

Identifikasi Elemen Logistik Kota Batam Sebagai Hub Logistik Asean

Arifa Fikriya Zaharol Muna
Universitas Pertahanan, Indonesia
Email: fikriyaarifa@gmail.com

Kata kunci

Identifikasi; Elemen;
Logistik; Batam

Abstrak

Kota Batam merupakan salah satu kota yang potensial dikembangkan menjadi Hub Logistik ASEAN. Kondisi geografis yang berupa perbatasan Indonesia dan lokasi yang dekat dengan selat Malaka menjadikan Kota Batam banyak dilalui oleh kapal serta menjadi salah satu jalur logistik yang ramai. Dalam merencanakan pengembangan kualitas logistik maka perlu diketahui elemen prioritas logistik yang menjadi titik tumpu. Penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh dari wawancara serta data sekunder dari jurnal kemudian dianalisa dengan metode deskriptif kualitatif. Data yang diperoleh akan diolah dengan triangulasi, reduksi, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Elemen infrastruktur menjadi elemen prioritas yang harus dikembangkan untuk meningkatkan kapasitas dan kapabilitas Kota Batam sebagai Hub Logistik ASEAN. Elemen tersebut dimasukkan pada elemen perencanaan strategic, tactical dan operasional berupa layanan pelanggan, ketersediaan tempat penyimpanan serta kemudahan akses termasuk di dalamnya pengembangan program logistik secara digital. Selain itu elemen tersebut berkaitan erat dengan kemudahan pengiriman, layanan logistik, tracking dan tracing serta mempercepat waktu pengiriman yang dikelola dan dikembangkan oleh BP Batam, Disperindag, PT Pelindo, MRO Hang Nadiem dan PT Citra Shipyards. Elemen kepabean dikelola langsung oleh Bea Cukai sebagai pemegang dan penegakan kebijakan hukum serta identitas lalu lintas barang. Identifikasi elemen logistik dapat menjadi titik ukur perencanaan pengembangan Kota Batam sebagai Hub Logistik ASEAN.

Keywords

Identification;
Elements; Logistics;
Batam

Abstract

Batam City is one of cities that has the potential to be developed into an ASEAN Logistics Hub. Geographical conditions in Indonesia's borders also locations close to the Malacca Strait make Batam City much traversed by ships and become one of the busy logistics lanes. In planning the development of logistics quality, it is necessary to know the priority logistical elements that are the fulcrum. This study

uses primary data obtained from interviews and secondary data from journals then analyzed with qualitative descriptive methods. The data obtained will be processed by triangulation, reduction, presentation of data and drawing conclusions. The infrastructure element is a priority element that must be developed to increase the capacity and capability of Batam City as the ASEAN Logistics Hub. These elements are included in the elements of strategic, tactical and operational planning in the form of customer service, availability of storage areas and easy access including digital logistics program development. In addition these elements are closely related to the ease of delivery, logistics, tracking and tracing services and to accelerate the delivery time which is managed and developed by BP Batam, Disperindag, PT Pelindo, MRO Hang Nadiem and PT Citra Shipyard. The customs or legal element is managed directly by Bea Cukai which has legal policies and the identity of the traffic of goods. The identification of logistics elements can be a measurement point for the development of Batam City as an ASEAN Logistics Hub.

Pendahuluan

Salah satu wilayah khusus yang memiliki geostrategi sebagai wilayah perbatasan Indonesia adalah Batam. Kota Batam secara geografis mempunyai letak yang sangat strategis, yaitu di jalur pelayaran dunia internasional. Secara geografis Kota Batam terletak pada 0°.25'29" – 1°.15'00" Lintang Utara dan 103°.34'35" – 104°.26'04" Bujur Timur (Kurniawan, 2017). Berdasarkan letak tersebut, Batam sebelah Utara berbatasan dengan Selat Singapura, sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Senayang, sebelah Barat dengan Kabupaten Karimun serta sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Bintan Utara. Kota Batam merupakan salah satu kota yang menjadi ujung tombak pusat logistik di Indonesia. Pengembangan Batam harus dilihat dalam kerangka perspektif nasional, tidak hanya dari penerapan model pengembangan suatu kawasan, tetapi sebagai upaya menyeluruh untuk meningkatkan daya saing global, khususnya untuk menarik investasi. Selain itu juga untuk memanfaatkan posisi geografis yang strategis yang dapat menciptakan potensi bagi Batam menjadi tempat bagi penanaman modal asing langsung (Foreign Direct Investment).

