

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia dikenal memiliki sumber daya berlimpah yang bisa dimanfaatkan sebagai komoditas perdagangan. Sumber daya alam, sumber daya manusia dan letak geografis yang strategis merupakan faktor utama bagi Indonesia dalam menciptakan keunggulan komperatif. Jika dapat dikelola dengan baik, maka dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Sumber daya yang dikelola dengan teknologi tinggi diharapkan dapat menjadi komoditas andalan Indonesia. Teknologi tinggi menghasilkan produk yang lebih efisien serta memiliki daya saing dengan produk negara lain. Komoditas yang diproduksi secara efisien diharapkan akan menjadi komoditas yang memiliki keunggulan absolut dan keunggulan komperatif. Keunggulan absolut terjadi karena Indonesia memiliki komoditas yang khas secara kepemilikan. Selain itu, keunggulan absolut juga dapat terjadi melalui teknologi yang menghasilkan efisiensi produksi. Sedangkan keunggulan komperatif terjadi karena suatu negara mampu memproduksi barang dan jasa lebih banyak dengan biaya yang relatif lebih murah dari pada negara lainnya. (Hartono, 2015)

Kemajuan teknologi di bidang komunikasi dan transportasi membawa dampak bagi hubungan negara yang ada di dunia terutama hubungan ekonomi. Dampak dari kemajuan teknologi tersebut membuat negara satu dengan yang lainnya sangatlah terbuka mengenal dan memahami bangsa lain untuk saling memenuhi kebutuhannya. Era globalisasi saat ini diketahui bahwa kemajuan suatu negara tidak bisa dilepaskan dari keberhasilan negara tersebut melakukan ekspor barang dan jasa yang dihasilkannya (Hariyani dan Serfianto, 2015)

Perdagangan internasional yang dilakukan oleh Indonesia mengalami perubahan mengikuti perkembangan keadaan ekonomi dan politik dunia. Pemerintah melakukan usaha mendorong ekspor non-migas Indonesia dengan cara melakukan liberalisasi perdagangan. Liberalisasi perdagangan dilakukan sebagai usaha mencari pengganti komoditas yang dapat diunggulkan sebagai penopang perdagangan internasional (lihat tabel 1.1). Pada tabel 1.1 dapat terlihat

dari tahun 2013 ke tahun 2014 ekspor non-migas Indonesia naik dari 47.406,8 juta dollar ke 55.939,3 juta dollar. Ekspor migas Indonesia turun dari 14.366,6 juta dollar pada tahun 2010, menjadi 12.636,6 juta dollar pada tahun 2011 selanjutnya sektor non-migas mendominasi struktur perdagangan internasional Indonesia. (Badan Pusat Statistik, 2019)

Tabel 1.1 Perkembangan Nilai Ekspor Migas dan Non-Migas Indonesia (Juta USD)

TAHUN	Non-Migas	Perubahan (%)	Migas	Perubahan (%)	Total nilai
2003	27.077,2	16,2	9.745,8	-8,6	36.823
2004	30.359,8	12,1	9.693,6	-0,5	40.053,4
2005	34.953,6	15,1	10.464,4	7,9	45.418
2006	38.093,0	8,9	11.721,8	12,0	49.814,8
2007	41.821,1	9,7	11.622,5	-0,84	53.443,6
2008	40.975,5	-2,0	7.872,1	-32,2	48.847,6
2009	38.873,2	-5,1	9.792,2	24,3	48.665,4
2010	47.757,4	22,8	14.366,6	46,7	62.124
2011	43.684,6	-8,5	12.636,6	-12,0	56.321,2
2012	45.056,1	3,1	12.112,7	-4,1	57.168,8
2013	47.406,8	5,2	13.651,4	12,7	61.058,2
2014	55.939,3	17,9	15.645,3	14,6	71.584,6
2015	66.428,4	18,7	19.231,6	22,9	85.660
2016	79.589,1	19,8	21.209,5	10,2	100.798,6
2017	92.012,3	15,6	22.088,6	4,1	114.100,9
2018	107.894,2	17,2	29.126,3	31,8	137.020,5

Sumber: Badan Pusat Statistik 2019

Tabel 1.2 Ekspor sub sektor industri tahun 2012-2018 (Juta US\$)

