

LAPORAN PENELITIAN
KAJIAN POTENSI EKSPOR DIY DAN
SEKITARNYA MELALUI BANDARA
YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT
2021





KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN" YOGYAKARTA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Alamat : JL. SWK 104 (Lingkar Utara) Condongcatur, Sleman Yogyakarta 55283
Telepon : (0274) 487276, 486255, Faximile : (0274) 486255
Email : feb@upnyk.ac.id - Laman : <http://ekonomi.upnyk.ac.id>

SURAT TUGAS

No: 482.a /UN 62.14/AKD.9/IX/2021

Dasar surat permohonan nomor : B/220/UN 62.14.3.1/TU/IX/2021 tanggal, 2 September 2021 bahwa Jurusan Ilmu Ekonomi menugaskan salah satu dosen untuk melaksanakan Penelitian;

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis UPN "Veteran" Yogyakarta memberikan tugas kepada :

Nama : **Dr. Ardito Bhinadi, SE.MSi**
NIP/NIK : 27309970146 1
Jabatan : Dosen Prodi Ekonomi Pembangunan

Untuk :

KESATU : Disamping tugas pokok yang dipangkunya, bertindak untuk Melaksanakan penelitian dengan judul : Kajian Potensi Ekspor DIY dan Sekitarnya Melalui Bandara YIA;

KEDUA : Melaksanakan tugas ini dengan seksama dan rasa penuh tanggung jawab;

KETIGA : Melaporkan kepada Dekan setelah melaksanakan tugas ini;

KEEMPAT : Apabila terdapat kekeliruan dalam surat tugas ini akan diadakan perubahan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di Yogyakarta
pada tanggal, 3 September 2021
Dekan

Dr. Suratmika, MSi
NIP : 196303051990031002

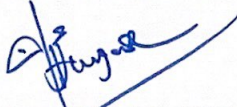
Tembusan Yth :
Korprodi Ekonomi Pembangunan

HALAMAN PENGESAHAN PENELITIAN


1. a. Judul Penelitian : KAJIAN POTENSI EKSPOR DIY DAN SEKITARNYA
MELALUI BANDARA YIA
b. Cakupan Bidang Ilmu : Ekonomi
c. Arah Riset : Kebijakan
2. Ketua Peneliti :
a. Nama Lengkap : Dr. Ardito Bhinadi, SE., M.Si
b. Jenis Kelamin : Laki-Laki
c. Jabatan Fungsional : Lektor
d. Fakultas/Jurusan : Fakultas Ekonomi dan Bisnis / Ilmu Ekonomi
e. NIDN : 0521097301
f. ID SINTA : 6014105
3. Anggota Tim Peneliti : 2 Orang
Anggota 1:
a. Nama Lengkap : Gita Astyka Rahmanda, SE., M.Si
b. Jenis Kelamin : Perempuan
c. Jabatan Fungsional : Tenaga Pengajar
d. Fakultas/Jurusan : Fakultas Ekonomi dan Bisnis / Ilmu Ekonomi
Anggota 2:
e. Nama Lengkap : Vynska Amalia Permadi, S.Kom., M.Kom.
f. Jenis Kelamin : Perempuan
g. Jabatan Fungsional : Asisten Ahli
h. Fakultas/Jurusan : Fakultas Teknik Industri / Jurusan Informatika
4. Lokasi Penelitian : Yogyakarta
5. Lama Penelitian : 4 Bulan
6. Biaya yang Diperlukan
a. Sumber UPN :
b. Sumber Lain : Rp 89.200.000
Jumlah : Rp 89.200.000

Yogyakarta, 19 Agustus 2021

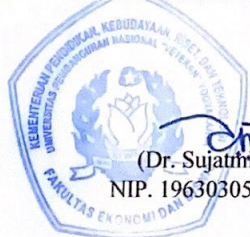
Mengetahui
Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi


(Dr. Jamzani Sodik, SE., M.Si)
NIK. 2 7102 96 0073 1

Ketua Peneliti


(Dr. Ardito Bhinadi, SE., M.Si)
NIK.