Batam merupakan salah satu kota yang masuk ke dalam alternative kota yang memenuhi kriteria pelabuhan utama Indonesia. Selain memenuhi aspek teknis, Pelabuhan Utama pada Kota Batam diharapkan memenuhi kriteria mampu melaksanakan volume bongkar/muat barang minimal 6.000.000 (enam juta) ton/tahun

atau 5.000.000 (lima juta) TEUs/tahun serta mendukung hinterland yang luas. Pelabuhan utama juga diharapkan memiliki pusat pertumbuhan ekonomi serta memperkuat kedaulatan dan ketahanan nasional. Lokasi Pelabuhan Utama ini diharapkan terhubung dengan Hub Ekonomi (kawasan ekonomi khusus, Kawasan industri, dan sebagainya), Hub Logistik, dan Hub Pelabuhan Internasional (Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012). Batam memiliki dualisme kewenangan dalam pengelolaannya. Terdapat 2 peraturan yang menjadi dasar pengelolaan Kota Batam. PERPPU 1 tahun 2000 yang telah disahkan melalui Undang Undang Nomor 44 Tahun 2007 tentang penetapan Wilayah Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas juncto dan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang penetapan Wilayah Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Batam mengatur mengenai status Kota Batam sebagai Kawasan Free Trade Zone.

Terdapat tiga Pelabuhan yang bersaing menjadi transshipment cargo atau peti kemas di Kawasan ASEAN yaitu Pelabuhan Singapura, Pelabuhan Tanjung Pelepas, dan Port Klang. Saat ini Pelabuhan Singapura memenangkan persaingan dalam menjadi transshipment cargo di Kawasan ASEAN. Salah satu pelabuhan yang diharapkan ikut masuk dalam persaingan tersebut menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 adalah pelabuhan di kota Batam salah satunya Batu Ampar. Batu Ampar diprediksi akan menangani transshipment cargo (peti kemas transit), selain gateway cargo yang saat ini berkisar 300-an ribu TEUs per tahun. Pengembangan pelabuhan di Kota Batam diharapkan menjadi salah satu upaya untuk masuk ke dalam persaingan transshipment cargo di ASEAN.

Pada tahun 1970 Batam mulai dikembangkan sebagai wilayah dengan basis logistik dan operasional untuk industri minyak dan gas bumi oleh Pertamina. Berdasarkan Kepres No. 41 tahun 1973 pembangunan Batam dipercayakan kepada lembaga pemerintah yang bernama Otorita Pengembangan Industri Pulau Batam atau sekarang dikenal dengan Badan Pengusahaan Batam (BP Batam) yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2011 jo Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007. Pembangunan infrastruktur modern yang berstandar internasional serta berbagai fasilitas lainnya yang diharapkan mampu bersaing dengan kawasan serupa di Asia Pasifik (Liun & Raja, 2016). Kawasan Batam yang merupakan salah satu Kawasan perlintasan dan perdagangan internasional paling ramai di dunia sehingga perlu kajian lebih fokus mengenai prospek dan aspek elemen logistik untuk mengembangkannya sebagai kawasan Hub Logistik ASEAN. Identifikasi elemen logistik merupakan kajian khusus yang diperlukan sebagai salah satu pemetaan prospek pengembangan logistik Kota Batam.

Metode

Analisa dilakukan dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif (descriptive research) biasa disebut penelitian taksonomik yang dimaksud untuk mengeksplorasi dan mengklarifikasi suatu fenomena dengan mendeskripsikan variable sesuai dengan masalah yang diteliti. Penelitian descriptive tidak menggunakan uji hipotesis karena dimaksudkan untuk membangun dan mengembangkan perbendaharaan teori (Mulyadi, 2010). Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk memahami fenomena subyek peneliti (Krismiyati, 2017). Kualitatif menggunakan 3 elemen yaitu tempat, perilaku dan aktifitas yang berlangsung secara sinergis. Pengumpulan data penelitian menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan pengamatan dan wawancara yang dilakukan pada kegiatan KKDN Universitas Pertahanan di Kota Batam tanggal 23 Februari – 1 Maret 2020. Wawancara dilakukan pada BP Batam, PT Pelindo, Bea Cukai, Disperindag, MRO Hang Nadiem dan PT Citra Marine Shipyard. Data sekunder diperoleh dari sumber referensi jurnal 10 tahun terakhir.