Jenis Barang	2013	2014	2015	2016	2017	Trend	2018 Jan-Agus	Perubahan	Pangsa 2018
Migas	19.231,6	21.209,5	22.088,6	29.126,3	19.018,3	14,81	17.039,1	65.16	20,8
Hasil tambang	8.994,7	12.650	14.517,0	16.545,0	20.440,7	30,44	18.246,4	53.89	22,3
Bahan mentah lain	9.556,1	12.454,3	14.365,0	18.288,1	13.028,5	22,44	12.295,6	53.71	15,1
Kayu lapis dan olahan	2.711,7	2.855,7	2.556,4	2.333,7	1.820,2	-4,15	1.552,2	35.35	1,9
Tekstil dan pakaian jadi	8.552,9	9.374,5	9.698,9	9.959,2	9.118,8	6,87	7.289,8	19.13	8,9
Logam tidak mengandung besi	2.594,4	3.428,7	4.329,6	4.789,5	3.977,3	28,29	3.341,8	47.16	4,0
Minyak dan lemak nabati	4.764,0	5.714,6	9.439,5	14.569,3	11.851,7	37,21	8.485,5	23.86	10,3

Jenis Barang	2013	2014	2015	2016	2017	Trend	2018 Jan-Agus	Perubahan	Pangsa 2018
Besi dan baja	939,2	1.626,0	1.598,7	2.200,5	1.311,2	28,36	1.076,9	21.24	1,3
Kaca dan barang dari kaca	396,4	384,7	429,3	425,3	349,2	2,95	278,5	26.86	0,34
Kertas dan barang dari kertas	2.277,7	2.801,7	3.317,1	3.727,6	3.3550	15,57	2.696,5	26.18	3,3
Hasil industri lainnya	25.641,2	28.298,9	31.760,4	35.055,9	32.228,9	11,71	26.520,5	29.12	32,4
Total ekspor	85.660,0	100.798,6	114.100,9	137.020,4	97.491,6	17,18	81.732,8	36.26	100

Sumber : Departemen Perdagangan, 2019

Dari Tabel 1.2 dapat dilihat bahwa komoditas tekstil merupakan ekspor komoditas terbesar dari sektor industri non-migas dibandingkan dengan komoditas non-migas lainnya. Tekstil dan pakaian jadi memiliki pangsa sebesar 8,9% pada tahun 2018 hal tersebut mengungguli pangsa komoditas non-migas lainnya. Komoditas tekstil menjadi objek penelitian ini karena dalam perekonomian Indonesia tekstil memiliki peran yang strategis di antaranya: 1) tekstil mempunyai peranan sebagai penghasil devisa, 2) pemenuh kebutuhan dalam negeri, 3) mampu menyerap banyak tenaga kerja.

Perkembangan ekspor yang meningkat tiap tahunnya, maka sudah seharusnya pihak-pihak yang berkepentingan dapat menyediakan sarana dan prasarana yang memadai, sehingga kegiatan ekspor ini dapat berjalan dengan lancar. Kebutuhan sarana yang diperlakukan pihak eksportir saat ini adalah jasa angkutan laut, jasa pengurusan transportasi (JPT), pihak pelabuhan atau unit terminal peti kemas (UTPK), selain itu juga angkutan udara (*Air Cargo*).

Apabila dilihat dari biaya transportasi yang mengacu kepada harga penawaran PT. Speedmark Logistik Indonesia untuk *client*, jasa angkutan laut jauh lebih murah bila dibandingkan dengan jasa angkutan udara. Meskipun demikian masih ada beberapa eksportir yang menggunakan jasa angkutan udara untuk mengangkut barang dagangannya ke luar negeri. Hal ini tentu didasarkan pada beberapa faktor yang menjadi pertimbangan para eksportir seperti faktor waktu, faktor keinginan pemesan barang, misalnya merupakan faktor-faktor yang secara teoritis dapat mempengaruhi preferensi pemilihan moda.

Setiap perusahaan eksportir *garment* dihadapkan pada kasus yang berbeda-beda dan memiliki karakteristik tersendiri dalam proses penentuan moda yang akan mereka gunakan. Para eksportir dalam menentukan pilihan moda transportasi menggunakan prinsip maksimasi utilitas. Artinya para eksportir akan memilih suatu moda yang memberikan nilai utilitas tertinggi di antara alternatif moda lainnya. Namun hal ini tidak jarang salah dalam pengambilan keputusan yang membuat perusahaan eksportir *garment* mengalami sejumlah kerugian, baik itu kerugian waktu maupun kerugian secara materil.

Dalam penentuan pemilihan moda, para eksportir *garment* tentunya memiliki variabel-variabel yang menjadi preferensi masing-masing. Hal ini bertujuan guna dalam menjalankan bisnisnya, para eksportir *garment* dapat memaksimalkan keuntungan sebesar-besarnya. Dari beberapa variabel yang ada dapat diketahui variabel apa yang paling signifikan. Karena variabel yang signifikan tersebut dapat dijadikan sebagai acuan preferensi secara umum oleh eksportir *garment* selanjutnya dapat digunakan untuk menetapkan kebijakan-kebijakan serta strategi yang diperlukan.