Menyetujui,
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis



(Dr. Sujatmika, M.Si)
NIP. 196303051990031002

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	2
DAFTAR TABEL.....	4
DAFTAR GAMBAR.....	5
BAB I PENDAHULUAN.....	7
1.1. Latar Belakang.....	7
1.2. Rumusan Masalah	10
1.3. Tujuan Penelitian.....	10
BAB II LANDASAN TEORI DAN TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1. Landasan Teori	11
2.1.1. Ekspor dan komponen biaya ekspor.....	11
2.1.2. Peran logistik dan mengukur kinerja logistik.....	16
2.2. Tinjauan Pustaka	22
BAB III METODE PENELITIAN	26
METODE PENELITIAN.....	26
3.1. Paradigma dan Pendekatan Penelitian	26
3.2. Data dan Sumber Data.....	26
3.3. Alat Analisis	28
3.3.1. Revealed comparative advantage (RCA)	28
3.3.2. Analisis deskriptif	28
BAB IV POTENSI EKSPOR MELALUI YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT	29
4.1. Potensi Ekspor Indonesia	29
4.2. Potensi Ekspor Daerah Istimewa Yogyakarta	36
4.3. Peluang dan Tantangan Ekspor Melalui Yogyakarta International Airport	43
4.3.1. Peluang ekspor melalui Yogyakarta International Airport	43
4.3.2. Tantangan ekspor melalui Yogyakarta Internasional Airport	45
BAB V POTENSI YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT HUB LOGISTIK.....	54
5.1. Potensi Logistik di Indonesia	54
5.2. Potensi Yogyakarta International Airport sebagai Hub Logistik.....	59
5.3. Tantangan Yogyakarta Internasional Airport sebagai Hub Logistik	61
BAB VI ANALISIS PEMANGKU KEPENTINGAN EKSPOR DAN LOGSITIK MELALUI YIA 65	
6.1. Identifikasi Stakeholder	65
6.2. Identifikasi Kebutuhan Stakeholder	66
6.2.1. Critical Point Kebutuhan Stakeholder	66
6.2.2. Existing Service Blueprint Performance	68