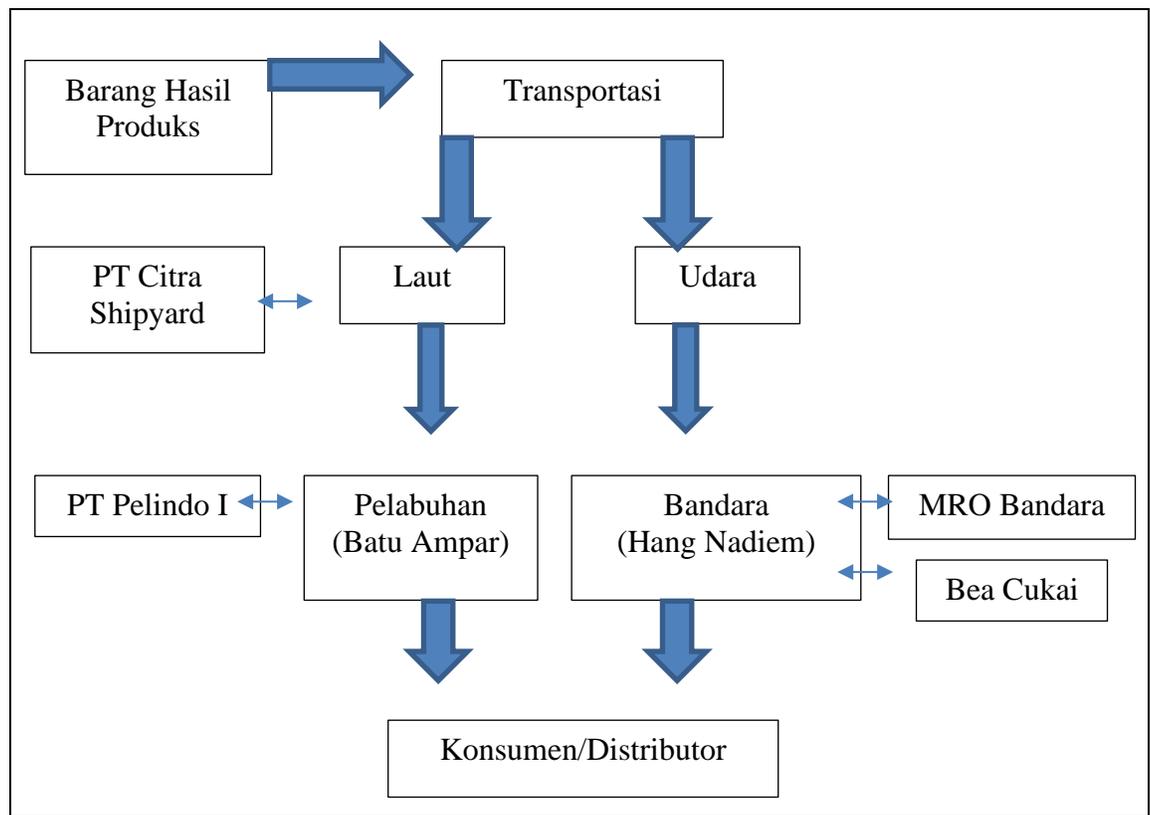
Data yang diperoleh akan diolah dengan triangulasi, reduksi, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Triangulasi sumber dilakukan dengan mengecek data yang diperoleh melalui beberapa sumber sesuai dengan data sekunder yang ditemukan. Kemudian, data akan direduksi dengan merangkum, memilih hal pokok dan difokuskan pada hal-hal penting sehingga menghasilkan gambaran yang jelas. Peneliti memfokuskan pada identifikasi elemen logistik yang berpotensi sebagai hub logistik Kota Batam. Data disajikan dalam bentuk naratif dan ditarik kesimpulan..

Hasil dan Pembahasan

Batam sebagai pusat logistik dan Kawasan perdagangan bebas tentunya didukung dengan beberapa fasilitas yang mendukung berjalannya aktifitas logistik antara lain bandara dan Pelabuhan. Terdapat dua jenis pelabuhan pada kota Batam yaitu pelabuhan penumpang dan pelabuhan logistik. Pelabuhan tersebut mempercepat akses pertumbuhan ekonomi dan memudahkan akses dari serta ke dalam kota secara domestik maupun secara internasional. Terdapat pelabuhan internasional logistik yang menghubungkan Kota Batam dengan Singapura dan Malaysia yaitu Sekupang, Batu Ampar dan Kabil. Sedangkan pelabuhan penumpang kota Batam adalah Batam Centre, Harbour Bay, Nongsa, Waterfront dan Sekupang untuk internasionalnya sedangkan pada domestik adalah Harbour Bay, Sekupang dan Telaga Punggur. Jalur udara Kota Batam dapat dicapai melalui Bandar Udara Internasional Hang Nadim. Bandara tersebut melayani rute domestik dan internasional. Selain itu terdapat area Maintenance, Repair, and Overhaul (MRO) pesawat terbang yang diprakarsai oleh Garuda Indonesia dan Lion Air sehingga memudahkan operasional Bandara.

