

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1.Latar Belakang Masalah

Berdasarkan data Bank Dunia untuk Logistics Performance Index (LPI) tahun 2018, Indonesia menempati peringkat ke-46 dari seluruh negara dengan skor 3,15, naik dari peringkat ke-63 pada LPI 2016 dengan skor 2,98.

**Tabel 1.1** Top Performing Lower-Middle-Income Economics

Economy	2018		2016		2014		2012	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Vietnam	39	3.27	64	2.98	48	3.15	53	3.00
India	44	3.18	35	3.42	54	3.08	46	3.08
Indonesia	46	3.15	63	2.98	53	3.08	59	2.94
Côte d'Ivoire	50	3.08	95	2.60	79	2.76	83	2.73
Philippines	60	2.90	71	2.86	57	3.00	52	3.02
Ukraine	66	2.83	80	2.74	61	2.98	66	2.85
Egypt, Arab Rep.	67	2.82	49	3.18	62	2.97	57	2.98
Kenya	68	2.81	42	3.33	74	2.81	122	2.43
Lao PDR	82	2.70	152	2.07	131	2.39	109	2.50
Jordan	84	2.69	67	2.96	68	2.87	102	2.56

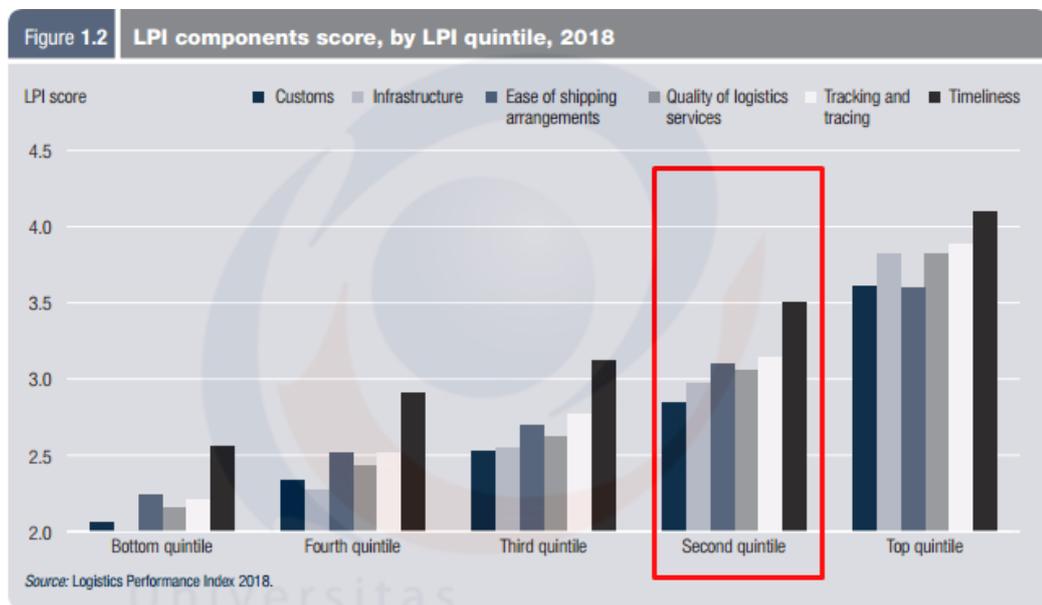
Source: Logistics Performance Index 2012, 2014, 2016, and 2018.

Indonesia berada pada posisi tersebut merupakan hal yang signifikan karena dalam dunia logistik masih banyak kendala yang dihadapi terutama terkait biaya logistik yang terbilang masih tinggi, naiknya peringkat LPI hingga tahun 2018 tidak diimbangi dengan penurunan biaya logistik. Biaya logistik Indonesia masih tergolong tinggi. Posisi Logistik Performance Index Indonesia dibandingkan dengan Negara-negara di Asia Tenggara berada pada peringkat kelima setelah Singapura, Thailand, Vietnam, Malaysia, dan dibawahnya adalah Brunei Darussalam dan Laos.