BAB VII PENUTUP	72
7.1. Kesimpulan	72
7.2. Rekomendasi	73
DAFTAR PUSTAKA	75

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1.1.	Perkembangan Nilai Ekspor Indonesia Menurut Kelompok Komoditas	32
Tabel 4.1.2.	Besar 20 Komoditas Ekspor Di Indonesia Tahun 2015-2020.....	33
Tabel 4.1.3.	Perkembangan Ekspor Indonesia Berdasarkan Negara Tujuan Ekspor	34
Tabel 4.1.4.	Daftar 10 Produk Utama Indonesia.....	34
Tabel 4.1.5.	Daftar 10 Produk Potensial Indonesia.....	35
Tabel 4.2.1.	Nilai Ekspor Daerah Istimewa Yogyakarta Menurut Negara Tujuan Tahun 2016-2020	36
Tabel 4.2.2.	Pangsa Pasar Ekspor DIY Tahun 2015-2020.....	36
Tabel 4.2.3.	Nilai Ekspor DIY Menurut Golongan Barang HS 2 Digit, 2016-2020.....	37
Tabel 4.2.4.	Tingkat Daya Saing Komoditas Ekspor DIY Berdasarkan Nilai RCA.....	38
Tabel 4.3.1.	Proyek Pembangunan Jalan Tol di DIY	53
Tabel 5.1.1.	LPI Rank Economy Tahun 2016.....	58
Tabel 5.1.2.	LPI Rank Economy Tahun 2018.....	58
Tabel 5.3.1.	Cluster Airport City di YIA	64
Tabel 6.2.1.	Critical Point dalam Kegiatan Ekspor dan Logistik.....	68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.1.	Alur Kerja Kargo Udara.....	14
Gambar 2.1.2.	Komponen Utama Dari Logistik.....	17
Gambar 2.1.3.	Biaya Logistik Sebagai Persentase Dari PDB.....	20
Gambar 2.1.4.	Aliran Fisik Material.....	21
Gambar 4.1.1.	Perubahan Peringkat 10 Besar Negara Tujuan Ekspor Nonmigas Indonesia.....	29
Gambar 4.1.2.	Berdasarkan 10 Besar Negara Tujuan Ekspor Nonmigas Indonesia.....	30
Gambar 4.1.3.	Persentase Ekspor Migas dan Non Migas Di Indonesia Tahun 2015-2020.....	30
Gambar 4.1.4.	Nilai Ekspor Non Migas Berdasarkan Komoditas Indonesia Tahun 2015-2020.....	31
Gambar 4.2.1.	Profil Ekspor DIY Tahun 2020.....	38
Gambar 4.2.2.	Konektivitas Antar Moda.....	40
Gambar 4.2.3.	Deliniasi Aerotropolis.....	41
Gambar 4.2.4.	City Block Berdasarkan Luas Land.....	42
Gambar 4.3.1.	Pemberitaan Terkait Informasi Peningkatan Investasi di Indonesia.....	43
Gambar 4.3.2.	Perdagangan Antar Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta.....	44
Gambar 4.3.3.	Sorotan mengenai keterbatasan kemudahan operasional pada Bandara YIA.....	45
Gambar 4.3.4.	Daftar Keberangkatan Domestik (a) dan Kedatangan Domestik (b) di YIA.....	46
Gambar 4.3.5.	Daftar Keberangkatan Internasional di YIA.....	47
Gambar 4.3.6.	Berita Chartered flight Ekspor ke USA melalui YIA dan Impor Vanilla Beans untuk PT. Agri Spice Indonesia.....	47
Gambar 4.3.7.	Berita Mengenai Masih Kurangnya Peminat di YIA.....	48
Gambar 4.3.8.	Berita Kesiapan YIA untuk Melayani Transportasi Kargo.....	48
Gambar 4.3.9.	Berita Terkait Perubahan Perilaku Konsumsi di Masa Pandemi.....	49
Gambar 4.3.10.	Berita Press Realease Setkab mengenai Persiapan Cross-Border Transport of Passangers by Road Vehicle sesuai Perjanjian ASEAN.....	50
Gambar 4.3.11.	Berita Kemudahan Transaksi Lintas Negara dengan Pembayaran berbasis QR Code, Kerjasama Indonesia dan Thailand.....	50
Gambar 5.1.1.	Peringkat Logistik Performance Index Indonesia Tahun 2016 dan 2018.....	54
Gambar 5.1.2.	Skor Indikator Kinerja Logistik Indonesia Tahun 2016 dan 2018.....	55
Gambar 5.1.3.	Kemacetan Logistik di Indonesia.....	56
Gambar 5.2.1.	Keterisian Pesawat Komersil Maskapai Indonesia.....	59
Gambar 5.2.2.	Nominal Penjualan E-Commerce (Penjualan DIY).....	59
Gambar 6.1.1.	Peta Pemangku Kepentingan Ekspor dan Logistik.....	66
Gambar 6.2.1.	Identifikasi Stakeholders Pendukung Kegiatan Ekspor dan Logistik.....	67
Gambar 6.2.2.	Identifikasi Pelaku Utama Ekspor dan Impor.....	67

Gambar 6.2.3. Standar Operasional Prosedur Proses Ekspor	69
Gambar 6.2.4. Standar Operasional Prosedur Proses Impor	70

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Yogyakarta International Airport (YIA) di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta dirancang mendorong aktivitas perekonomian baru. Bukan hanya pariwisata, tapi ekspor impor barang. Yogyakarta International Airport dibangun dengan konsep *aerotropolis*. *Aerotropolis* terdiri dari sebuah *airport city* yang merupakan pusat dan perluasan koridor dan kluster bisnis yang terkait dengan aktivitas penerbangan. Bandara dengan skala internasional dengan fasilitas-fasilitas seperti kargo dan terminal penumpang yang memadai akan mampu membentuk *aerotropolis* dengan radius 30 kali runway. Yogyakarta Internasional Airport didorong menjadi pintu ekspor Daerah Istimewa Yogyakarta dan sekitarnya.