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat diperoleh arus pasokan barang secara umum di Kota Batam. Proyeksi arus barang masuk dapat digambarkan pada gambar 1 sebagai berikut:

BP Batam, Disperindag dan Pemerintah Kota Batam



Gambar 1. Arus pasokan barang masuk pada Kota Batam

Barang yang sudah diproduksi oleh pabrik akan melalui proses distribusi. Setelah melalui proses distribusi darat pastinya untuk memperluas pasar dan menyampaikan barang kepada konsumen dengan letak yang lebih jauh diperlukan transportasi laut serta udara. Perusahaan dapat memilih untuk memilih transportasi laut berupa kapal laut dengan sistem container atau transportasi udara berupa pesawat barang. Kapal laut tersebut dapat diproduksi oleh perusahaan pembuatan Kapal salah satunya PT Citra Shipyard yang juga merupakan perusahaan dalam perawatan serta perbaikan kapal. Kapal laut diprediksi dapat berlabuh dan menurunkan kontainernya pada Pelabuhan dengan pengawasan dan manajemen langsung oleh PT Pelindo sedangkan pada transportasi udara, pengawasan dan pengecekan barang akan dilakukan oleh pihak Bea Cukai. Mekanisme aktivitas bandara pastinya memerlukan maintenance transportasi dengan ketelitian lebih tinggi karena pesawat merupakan

transportasi teknologi tinggi sehingga disediakan MRO Bandara sebagai fungsi perawatan armada. BP Batam, Disperindag dan Pemerintah Kota Batam dalam hal ini berfungsi sebagai regulator serta pengawas arus keluar masuk barang dari dan ke Kota Batam.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2012 telah dijelaskan bahwa pengaturan barang yang masuk dan keluar wilayah Batam harus sesuai dengan kepentingan industri, selain itu untuk barang konsumsi jumlah dan jenis barang yang dimasukkan ke kawasan bebas dari luar daerah pabean ditetapkan oleh Badan Pengusaha dan aturan pembatasan import pada prinsipnya tidak diberlakukan pembatasan hanya ditujukan untuk perlindungan konsumen, kesehatan, keamanan dan lingkungan hidup.

Ketentuan umum terhadap barang yang masuk dan keluar ditentukan oleh jendral bea dan cukai hal ini wajib dilakukan pelabuhan atau bandar udara yang ditunjuk. Dan dar udara atau pelabuhan yang ditunjuk sebelumnya sudah mendapat izin dari menteri perhubungan dan telah mendapatkan penetapan sebagai Kawasan Pabean.

Keluar masuknya barang dari Batam hanya bisa dilakukan oleh pengusaha yang telah mendapat izin usaha dari BPK. Apabila barang yang tidak memenuhi ketentuan maka ada 3 cara dalam menanganinya yaitu dengan cara dikeluarkan kembali (reeksport), dihibahkan kepada negara dan yang terakhir adalah dimusnahkan.

Dalam hal pengaturan barang masuk terdapat kode pemberitahuan kepabeanan. Antara lain PPFTZ – 01 (barang yang ditimbun di kawasan pabean berasal dari kawasan luar daerah pabean), PPFTZ – 02 (barang yang ditimbun di kawasan pabean berasal dari kawasan bebas lain, TPB atau KEK) dan PPFTZ – 03 (barang yang ditimbun di kawasan pabean berasal dari tempat lain dalam daerah pabean).

Untuk pemberitahuan barang keluar dari pabean juga terdapat kode pemberitahuan pabean, antara lain PPFTZ – 01 (barang akan dikeluarkan dari kawasan bebas ke luar daerah pabean atau tempat lain dalam daerah pabean) dan PPFTZ – 02 (barang akan dikeluarkan dari kawasan bebas ke kawasan bebas lain < TPB, atau KEK).

1. BP Batam

Badan Pengusahaan (BP) Batam merupakan nama baru dari Otorita Batam, di mana BP Batam ini merupakan sebuah lembaga/instansi pemerintah pusat yang dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2007 dengan tugas dan wewenang melaksanakan pengelolaan, pengembangan dan pembangunan kawasan sesuai dengan fungsi-fungsi kawasan. pengelolaan di Pelabuhan Batu Ampar dan Bandara Hang Nadiem MRO Lion Group menjadi pusat kesiapan Batam menjadi hub logistik dan langkah BP Batam ini merupakan salah satu

giat mewujudkan Visi dari Batam menjadi Hub Logistik. . Sesuai dengan peraturan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor 10 Tahun 2011 tanggal 21 September 2011, BP Batam mempunyai tugas: Melaksanakan pengelolaan, pengembangan dan pembangunan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Kawasan Batam). BP Batam akan mengembangkan sistem ‘Trade and Logistics Facilitation. Dengan sistem ini, dapat memperlancar segala kegiatan di industri dan perdagangan. Pemerintah BP Batam berharap konsep logistical airport ini nantinya akan tetap memperlancar hubungan logistic.