Kabar baik ini belum diimbangi dengan penurunan harga logistik. Biaya logistik Indonesia meningkat sebesar 23,5 persen pada tahun 2017, tertinggal dari negara Asean lainnya seperti Vietnam (15%), Thailand (13,2%), Malaysia (13%)

dan Singapura (8,1%).

Data pada tahun 2017, menunjukkan bahwa biaya logistik di Indonesia sebesar 23,5% dari Produk Domestik Bruto (PDB). Dari total biaya logistik tersebut, komponennya meliputi biaya transportasi 60%, biaya penyimpanan 30%, dan biaya administrasi 10%. Dalam penilaian LPI didasarkan pada enam aspek yaitu, efisiensi customs & border management clearance, kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi, kemudahan pengaturan pengiriman internasional, kompetensi dan kualitas jasa logistik, kemampuan melakukan tracking & tracing, dan frekuensi pengiriman tepat waktu.



**Gambar 1.1** LPI Components Score Tahun 2018

Indonesia di tahun 2018 berada pada *Second quantile* dengan skor 3,15. Hal ini menunjukkan Indonesia berada pada performa yang cukup baik akan tetapi masih banyak hal yang harus dilakukan untuk mencapai *Top Quantile*.

Posisi Indonesia dalam LPI yang naik dibanding periode sebelumnya, merupakan indikator positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Pertumbuhan positif tersebut diantaranya disebabkan meningkatnya transaksi E-Commerce dalam kurun waktu lima tahun terakhir. Maraknya ledakan ritel online telah menjadi motor penggerak dalam industri logistik Indonesia. Perkembangan UMKM di Indonesia telah dibantu oleh peningkatan transaksi E-Commerce. Hanya 8 juta dari 58 juta UMKM yang ada saat ini yang telah mengadopsi e-commerce. Ini setara dengan peningkatan 14 persen. Sejak 2018, pemerintah menjalankan

Program UMKM Go Online melalui Kementerian Komunikasi dan Informatika. Tokopedia, Bukalapak, Blibli.com, Blanja.com, dan Shopee adalah beberapa marketplace yang telah bermitra. Kemitraan ini bertujuan untuk meningkatkan jumlah UMKM yang menjual produknya secara online.

Namun di sisi lain UMKM membutuhkan sistem logistik yang kuat agar bisa berkontribusi lebih besar dalam meningkatkan perekonomian nasional. Melalui sinergi antara pelaku usaha dan pemerintah akan terbentuk sistem pola pengiriman barang yang lebih terorganisir baik itu melalui darat, laut, dan udara. Selain itu, di Indonesia belum banyak gudang-gudang yang dapat digunakan UMKM untuk memfasilitasi aktivitas e-commerce. Gudang khusus untuk perdagangan online dengan tujuan ekspor, diperlukan untuk mempermudah proses pengiriman dan terutama efisiensi biaya pengiriman barang.

Menurut data Badan Pusat Statistik, Produk Domestik Bruto (PDB) sektor logistik (penunjang pergudangan dan transportasi; pos dan kurir) telah meningkat lebih dari 6% sejak kuartal ketiga 2015. Selain itu, pertumbuhan sektor logistik sering terjadi lebih tinggi dari PDB nasional yang hanya sekitar 5%. Pada triwulan I 2015, PDB sektor logistik hanya Rp 12,8 triliun, namun pada triwulan II 2017 meningkat menjadi Rp 15,6 triliun atau tumbuh lebih dari 21%. PDB industri pergudangan, surat, dan kurir meningkat lebih dari 7% dalam dua kuartal pertama tahun 2017, sedangkan PDB nasional hanya tumbuh sebesar 5,01 persen.