Potensi Yogyakarta International Airport sebagai salah satu pintu ekspor di Indonesia tampak ketika pada tanggal 10 Maret 2021, untuk pertama kalinya kedatangan pesawat Antonov 124 dari Ukraina. Pesawat kargo terbesar ketiga di dunia tersebut mengangkut 216 *px automotive wiring harness* dengan berat 55 ton. Ini adalah ekspor perdana dengan "*charter flight direct*" rute YIA-Hanoi-US. Komoditi ekspor ini merupakan produksi dari Kawasan Berikat PT Jatim Autocomp Indonesia di Pasuruan dan EDS Manufacturing di Tangerang. Ada pula yang berasal dari Pusat Logistik Berikat (PLB) yang berlokasi di Jepara, yaitu PT Semarang Autocomp Manufacturing Indonesia.

Keberhasilan ekspor perdana diikuti ekspor berikutnya pada tanggal 23 Maret 2021. Pada tanggal tersebut pesawat Antonov 124-100 mengangkut 236 *px automotive wiring harness* dengan berat 45 ton. Nilai devisa ekspor mencapai USD 520.018,20 atau setara dengan 7,5 Miliar Rupiah. Ada 3 (tiga) eksportir yang melakukan *chartered flight*, antara lain Jatim Autocomp Indonesia, EDS Manufacturing Indonesia dan PT Semarang Autocomp Manufacturing Indonesia. Ketiganya adalah perusahaan yang mendapatkan fasilitas Kawasan Berikat dari Bea Cukai. Ada beberapa perusahaan stakeholder yang terlibat dalam *charter flight*, yaitu PT Kurhans Trans, PT Armada Tirta Trans dan PT Putra Sukses Mulia. Ada pula PT Kokapura Avia yang bertindak selaku *ground handling/agen* pengangkut.



Pada tanggal 4 April 2021 giliran pesawat kargo asal Rusia, Volga Dnepr AN 124-100 mendarat di Yogyakarta International Airport (YIA). Volga Dnepr merupakan charter flight keempat yang digunakan dalam kegiatan ekspor melalui YIA. Kegiatan ekspor ini menyumbang devisa negara hingga USD 834.035,04 atau senilai kurang lebih 12 Miliar Rupiah. Pesawat asal Rusia ini membawa komoditi berupa *217 px automotive wiring harness* yang akan diekspor ke Amerika Serikat. Seperti ekspor *charter flight direct* sebelumnya, pesawat kargo ini akan terbang dengan rute Yogyakarta-Hanoi-Amerika. Sejumlah 46 ton *automotive wiring harness* tersebut berasal dari dua perusahaan yang mendapatkan fasilitas Kawasan Berikat, yakni PT. Semarang Autocomp Manufacturing Indonesia dan PT. Jatim Autocomp Indonesia. Dengan fasilitas Kawasan Berikat, perusahaan mendapat fasilitas perpajakan dan kepabeanan yang dapat mempermudah kegiatan ekspor-impor barang.

Kedatangan pesawat berbadan besar untuk ekspor di YIA, menjadi harapan pengiriman ekspor lebih besar. Meskipun bukan eksportir dari DIY, namun diharapkan memotivasi pelaku usaha DIY dapat memanfaatkan keberadaan YIA sebagai pintu ekspor. Ekspor suatu negara/daerah dari berbagai penelitian dipengaruhi oleh banyak faktor, diantaranya adalah nilai PDB per kapita eksporti (importir), populasi eksportir, nilai tukar riil, perbedaan PDB per kapita negara eksportir dengan importir, tingkat inflasi dan jarak negara antar negara (Rahman, 2004; Nguyen, 2010; Greene, 2013; Abidin, *et al.*, 2013; Karamuriro & Karukuza, 2015; Dlamini & Edriss, 2016).