Pengembangan Pelabuhan dan Bandara yang dikembangkan dikonsept untuk berfungsi sebagai hub logistik. Nantinya akan memberi dampak pada industri. Bahwasannya BP Batam menempatkan pelabuhan Batu Ampar dan bandara Hang Nadim akan memiliki peran yang baik untuk menyesuaikan dengan kebutuhan industri e-commerce dan lainnya. Dengan hadirnya fasilitas untuk mendukung produk-produk e-commerce, akan menjadi penghubung penyedia produk dengan pembeli yang tidak hanya ada di Indonesia. Namun juga negara-negara tetangga di Asean khususnya Singapura.

2. PT Pelindo

Pelabuhan Batu Ampar merupakan salah satu pelabuhan yang menjadi fokus utama dalam rencana pengembangan dan modernisasi pelabuhan yang ada di wilayah kerja PT Pelindo I. Upaya peningkatan kinerja yang dilakukan meliputi pelayanan jasa transportasi laut yang handal, tepat waktu dan tepat mutu, dan untuk mencapai ketiganya maka diperlukan dukungan anggaran yang memadai, adanya perangkat pengatur, organisasi kelembagaan yang baik, SDM yang mumpuni dan sarana-prasarana yang memadai. Sebagai salah satu simpul ekonomi penting di Indonesia, PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) telah melakukan pembangunan berbagai pelabuhan dan fasilitas pendukungnya untuk mendukung berbagai aktivitas pelayaran diantaranya pelayanan jasa kunjungan kapal, pelayanan jasa peti kemas dan barang umum lainnya serta pelayanan jasa penumpang.

Pelabuhan Batu Ampar diambil alih oleh PT Pelindo I Terhitung 1 Mei 2019. Pelabuhan Batu Ampar cukup potensial dikembangkan untuk mendorong pertumbuhan industri dan menciptakan pasar baru. Selain itu posisi pelabuhan Batu Ampar dinilai cukup strategis dan berhadapan langsung dengan Singapura. Pelabuhan ini diprediksi dapat memiliki kapasitas bongkar muat meningkat menjadi 600.000 TEUs (Twenty foot Equivalent Units—satuan terkecil ukuran peti kemas) dalam setahun. Sistem operasi pelabuhan juga distandarisasi sebagaimana pelabuhan-pelabuhan yang dikelola IPC yaitu penerapan gate system, MOS (Marine Operating System) dan Terminal Operating System yang diprediksi dapat dioperasikan pada

September 2020. Termasuk didalamnya transformasi layanan operasional, business process, penyediaan sistem, penyediaan sumber daya yang diperlukan, serta fasilitas pendukung lainnya dalam pengelolaan Pelabuhan Batu Ampar. Pengembangan Pelabuhan Batu Ampar dilakukan dengan merevitalisasi infrastruktur seperti pengerukan alur laut, penataan Container Yard (CY), lahan serta gudang, dan penambahan/perkuatan dermaga untuk menambah kapasitas pelabuhan. Selain itu juga perlu dilakukan modernisasi peralatan dan memperbaiki sistem bongkar muat. Untuk saat ini, pelabuhan Batu Ampar masih menggunakan "crane" dengan kapasitas kecil, sehingga pengerjaan bongkar muat menjadi lama. Mahalnya biaya logistik di pelabuhan Batam menjadi perhatian khusus bagi Pemerintah. Jika dibandingkan dengan Singapura, biaya logistik di Pelabuhan Batuamapar Batam Kepulauan Riau jauh lebih mahal. Untuk keperluan ekspor impor, kapal-kapal asing memilih untuk berlabuh di Singapura dan Malaysia.

3. Bea Cukai

Bea cukai merupakan suatu lembaga pemerintah di bawah naungan Kementerian Keuangan. Bea Cukai tersebar di beberapa titik keluar masuknya barang ekspor dan impor di Indonesia. Bea Cukai bertugas sebagai border atau garda terdepan untuk memastikan kelancaran arus barang dan perdagangan internasional. Bea Cukai akan memastikan bahwa masuknya barang-barang ke Indonesia tidak bersifat membahayakan negara dan merusak masyarakat. Operasional yang dilakukan akan menjadi pemasukan bagi negara melalui pemungutan penerimaan negara dari bea masuk, bea keluar, cukai dan PDRI.