1.2 Perumusan Masalah

Sebelum mengambil keputusan untuk menggunakan angkutan tertentu, pengguna jasa dalam hal ini para eksportir melakukan evaluasi terhadap atribut pelayanan suatu moda angkutan, apakah dapat memenuhi kepuasan pengguna jasa atau tidak. Hal ini sangat tergantung pada sejauh mana tingkat layanan yang diberikan oleh operator angkutan. Oleh karena itu masalah utama yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah:

1. Variabel-variabel apa saja yang signifikan mempengaruhi preferensi dalam pemilihan moda transportasi untuk ekspor *garment*?
2. Bagaimanakah preferensi eksportir dalam pemilihan moda transportasi untuk pengiriman ekspor *garment*?
3. Variabel apa yang paling sensitif pengaruhnya terhadap probabilitas pemilihan moda transportasi oleh sektor *garment*?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan utama dari penelitian ini yaitu untuk:

1. Mengidentifikasi variabel-variabel yang signifikan mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi untuk ekspor *garment*.
2. Mengetahui preferensi eksportir *garment* dalam pemilihan moda transportasi, dalam hal ini hanya ada dua pilihan yaitu moda angkutan laut dan angkutan udara saja.
3. Mengetahui variabel yang paling sensitif pengaruhnya terhadap probabilitas pemilihan moda.

1.4 Manfaat Penelitian

Penyusunan penelitian tugas akhir ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat bagi Peneliti

Manfaat penelitian ini bagi peneliti yaitu sebagai praktek pengaplikasian dari metode dan teori yang sudah dipelajari selama masa perkuliahan. Selain itu penelitian ini sebagai pembelajaran dalam memecahkan masalah suatu kasus tertentu.

2. Manfaat bagi Perusahaan

Manfaat penelitian ini bagi perusahaan eksportir *garment* dapat dijadikan acuan dalam pemilihan moda yang akan mereka pilih untuk mengekspor barang dagangannya, sehingga dapat meningkatkan produktivitas dan keuntungan perusahaan.

3. Manfaat bagi STIMLOG

Sebagai sumber informasi dan menambah referensi baru perpustakaan khususnya bagi pembaca penelitian ini dan diharapkan dapat dijadikan acuan untuk penelitian berikutnya. Laporan ini juga dapat digunakan sebagai suatu pendalaman dalam pembelajaran untuk sistem mata kuliah dalam kegiatan belajar dan mengajar.

1.5 Batasan Penelitian

Karena keterbatasan kemampuan peneliti dan waktu penelitian serta agar penelitian terarah dan tidak menyimpang, maka perlu dilakukan pembatasan terhadap permasalahan yang dikaji. Ruang lingkup hanya dilakukan di kantor pusat PT. SPEEDMARK LOGISTIK INDONESIA.

Adapun tingkat eksportir yang dipilih adalah eksportir tingkat menengah ke atas. Yaitu bagi perusahaan yang mempunyai nilai ekspor per bulannya di atas 100 juta rupiah.

Penelitian ini juga dibatasi pada jenis barang yang diekspor yaitu jenis *garment* seperti pakaian jadi, baik berupa kaos, jenis tekstil, dan juga produk pesanan seperti pakaian musiman.

1.6 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan langsung di kantor pusat PT. Speedmark Logistik Indonesia yang beralamat di Puri Sentra Niaga Blok A19-21 Kalimalang, Jakarta Timur.

1.7 Sistematika Penulisan

Pada pembuatan tugas akhir (TA) ini, sistematika penulisan yang akan disusun dalam beberapa bab sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini dikemukakan tentang latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, pembatasan masalah, serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini diuraikan landasan teori yang relevan dengan topik penelitian serta penelitian-penelitian terdahulu yang berkaitan dengan studi yang akan dilaksanakan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan pendekatan pemecahan masalah, identifikasi dan pengukuran variabel penelitian, rencana survei serta pengolahan data.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Dalam bab ini diuraikan mengenai hasil pelaksanaan survei lapangan, penyajian serta proses pengolahan data.

BAB V ANALISIS

Dalam bab ini menyajikan analisis data interpretasi hasil penelitian yang telah dilakukan pada bab IV yaitu pengaruh dominan

beberapa variabel yang dapat mempengaruhi preferensi pemilihan suatu moda.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisikan inti dari tujuan penelitian berupa kesimpulan serta saran-saran baik untuk penerapan ataupun aplikasi hasil studi maupun untuk upaya penyempurnaan.