Selain berpotensi sebagai pintu ekspor, Yogyakarta International Airport juga memiliki potensi sebagai salah satu hub logistik di Indonesia. Pasar angkutan dan logistik di Indonesia

¹ <https://www.krjogja.com/berita-lokal/diy/kulonprogo/pesawat-kargo-antonov-kembali-mendarat-di-yia-optimis-dongkrak-ekspor/>
<https://www.solopos.com/pesawat-terbang-jumbo-antonov-kembali-mendarat-di-yia-ini-tujuannya-1114174>
<https://www.liptan6.com/bisnis/read/4503581/penampakan-pesawat-kargo-terbesar-antonov-mendarat-di-bandara-yia-kulon-progo>

cukup besar meskipun kinerjanya belum optimal. Pasar angkutan dan logistik Indonesia bernilai USD 81,30 miliar pada tahun 2020 dan diperkirakan akan mencapai USD 138,04 miliar pada tahun 2026 (tumbuh 9,22%). Pandemi Covid-19 dapat menurunkan prediksi potensi pasar angkutan dan logistik di atas. Menurut Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), perusahaan logistik mengalami penurunan kinerja bisnis secara keseluruhan sekitar 50% sejak wabah COVID-19 melanda Indonesia pada awal Maret 2020. Volume logistik turun 60-70% karena tindakan darurat yang diambil oleh pemerintah untuk mencegah penularan COVID-19 (ReportLinker, 2021).

Paska Covid-19, pertumbuhan angkutan dan industri logistik di Indonesia diperkirakan akan lebih baik. Teknologi memainkan peran utama dalam proses logistik. Logistik adalah jantung perdagangan domestik dan internasional. Logistik mendukung pergerakan fisik barang domestik dan internasional. Logistik yang baik akan menurunkan biaya perdagangan dan membantu suatu negara untuk berkompetisi secara global. Meskipun logistik adalah jantung dari perdagangan domestik dan internasional, ketidakpastian tetap menjadi masalah besar dalam rantai pasokan Indonesia. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memerlukan sistem logistik yang baik. Barang tidak dapat diangkut menggunakan truk di darat saja, namun juga perlu angkutan laut dan udara yang baik. Sistem multimoda, menggunakan transportasi darat, laut dan udara serta pergudangan, diperlukan untuk menjangkau daerah-daerah terpencil di setiap pulau (ReportLinker, 2021).

Logistik dengan menggunakan jasa transportasi darat masih menjadi andalan industri jasa transportasi. Angkutan jalan menyumbang 70-80% dari total volume angkutan yang ditangani setiap tahun di dalam perbatasan Indonesia. Dalam hal nilai/mata uang, pangsa pasar angkutan jalan tetap berada di antara 40-50% dari total ukuran pasar logistik. Industri perkapalan memegang peran utama dalam perdagangan Indonesia karena 90% komoditas ekspor Indonesia dikirim melalui transportasi air. Jalur pelayaran menghadapi masalah operasional, seperti inefisiensi pelabuhan, menyebabkan peningkatan waktu tunggu dan penyelesaian dan risiko perselisihan perburuhan (ReportLinker, 2021).

Industri angkutan udara memainkan peran penting di Indonesia untuk angkutan antar pulau dan internasional. Keberadaan Yogyakarta International Airport menjadi alternatif hub logistik di Indonesia. Penelitian ini menjadi penting untuk mengungkap potensi Yogyakarta International Airport sebagai pintu ekspor dan hub logistik di Indonesia. Potensi YIA dieksplorasi dari sisi para pelaku ekspor dan logistik.