Perwujudan Batam sebagai Hub Logistik akan melibatkan peran Bea Cukai di dalamnya. Secara organisasi Bea Cukai mengaku siap bila kawasan Batam akan dijadikan Hub Logistik Internasional. Bea Cukai sudah merancang beberapa strategi dan langkah yang perlu dilakukan untuk mendukung operasional Batam sebagai Hub Logistik. Menurut Bea Cukai Batam, akan banyak keuntungan yang dirasakan oleh Pemerintah Daerah Batam dan Negara jika hub logistik benar-benar terwujud. Keuntungan yang didapatkan seperti penyerapan tenaga kerja, pemasukkan pendapatan daerah dan negara, pertumbuhan industri akan semakin cepat dan lalu lintas perhubungan akan semakin lancar

4. MRO Hang Nadiem

Alasan pembangunan MRO di Batam adalah Batam dekat dengan jaringan logistik perhubungan dunia dan Bandara hang nadiem memiliki runway terpanjang di Indonesia. Rencana adanya MRO perawatan pesawat (maintenance, repair and overhaul) di Batam dilakukan oleh kerjasama antara Group Garuda (GMF) untuk menangani pesawat jenis air bus VS dengan Lion Air (BAT) melakukan perawatan

pesawat jenis boeing. Harapannya dengan adanya MRO di Batam bisa menyaingi singapura, karena dalam kebutuhan perawatan dan perbaikan pesawat, teknisi memerlukan turbin selama ini jasa MRO pembangkit listrik dalam negeri dilayani oleh singapura, sehingga Pemerintah Indonesia juga mempunyai suatu planning untuk membangun beberapa pembangkit listrik di dalam negeri dengan maksimal dengan harapannya tidak bergantung pada singapura.

5. Disperindag

Dinas Perindustrian dan Perdagangan kota batam merupakan badan pemerintahan yang mengatur bidang perindustrian dan juga perdagangan yang beroperasi di kota batam. Dinas Perdagangan dan Perindustrian Kota Batam yang berada dibawah Pemerintah Kota Batam pada dasarnya menjalankan fungsinya sesuai dengan undang-undang nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintah daerah yang menjalankan tugas pelayanan administratif publik. Disperindag memiliki posisi penting dalam mengelola urusan perdagangan, pengelolaan pasar rakyat, penertiban perniagaan, dan pengelolaan perindustrian, serta untuk menjami ketersediaan energi dan sumber daya mineral di kota Batam.

Termasuk program menjadikan Batam Sebagai Hub logistik di kawasan selat Malaka. Adapun keterlibatan disperindag dalam rencana program tersebut akan sangat signifikan, dimana disperindag akan menyediakan sarana prasarana khususnya dibidang energi untuk membantu operasional hub logistik di kota Batam. Disperindag juga melakukan pengawasan dalam jasa perdagangan barang seperti Melakukan bimbingan teknis terhadap pelaku usaha dagang, Melakukan pengecekan barang impor ilegal, Melakukan pembinaan dan teguran tertulis kepada pelaku usaha yang melanggar peraturan perdagangan.

6. PT Citra Shipyards

PT Citra Shipyards mampu menyediakan cakupan layanan sepenuhnya untuk berbagai ukuran atau jenis kapal, menyediakan modifikasi kapal dalam berbagai ukuran dan jenis kapal, merancang ulang kapal untuk efisiensi bahan bakar dan operasi yang ekonomis, membagi kapal untuk memperpendek atau memperpanjang atau menambahkan busur bulat adalah bagian dari keahlian Pt Citra Shipyards karena memiliki SDM yang berpengalaman dalam pengetahuan kapal kelas Arktik, Rig Minyak, Anjungan Lepas Pantai, Kapal Bor, dan lainnya, juga menyediakan layanan eksternal atau luar negeri kepada pelanggan.

Logistik dalam perkembangannya hingga kini sudah merupakan ilmu yang harus dapat perhatian khusus mengingat sejarah pertumbuhan ekonomi yang semakin kompleks seperti produktivitas barang-barang yang dihasilkan pabrik atau

perusahaan, bagaimana penyalurannya dan penyimpanannya serta pengelolaan hasil produk secara menyeluruh memerlukan penanganan khusus dan serius. Untuk mencapai hasil yang efisien dan efektivitas semua itu mutlak memerlukan pengorganisasian yang baik atau sering diistilahkan dengan manajemen logistik yang terpadu sehingga tidak terjadi ketimpangan dalam melaksanakan kegiatannya (Chandra, 2013) Penghargaan terhadap cakupan, manfaat logistik disertai rantai pasok telah mengarah pada pendekatan yang lebih ilmiah dalam permasalahan industri dan ekonomi.