Dengan bangkitnya kelas menengah dan datangnya generasi milenial yang lahir di era digital, belanja online menjadi semakin umum di kalangan masyarakat umum, membuka peluang industri jasa baru di pasar logistik Tanah Air. Sektor e-commerce Indonesia hanya bernilai 1,68 juta dolar, atau 21 triliun rupiah, atau sekitar 1,2 persen dari keseluruhan pendapatan ritel 145,8 juta dolar pada tahun 2015, yang diproyeksikan akan tumbuh menjadi 46 juta dolar pada tahun 2025.

Pertumbuhan ekonomi di sektor logistik yang didorong oleh peningkatan transaksi online membutuhkan terobosan yang dapat menyokong pertumbuhan tersebut agar momentum pertumbuhan ini tidak tertinggal dan bahkan dapat ditingkatkan. Meningkatnya transaksi e-commerce dan jasa logistik mendorong meningkatnya penggunaan truk sebagai alat pengiriman barang. Penggunaan truk

sebagai sarana transportasi logistik merupakan penghubung antar bagian rantai pasok (produsen/distributor) kepada konsumen. Penggunaan truk yang semakin meningkat tidak serta merta menaikkan penghasilan para supir truk hal ini dikarenakan banyaknya biaya yang harus dikeluarkan saat pengiriman barang. Pengiriman barang satu arah (pulang muatan kosong) merupakan salah satu penyebab dari kurangnya penghasilan para supir truk. Supir truk harus menunggu berhari-hari untuk mendapatkan muatan saat akan kembali ke tempat asal.

### **1.2. Identifikasi Masalah**

Biaya logistik di Indonesia masih sangat tinggi dibandingkan negara lain. Biaya logistik di Indonesia yang mencapai 26,4% dari PDB dinilai lebih tinggi dibandingkan negara lain seperti Malaysia yang hanya 15%, Korea Selatan sebesar 16,3%, Jepang 10,6%, dan Amerika Serikat 9,9%. Bahkan rata-rata negara-negara di Eropa hanya berkisar di 8 hingga 11 persen. Selain itu, pada tahun 2012 yang lalu Bank Dunia mengumumkan Logistic Performance Index atau LPI dimana peringkat Indonesia tergolong rendah dibandingkan Singapura, Malaysia, Thailand, dan Vietnam. Peringkat Indonesia naik dari peringkat 75 menjadi 59, namun masih tergolong rendah jika dibandingkan Malaysia yang berada di posisi 29 dan Malaysia di posisi 29.

Dari sisi transportasi logistik khususnya pada penggunaan truk angkut, para supir truk mengalami permasalahan-permasalahan yang dihadapi di lapangan. Berdasarkan hasil kuisisioner yang dilakukan kepada tiga puluh orang supir mobil truk yang sering mengangkut barang antar daerah didapatkan bahwa keluhan terhadap muatan yang kosong saat kembali ke tempat asal sebanyak tiga puluh orang. Jumlah yang sama juga menunjukkan para supir mengalami masalah tentang pendapatan yang rendah. Biaya tol yang mahal juga merupakan masalah yang sering dialami para supir truk. Hal yang sering dialami para supir truk juga adalah perihal pungli yang dilakukan oleh aparat maupun preman. Berikut adalah grafik hasil kuisisioner terhadap tiga puluh supir truk.



**Gambar 1.2** Hasil kuisisioner terhadap tiga puluh supir truk (diolah kelompok)

Pada penelitian yang dilakukan kepada supir-supir truk logistik yang merupakan responden penelitian, ditemukan bahwa para supir truk tersebut memiliki konektivitas dengan teman-teman yang merupakan supir truk antar kota. Dengan adanya konektivitas itu para supir-supir tersebut bisa saling memberikan informasi melalui group whatsapp yang dibentuk oleh salah satu supir truk yang merupakan inisiator pembentuk paguyuban supir truk logistik antar kota. Group whatsapp tersebut sangat berfungsi bagi mereka untuk berbagi informasi seperti saat jika terjadi tidak adanya *backhaul* (muatan isi saat kembali ke tempat asal). Namun, group whatsapp tersebut belum maksimal dalam mencari muatan balik saat arah pulang dari tujuan karena komunikasi whatsapp terbatas pada kalangan supir saja dan para supir tidak begitu informatif menerima pesanan langsung dari konsumen, sehingga masih banyak supir-supir sampai menunggu 2-3 hari untuk mendapatkan *backhaul* pada saat arah pulang.