1.2. Rumusan Masalah

Keberadaan Yogyakarta International Airport diharapkan menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi di Daerah Istimewa Yogyakarta dan sekitarnya. Sebagai bandar akelas internasional, YIA berpotensi menjadi pintu ekspor dan hub logistik di Indonesia. Pada masa pandemic, dimana mobilitas masyarakat dibatasi, frekuensi penerbangan melalui YIA juga sangat terbatas. Penelitian ini menjadi bias apabila menggunakan data-data statistik yang menunjukkan penurunan berbagai sektor ekonomi, terutama transportasi dan ekspor. Penelitian diarahkan fokus pada tantangan dan harapan para pelaku ekspor dan logistik yang selama ini telah menggunakan bandara lama maupun baru. Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang ada, maka pertanyaan penelitian ini adalah:

1. Bagaimana potensi Yogyakarta International Airport sebagai pintu ekspor DIY dan sekitarnya?
2. Seberapa besar potensi Yogyakarta International Airport sebagai salah satu hub logistik di Indonesia?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis potensi Yogyakarta International Airport sebagai pintu ekspor di DIY dan sekitarnya;
2. Menganalisis potensi Yogyakarta International Airport sebagai salah satu hub logistik di Indonesia.

BAB II

LANDASAN TEORI DAN TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

Ekspor suatu negara atau daerah dipengaruhi banyak faktor, diantaranya adalah keunggulan produk yang dimiliki dan infrastruktur ekspor. Bab ini akan membahas teori-teori yang berkaitan dengan ekspor dan potensi ekspor. Selain membahas tentang ekspor, bab ini juga akan membahas teori-teori yang berkaitan dengan logistik. Peran logistik, biaya logistik dan kinerja logistik akan menjadi pokok bahasan dalam bab ini.

2.1.1. Ekspor dan komponen biaya ekspor

1. Pengertian Ekspor

Ekspor adalah barang dan jasa yang diproduksi di dalam negeri dan dijual di luar negeri (Mankiw, 2004). Ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang-barang dari peredaran dalam masyarakat dan mengirimkannya ke luar negeri sesuai dengan ketentuan dan peraturan pemerintah. Menurut UU Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, Ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean dan barang yang telah diangkut atau akan dimuat di sarana pengangkut untuk dikeluarkan dari daerah pabean dianggap telah ekspor. Daerah pabean adalah suatu daerah milik Republik Indonesia yang terdiri dari wilayah darat, perairan dan udara yang mencakup seluruh daerah tertentu yang berada dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Menurut Griffin dan Pustay, ekspor adalah kegiatan menjual produk yang dibuat di negara sendiri untuk digunakan atau dijual kembali ke negara lain. Ekspor dapat berperan untuk memperluas pasar akan komoditi atau jasa tertentu dan mendorong industri untuk meningkatkan produktivitas akibat pasar yang semakin luas. Ekspor sangat penting dilakukan oleh suatu negara dikarenakan ekspor merupakan perhitungan pendapatan nasional dan menjadi daya dorong bagi perekonomian suatu negara. Ekspor akan secara langsung mempengaruhi pendapatan nasional, namun hubungan yang sebaliknya tidak selalu berlaku, yaitu kenaikan pendapatan nasional belum tentu menaikkan ekspor (Sukirno, 2008). Tujuan ekspor:

- a. Membuka pasar baru di luar negeri sebagai perluasan pasar dalam negeri (domestik).
- b. Memanfaatkan kelebihan kapasitas terpasang (*idle capacity*), untuk mencapai kapasitas optimal dalam produksi yang dapat menekan biaya umum perusahaan (*overhead cost*).

- c. Memperkenalkan produk dalam negeri agar mempunyai daya saing di perdagangan internasional.
- d. Mencari laba dari perluasan pasar serta untuk memperoleh harga jual yang lebih baik (optimalisasi laba).

2. Para pihak yang terkait dalam ekspor suatu barang

Dalam pelaksanaan kegiatan Ekspor barang, eksportir tentunya akan berhubungan dengan beberapa instansi/pihak-pihak dalam hal perijinan dan pengurusan ekspor, yaitu:

