu, pelayanannya perlu dikontrol lebih cepat dan fleksibel dengan biaya minimal, diintegrasikan secara efektif ke dalam seluruh sistem logistik (Panayides, 2006; Roh *et al.* 2007).

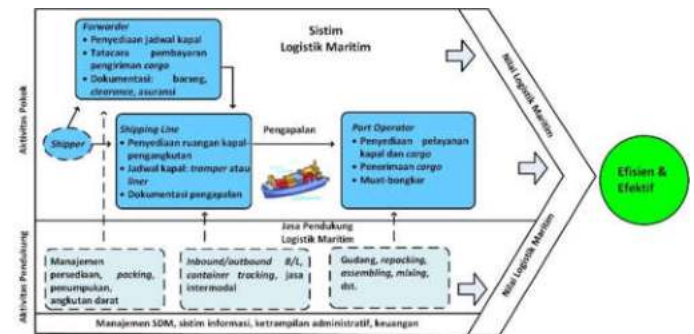
f. Freight Forwarding

Freight forwarding (FF) adalah agen dalam pengiriman kargo, merupakan perantara paling umum dalam logistik global untuk memfasilitasi lintas batas perdagangan lintas batas (Murphy and Daley, 2001). Fungsi FF sebagai wakil (perantara) pengirim atau penerima kargo dalam proses pengiriman / penerimaan kargo. Praktek penggunaan FF di Indonesia dijamin oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011. Umumnya pengirim / penerima kargo melalui angkutan laut lazim menggunakan perantara ini karena lebih ringkas pekerjaannya (Wood *at al.* 2002), karena dengan fungsi FF rentang pengiriman dapat menjangkau *door-to - door* (Rushton *et al.* 2014).

g. Nilai Logistik Maritim

Proses pembentukan nilai logistik maritim diawali dari pengirim kargo yang

sudah *deal* dengan FF terkait jasa yang disepakati, hal ini karena luasnya jasa yang ditawarkan oleh FF. Kemudian berakhir pada penyampaian kargo tersebut kepada konsumen sebagaimana semangat *door-to-door* (Haralambides, and Acciaro, 2010). Proses pembentukan nilai logistik maritim dapat diperhatikan pada gambar berikut.



Gambar 4. Proses Pembentukan Nilai Logistik Maritim

Sumber: Lee, Nam, and Song (2015)

Pada gambar di atas ditunjukkan, aktivitas pokok logistik maritim berada pada sisi atas, yang beroperasi sebagai sistem melibatkan *shipper*, *forwarder*, *shipping line*, dan *port operator*. Aktivitas pokok dapat beroperasi lancar didukung oleh aktivitas pendukung yang berada pada sisi bawah. Aktivitas pokok dan aktivitas pendukung menghasilkan nilai logistik maritim bagi semua entitas dan konsumen akhir dalam bentuk efektivitas dan efisiensi pengiriman (Brooks and Pallis, 2008; Farrel, 2009; Rushton *et al.* 2014).

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas dapat disimpulkan sebagai berikut. Persaingan ketat dalam semua bisnis, pelabuhan sekarang ini memandang logistik sebagai salah satu strategi bisnis untuk mencapai keunggulan bersaing. Esensi logistik adalah proses aliran barang-aliran informasi, di mana aliran (*flow*) di sini membentuk rantai pasok dari titik awal sampai titik akhir, yang dikendalikan oleh pelabuhan. Logistik maritim merupakan manajemen pengangkutan muatan melalui laut, yang pelaksanaannya memerlukan peran operator

maritim. Masing-masing *stakeholder* menikmati nilai rantai logistik maritim, dan bagi konsumen akhir dalam bentuk efektivitas dan efisiensi pengiriman.