Berdasar temuan penelitian di lokasi perkumpulan supir truk logistik terlihat bahwa pengetahuan para supir tentang adanya aplikasi mobile apps seperti aplikasi deliverer atau gobox, mereka tidak banyak tahu tentang kegunaan aplikasi tersebut. Selama ini untuk saling memberikan informasi hanya melalui whatsapp group yang sudah terbentuk, di sisi lain para supir-supir logistik tersebut sudah memakai smartphone. Dengan ketidak tahuan mereka tentang adanya aplikasi pengiriman logistik membuat adanya peluang untuk membentuk mobile apps yang mampu

memberikan konektivitas yang lebih memberikan kemudahan dalam melayani kebutuhan, baik kebutuhan konsumen ke driver maupun kebutuhan driver ke konsumen. Semua supir-supir truk logistik yang menjadi responden dalam penelitian, sudah banyak menggunakan smartphone. Melihat peluang tersebut tidak akan begitu terlalu sulit dalam mendistribusikan mobile apps yang akan di buat. Hanya saja perlu banyak strategi untuk meningkatkan awareness bagi para supir-supir logistik agar mereka mengetahui dan tertarik untuk menggunakan mobile apps tersebut sehingga tidak akan terjadi masalah seperti yang di alami deliverer dan gobox yaitu banyak supir-supir tidak tahu akan kegunaan aplikasi tersebut.

Selain itu para supir-supir truk logistik yang merupakan responden pada penelitian, mereka memberikan banyak pengalaman selain tentang pengalaman pengiriman barang- barang logistik pabrik-pabrik besar mereka juga sering melakukan pengiriman untuk kebutuhan-kebutuhan UMKM dari pasar ke lokasi UMKM. Bagi mereka dengan adanya

group whatsapp yang di bentuk baik antar kota maupun dalam kota mereka sangat banyak memberikan informasi peluang-peluang yang harus di ambil oleh seorang supir truk logistik. UMKM juga akan menjadi salah satu target konsumen di dalam sebuah bisnis yang akan di bentuk melalui mobile apps.

### 1.3.Solusi

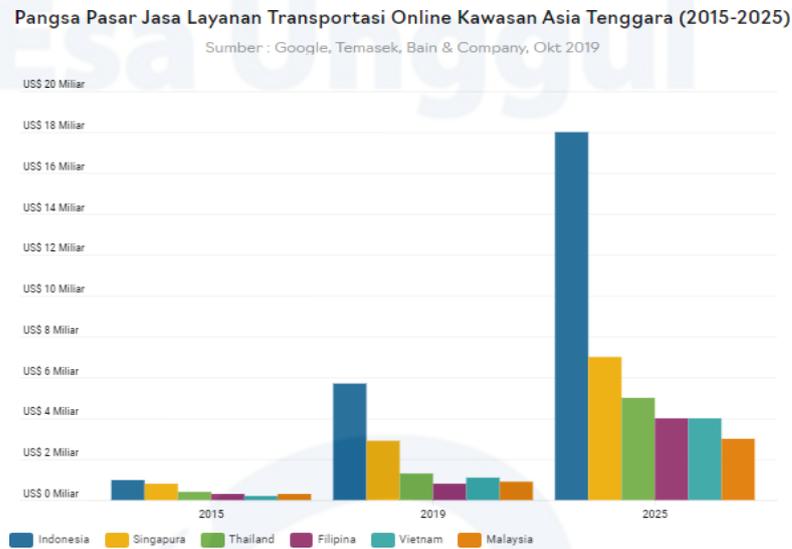
Menurut data Badan Pusat Statistik 2014-2018, pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia dari tahun ke tahun semakin meningkat. Adapun rata-rata kenaikan sebesar 5.1% per tahun.