- a. Eksportir/Seller/Penjual yaitu pihak yang menjual barang kepada importir (*buyer*) di luar negeri.
- b. Importir/Buyer/Pembeli yaitu pihak yang membeli barang dari eksportir (*seller*) dari negara lain.
- c. EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) yaitu pengangkut barang (*cargo*) yang bertugas mengangkut barang dari tempat eksportir dan importer.
- d. Bea Cukai (*Customs*) yaitu untuk mengawasi kegiatan ekspor – impor, memungut bea masuk, bea keluar, serta pajak dalam rangka ekspor maupun impor, mengawasi peredaran minuman yang mengandung alkohol atau etilalkohol dan peredaran rokok atau barang hasil pengolahan tembakau lainnya.
- e. Bank yaitu instansi pemerintah atau swasta yang bertugas untuk memfasilitasi pembayaran internasional.
- f. Perusahaan Asuransi yaitu pihak yang di tunjuk oleh eksportir atau importer sebagai penanggung risiko dalam ekspor impor.
- g. Peraturan Kementrian Perdagangan yaitu untuk mengatur dan memonitor komoditas yang terkena kuota, serta memonitor perkembangan ekspor dan impor secara keseluruhan.

Di dalam proses ekspor, terdapat banyak pelaku ekonomi yang berperan untuk kelancaran proses ekspor. Di antaranya adalah pihak-pihak yang terlibat dalam pelayanan penanganan kargo di terminal kargo suatu bandara. Silalahi (2015) menyebutkan contoh para pihak yang terlibat dalam pelayanan penanganan kargo di terminal kargo Bandara Soekarno Hatta.

a. PT Angkasa Pura II

PT Angkasa Pura II adalah perusahaan yang mengelola SHIA, baik yang berkaitan dengan manajemen gedung, penumpang, kargo dan lahan parkir. Akan tetapi, dalam pengelolaan terminal kargo, PT Angkasa Pura dibantu oleh dua perusahaan *Ground Handling*, yakni Gapura Angkasa dan Jasa Angkasa Semesta. Perusahaan ground handling inilah yang

melakukan penanganan pengelolaan kargo milik setiap airline yang dikelolanya. Pengelolaan kargo tersebut dilakukan mulai dari kargo tiba di terminal sampai kargo tersebut diberangkatkan kembali, serta menyediakan tempat penyimpanan sementara (*storage*) untuk tiap jenis kargo.

b. Perusahaan *Airport Services*

Perusahaan *airport service* atau sering disebut *ground handling* adalah perusahaan yang memberikan layanan *pre-flight* dan *post-flight service* di bandar udara. Perusahaan ini terkait langsung dengan kegiatan penunjang, baik penanganan penumpang, bagasi, pengiriman kargo yang dilakukan oleh maskapai penerbangan atau yang melibatkan konsumen dari maskapai penerbangan tersebut. Di SHIA hanya ada dua perusahaan *ground handling*, yakni Gapura Angkasa (Gapura) yang merupakan anak perusahaan dari Angkasa Pura dan perusahaan swasta Jasa Angkasa Semesta (JAS).

c. *Carrier*

Carrier dalam transportasi udara adalah airline atau maskapai penerbangan. Di sini, maskapai penerbangan dibedakan menjadi dua kelompok, yakni: Maskapai penerbangan yang hanya mengangkut penumpang dan bagasi serta kargo (biasanya menggunakan jenis pesawat yang dikenal dengan nama pesawat combi baik jenis airbus atau boeing). Penerbangan pada maskapai penerbangan ini ada yang terjadwal (yang melakukan penerbangan secara rutin pada hari dan jam yang sudah ditentukan sebelumnya) atau tidak terjadwal, yang melakukan penerbangan di hari dan jam yang tidak tentu. Penerbangan dilakukan berdasarkan permintaan atau kebutuhan dari konsumen atau perusahaan penerbangan tersebut.

d. *Freight Forwarder (Agent)*

Freight forwarder (agent) bertindak sebagai perantara muatan antara pengirim (*shipper*) dengan penerima (*consignee*) atau airline dan biasa disebut sebagai 3PL (*third party logistic*) yang mengatur kegiatan transportasi barang dan proses dokumentasi serta perijinannya dan bahkan berkembang menjadi 4PL (*fourth party logistic*), yakni memberikan seluruh hal yang dibutuhkan oleh konsumennya dalam kegiatan pergerakan, distribusi dan penyimpanan barang, contoh perusahaan *freight forwarder* adalah MSA Kargo, CKB, Panalpina, KN Sigma Trans, Nippon Express, Yusen, Puninar dan lain-lain.

e. Kurir

Kurir, merupakan perusahaan jasa yang menawarkan kegiatan pengiriman sama dengan *freight forwarder*, dapat bertindak sebagai 3PL atau 4PL bagi konsumen. Umumnya kurir menangani kargo yang memiliki berat yang relatif ringan dan ukuran yang tidak besar.