REFERENSI

- Alderton, P., 2008, *Port Management and Operations* Third Edition. London: Informa.
- Ballou, R.H., 2007, The evolution and future of logistics and supply chain management, *European Business Review*, **19** (4): 332-348.
- Bichou, K., Gray, R., 2005, A critical review of conventional terminology for classifying seaports, *Transportation Research Part A*, **39**: 75–92 .
- Bowersox, D.J., Closs, D.J., Cooper, M.J., 2002, *Supply Chain Logistics Management*, New York: McGraw-Hill.
- Branch, A.E., and Robarts, M., (2014)., *Elements of Shipping*, Routledge: London.
- Brooks, M.R., and Pallis, A.A., 2008, Assesing port governance models: Process and performance components, *Maritiem Policy and Management*, **35** (4): 441-432.
- Council of Logistics Management (CLM), 1993, *What's it All About ?*, Oak Brook, Illinois.
- Coyle, J.J., Langley Jr, Novack, R.A., Gibson, B.J., 2017, *Supply Chain Management – A Logistics Perspective* 10e Edition, Boston: Cengage Learning.
- Coyle, J.J., Novack, R.A., Gibson, B.J., Bardi, E.J., 2011, *Transportation – A Supply Chain Perspective* 7e Edition, Mason: South-Western Cengage Learning.
- Christopher, M., 2011, *Logistics & Supply Chain Management*, Forth Edition. Harlow: Prentice Hall.
- Cullinane, K., Khana, M., 2000, Economies of scale in large containerships: Optimal size and geographical implications, *Journal of Transport Geography*, **8**: 181-195.
- De Martino, M., and Morvillo, A., 2008, Activities, resources and inter-organizational relationships: Key factors in port competitiveness, *Maritime Policy and Management*, **35** (6): 571-589.
- Farrel, S., 2009, Factor influencing efficiency – a case stufy of Dar Es Salam, *Proceeding of the International Association of Maritime Economist (IAME) Copnference*, Copenhagen, June 24-26, 2009.
- Haralambides, H.E., and Acciaro, M., 2010, Bundling transport and logistics services in global supply chain, In Cullinane, K., (Ed), *International Handbook of Maritime Business*, Cheltenham: Edward Elgar, pp. 123-149.
- Hines, P., 2003, Future trends in supply chain management In Waters, D., (Ed), *Global Logistics and Distribution Planning - Strategies for Management*, London: Kogan Page Limited.
- Lambert, D.M., Stock, J. R., Ellram, L.M., 1998, *Fundamentals of Logistic Management*, Boston: Mc Graw-Hill.
- Lasse, D.A., 2015, *Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Charter, dan Klaim*, Jakarta: RajaGrafindo Persada..
- Lee, E.S., 2010, *Knowledge Acquisition and Maritime Logistics Value: In Inter Organisational Relationship Perspektif*, Thesis, School of Management and Language Harriot Watt University..
- Lee, E.S., Nam, H.S., and Song, D.W., 2015, Maritime logistics and it's value defined, In Song, D.W., and Panayides, P.M., (Eds), *Maritime Logistics - A Guide to Contemporary Shipping and Port Management*, 2nd Edition. London: Kogan Page Limited, pp. 42-51.
- Moya, J.M., Valero, M.F., 2017, Port choice in container market: A literature review, *Transport Review*, **37** (3): 300–321.
- Murphy, P.R., and Daley, J.M., 2001, Profiling international freight forwarders: An update, *International Journal of Physical Distribution and Logistics*, **31** (3):152-168.

- Nasution, M.N., 2015, *Manajemen Transportasi* Edisi Keempat, Bogor: Ghalia Indonesia.
- Panayides, P.M., 2006, Maritime logistics and global supply chains: Toward a reseach agenda, *Maritime Economics and Logistics*, **8** (1): 3-18.
- Roh, H.S., Lalwani, C.S., and Naim, M.M., 2007, Modelling a port logistics process using the structured analysis and design technique, *International Journal of Logistics: Research and Applications*, **10** (3): 283–302.
- Rushton, A., Croucher, P., Peter Baker, P., 2014, *The Handbook of Logistics and Distribution Management* 5th Edition, London: Kogan Page Limited.
- Song, D.W., and Panayides, P.M., 2015, Introduction to maritime logistics, In Song, D.W., and Panayides, P.M., (Eds), *Maritime Logistics - A Guide to Contemporary Shipping and Port Management*, 2nd Edition. London: Kogan Page, pp. 2-7.
- Soni, G., and Kodali, R, 2011, The strategic fit between “competitive strategy” and “supply chain strategy” in the Indian manufacturing industry: an empirical approach, *Measuring Business Performance*, **15** (2): 70–89.
- Stopford, M., 2009, *Maritime Economics* Third Edition, London: Roudledge.
- Slack, B., (2008), Intermodal transportation, In Brewer, A.M., Button, K.J., Hensher, D.A., (Eds), *Handbook of Logistics and Supply- Chain Management* Vol. 2, United Kingdom: Emerald, pp. 141-154.
- Wood, D.F., Barone, A.P., Murphy, P.R., Wardlow, D.L. 2002, *International Logistics*, Second Edition. New York: Amacom.
- Yercan, F., and Yildiz, T., 2015, International maritime trade and logistics, In Song, D.W., and Panayides, P.M., (Eds). *Maritime Logistics - A Guide to Contemporary Shipping and Port Management*, London: Kogan Page, pp. 23-42.
- Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.