Jenis Kendaraan Bermotor	Jumlah Kendaraan Bermotor (Unit)			
	2015	2016	2017	2018
Mobil Penumpang	12.304.221	13.142.958	13.968.202	14.830.698
Mobil Bis	196.309	204.512	213.359	222.872
Mobil Barang	4.145.857	4.326.731	4.540.902	4.797.254
Sepeda motor	88.656.931	94.531.510	100.200.245	106.657.952
Jumlah	105.303.318	112.205.711	118.922.708	126.508.776

**Gambar 1.3** Data grafis perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor

Pangsa pasar jasa layanan transportasi di Indonesia terbuka lebar, bahkan diprediksi menjadi yang terbesar di kawasan Asia Tenggara. Hal ini dapat

mendongkrak posisi Indonesia pada Logistik Performance Index jika dapat memanfaatkan potensi pasar yang ada.



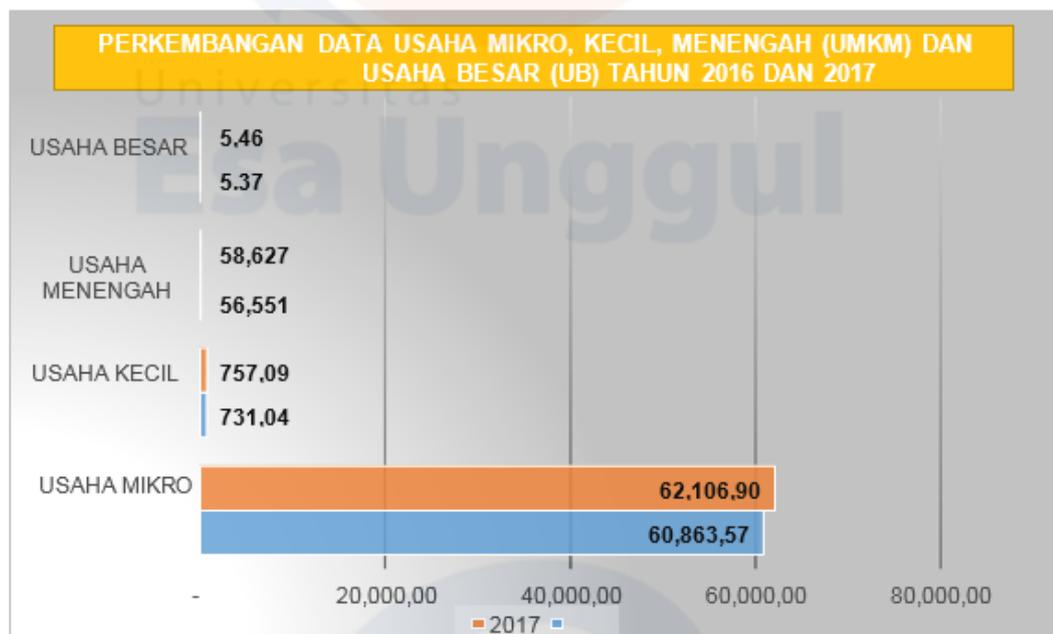
**Gambar 1.4** Pangsa Pasar Jasa Layanan Transportasi Online Asia Tenggara  
(Databoks, 2019)

Berdasarkan data dari Kementerian Koperasi dan UMKM, terjadi kenaikan jumlah UMKM dan Usaha Besar di tahun 2017 dibanding tahun sebelumnya.

**Tabel 1.2** Data Pertumbuhan UMKM dan Usaha Besar Tahun 2016 dan 2017

Indikator	2016	2017	Pertumbuhan
Usaha Mikro	60,863,578	62,106,900	2.00%
Usaha Kecil	731,047	757,090	3.44%
Usaha Menengah	56,551	58,627	3.54%
Usaha Besar	5,370	5,460	1.65%

Jumlah terbesar berada pada usaha Mikro sebanyak 62 juta yang naik 2% dibanding tahun sebelumnya. Kenaikan ini mendorong pertumbuhan ekonomi dan tingkatan pelaku usaha mikro ini berpeluang naik ke tingkat usaha kecil, menengah bahkan usaha besar.