Konsep Total Logistik (TLC) bertujuan untuk memperlakukan banyak elemen berbeda yang masuk dalam kategori distribusi dan logistik yang luas sebagai satu sistem terintegrasi. Ini adalah pengakuan bahwa keterkaitan antara elemen-elemen yang berbeda, misalnya transportasi dan penyimpanan pengiriman, perlu dipertimbangkan dalam konteks rantai pasokan yang lebih luas. Dengan demikian, total sistem harus dipertimbangkan dan bukan hanya elemen individu atau subsistem saja. Pada Kota Batam terdapat beberapa elemen logistik utama dalam rentang waktu perencanaan yang dapat diidentifikasi sebagai berikut.

Distribusi dan logistik bukan hanya transportasi barang dari satu titik penyimpanan ke titik penyimpanan lainnya. Ada banyak dan beragam elemen yang bersatu untuk menghasilkan operasi distribusi dan logistik yang efektif. Elemen-elemen ini saling terkait dan perlu direncanakan dalam jangka waktu yang sesuai. Distribusi adalah bagian yang bertanggung jawab terhadap perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian aliran material dari produsen ke konsumen dengan suatu keuntungan (Bastuti, S., & Teddy, 2017).

Tabel 1. Elemen Logistik Utama dalam Rentang Waktu Perencanaan

Strategic	Tactical	Operational
Layanan Pelanggan	Transportasi	Penerimaan Barang dan Verifikasi
Saluran Distribusi	Jenis/Ukuran Kendaraan	Penyimpanan Massal
Pilihan Modal Transportasi	Waktu Pengiriman	Pemilihan Barang
Poin pasokan dan Tingkat	Fitur	Penambahan Stok
Stok (Persediaan dan penyimpanan barang)	Fasilitas Pendukung	Penjadwalan Beban
	Gudang Penyimpanan	Ketersediaan Staf
	Gudang dan Tata Letak	Pembaruan Stok
	Alokasi Ruang	Penyelesaian Dokumentasi
	Media Penyimpanan	Perawatan Kendaraan
	Metode Penanganan	Kegiatan Bengkel Kendaraan
	Jenis dan angka forklift	
	Beban Unit	
	Administrasi dan informasi	

	Sistem Pendukung Informasi Prosedur Pemantauan Pelacakan Inventarisasi dokumen	
--	---	--

Pembangunan pelabuhan dan bandara menjadi salah satu titik ukur pelayanan logistik dalam bidang transportasi. Pembangunan infrastruktur, software logistik, tracking dan tracing serta reduksi waktu pengiriman secara tidak langsung akan menekan biaya logistik. Biaya logistik yang murah akan menarik investor dan perusahaan asing untuk melabuhkan produk di Kota Batam. Langkah perbaikan yang harusnya menjadi prioritas utama dalam membangun elemen transportasi hub logistik Asean di Kota Batam antara lain peningkatan kualitas sarana prasarana transportasi dan perdagangan, pembangunan penghubung baru, serta peningkatan partisipasi swasta dalam penyediaan infrastruktur perhubungan. Perbaikan kualitas sarana dan prasarana transportasi dapat dilakukan melalui peningkatan dan perbaikan sarana yang terdapat pada bandara, pelabuhan, jalan raya, kereta api, pergudangan dan fasilitas transloading, serta fasilitas ICT. Saat ini, BP Batam telah menjalin Kerjasama dengan PT Pelindo I dan MRO Bandara Hang Nadiem dalam pembangunan infrastruktur dan operasional digital sehingga dapat meningkatkan pelayanan Kota Batam dalam perannya sebagai Hub Logistik ASEAN. Galangan kapal sebagai proses repair moda transportasi juga dimiliki oleh Kota Batam yang salah satunya dapat dilakukan di PT Citra Shipyard.