**Gambar 1.5** Data Grafis Perkembangan UMKM dan Usaha Besar Tahun 2016 dan 2017

Untuk mendorong usaha UMKM agar semakin meningkat, maka diperlukan upaya penunjang diantaranya keberadaan gudang sebagai solusi atas terjaganya ketersediaan barang maupun tempat transit sebelum menuju tujuan. Sektor pergudangan dalam kurun waktu tiga tahun terakhir mengalami perkembangan.

**Tabel 1.3** Perkembangan UMKM dan Proyeksi Sektor Pergudangan Tahun 2017-2019

Tahun	Nilai (Rp Miliar)	Tingkat Pertumbuhan	Kontribusi terhadap PDB	Keterangan
2017	119,721.0	14.35%	0.88%	
2018	131,117.0	9.52%	0.88%	
2019	147,497.0	12.49%	0.92%	Proyeksi SCI

Pertumbuhan UMKM dan Usaha Besar sebesar 1,65% - 3,65%, pertumbuhan sektor pergudangan sebesar 9%-12%, peningkatan jumlah truk setiap tahun rata-rata sebesar 5,1 %, juga pangsa pasar transportasi Online di Indonesia yang diprediksi dapat menembus 18 Milyar USD merupakan peluang besar bagi Trans Koneksi untuk memasuki industri logistik berbasis aplikasi. Trans Koneksi adalah aplikasi berbasis IoT (Internet of things) dengan platform Web dan Android yang dapat menjadi solusi logistik bagi Usaha Mikro, Usaha Kecil, Usaha Menengah hingga Usaha Besar karena dapat menekan biaya dan pengiriman menjadi lebih efektif, efisien dan terukur. Trans Koneksi akan berperan aktif

menjadi bagian dari ekosistem perekonomian di Indonesia dalam hal digitalisasi transportasi logistik yang akan memacu pertumbuhan UMKM secara nasional. Di sisi lain, jika sistem logistik sudah berjalan secara digital, peringkat Indonesia pada Logistik Performance Index akan menjadi lebih baik dan menarik Investor untuk berinvestasi di Indonesia.

#### 1.4. Definisi Bisnis

Trans Koneksi merupakan singkatan dari TransporTrans Koneksior yang memiliki makna sebagai penghubung/konektor sarana transportasi. Trans Koneksi merupakan Aplikasi Bisnis berbasis IoT dengan menggunakan platform Web dan Android. Aplikasi ini fokus pada bidang transportasi logistik yang mengkoneksikan antar perusahaan berskala mikro, kecil, menengah dan besar dan juga dengan pergudangan. Konektivitas dan sinkronisasi antar perusahaan dan pergudangan dalam industri logistik merupakan kunci untuk mencapai kinerja logistik yang efektif dan efisien. Terdapat tiga jenis pengguna untuk menggunakan aplikasi ini yakni; pelanggan, mitra transporter/driver, mitra penyedia gudang.



**Gambar 1.6** Alur Bisnis Trans Koneksi

### 1.5. Visi Misi

Visi :

“Menjadi perusahaan yang mengintegrasikan antara transportasi dan gudang di Indonesia dengan biaya murah, cepat, aman dan menjadi No. 1 di Asia Tenggara”

Misi :

1. Menerapkan Teknologi Informasi terintegrasi antar perusahaan yang dapat menguntungkan seluruh pemangku kepentingan
2. Memberikan pelayanan terbaik kepada seluruh mitra bisnis
3. Kreatif dan Inovatif dalam pengembangan produk digital
4. Bekerja sama dengan seluruh pemangku kepentingan demi mencapai tujuan perusahaan
5. Menciptakan suasana kerja yang nyaman dan berorientasi hasil