Elemen kemudahan pengiriman, layanan logistik, tracking and tracing dan serta ketepatan waktu pengiriman juga menjadi prioritas yang dikembangkan pada Kota Batam. BP Batam dan Disperindag bekerjasama dalam membangun manajemen strategis untuk mengembangkan elemen tersebut. Disperindag mengontrol secara langsung distribusi barang dalam kegiatan pemasaran dalam kota sedangkan BP Batam berfokus pada pengembangan logistik Kota Batam. Sedangkn elemen kepabeaan dikelola secara langsung Bea Cukai sebagai pemegang kebijakan di bidang penegakan hukum dan penetapan tarif Bea. Pembangunan berbagai elemen logistik di Kota Batam dapat meningkatkan peran kota tersebut untuk masuk dan bersaih sebagai hub Logistik ASEAN.

Simpulan

Beberapa elemen harus dikembangkan untuk meningkatkan kapasitas dan kapabilitas Kota Batam sebagai Hub Logistik ASEAN. Elemen yang menjadi prioritas pengembangan pada Kota Batam adalah infratsruktur. Elemen tersebut juga masuk pada elemen perencanaan strategic, tactical dan operasional berupa layanan pelanggan, ketersediaan tempat penyimpanan serta kemudahan akses termasuk di

dalamnya pengembangan program logistik secara digital. Selain itu elemen tersebut berkaitan erat dengan kemudahan pengiriman, layanan logistik, tracking dan tracing serta mempercepat waktu pengiriman yang dikelola dan dikembangkan oleh BP Batam, Disperindag, PT Pelindo, MRO Hang Nadiem dan PT Citra Shipyard. Elemen kepabeaan dikelola langsung oleh Bea Cukai sebagai pemegang dan penegakan kebijakan hukum serta identitas lalu lintas barang.

Dualisme pemegang kebijakan yaitu BP Batam dan Pemerintah Kota terkadang mengurangi sinergitas antar elemen sehingga diperlukan manajemen strategis yang dapat menampung semua elemen. Pengembangan elemen tersebut harus dilakukan secara berkelanjutan dan kompleks dengan perencanaan yang matang. Identifikasi elemen dapat menjadi acuan dalam merumuskan perencanaan pengembangan Kota Batam sebagai Hub Logistik ASEAN. Berkembangnya Kota Batam dalam bidang pelayanan logistik akan memudahkan investor asing untuk masuk dan berinvestasi. Pengembangan elemen logistik merupakan salah satu cara dalam meningkatkan perekonomian, daya saing serta ketahanan logistik di Indonesia pada umumnya.

Referensi

- Bastuti, S., & Teddy, T. (2017, December). Analisis Persediaan Barang Dengan Metode Time Series Dan Sistem Distribution Requirement Planning Untuk Mengoptimalkan Permintaan Barang Di Pt. Asri Mandiri Gemilang. In *Proceedings* (Vol. 2, No. 1).
- Chandra, A., & Rahardjo, S. T. (2013). Analisis Kinerja Distribusi Logistik Pada Pasokan Barang Dari Pusat Distribusi Ke Gerai Indomaret Di Kota Semarang (Doctoral Dissertation, Fakultas Ekonomika Dan Bisnis).
- Davis, H. W., & Drumm, W. (2011). *Logistic Cost And Service*. In Annual Global Conference, Council Of Supply Chain Management Professionals, Philadelphia.
- Kurniawan, W. Free Trade Zone Sebagai Salah Satu Wujud Implementasi Konsep Disentralisasi. *Jurnal Selat*, 4(2), 160-189.
- Krismiati, K. (2017). Manajemen Logistik Dalam Menunjang Kegiatan Operasi Pencarian Dan Pertolongan Pada Kantor Search And Rescue (Sar) Kelas A Biak. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Publik*, 7(1), 46-54.
- Liun, E. & S.M.L. Raja. 2016. Peran Strategis Pulau Batam Di Bidang Energi. *Prosiding Seminar Nasional Teknologi Energi Nuklir 2016 Batam 4-5 Agustus 2016*, 185-192
- Mulyadi, M. (2011). Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif Serta Pemikiran Dasar Menggabungkannya. *Jurnal Studi Komunikasi Dan Media*, 15(1), 128-137.
- Subekti, S., & Jayawati, D. (2017). Perbandingan Logistic Performance Index (Lpi) Dan Purchasing Manager's Index (M-Pmi) Dalam Mengevaluasi Kinerja Logistik Indonesia. *Jurnal Manajemen Industri Dan Logistik*, 1(1), 43-55.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional
Peraturan Pemerintah Pengganti Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang Kebijakan Keuangan Negara
Undang – Undang Nomor 44 Tahun 2007
Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007
KEPRES No. 41 Tahun 1973
Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2011 Jo Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007
Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2012
Peraturan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor 10 Tahun 2011
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah Yang Menjalankan Tugas Pelayanan Adminstratif Publik