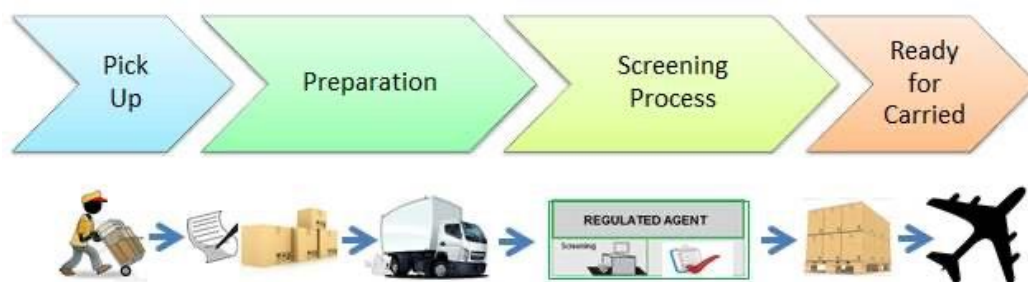
Kurir ahli dalam pengiriman dokumen penting dan pengiriman yang membutuhkan waktu pengiriman yang cepat, seperti surat dan koran. Dikarenakan sifat barang yang dikirim oleh kurir pada umumnya adalah barang-barang yang tingkat urgensinya tinggi, maka termasuk dalam pelayanan segera (*rush handling*) di dalam terminal kargo. Pada umumnya, kegiatan yang dilakukan oleh kurir adalah pengiriman *door to door*, contoh perusahaan kurir adalah Pos Indonesia, JNE, Tiki Pos, DHL, TNT, FedEx, UPS dan lain-lain.

f. Custom

Custom adalah instansi yang berada di bawah Kementerian Keuangan Republik Indonesia yang memiliki tugas mengurus kepabeanan dan cukai.

g. Regulated Agent

Sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara nomor SKEP/225/IV/2011, regulated agent adalah badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan usaha dengan badan usaha angkutan udara yang memperoleh izin dari Direktorat Jenderal untuk melaksanakan pemeriksaan keamanan terhadap kargo dan pos.



Sumber: Silalahi (2015)

Gambar 2.1.1. Alur Kerja Kargo Udara

3. Komponen biaya ekspor

Komponen biaya ekspor terdiri dari 4 kelompok biaya, yaitu:

a. Biaya Pengadaan (*Procurement Cost*)

Biaya terdiri dari dua pola, yaitu: biaya produksi dan biaya perolehan. Biaya produksi merupakan biaya-biaya yang dikeluarkan oleh produsen eksportir. Biaya perolehan merupakan biaya-biaya pembelian barang untuk ekspor (jika eksportir bukan merupakan produsen barang).

b. Biaya Pengelolaan (*Handling Charges*)

Barang-barang ekspor perlu dibenahi terlebih dahulu sebelum dikirimkan melalui Pelabuhan atau bandar udara agar layak. Pembenaan ini dapat dilakukan oleh eksportir atau dapat diserahkan kepada badan usaha jasa transportasi (EMKL).

c. Pungutan-pungutan Negara (*Export Taxes*)

Hal-hal yang termasuk dalam pungutan negara, antara lain: pajak ekspor dan pajak ekspor tambahan (PE/PET); bea statistik; bea barang dan lain-lain.

d. Jasa-jasa Pihak Ketiga (*Third Party Service*)

Dalam kegiatannya, ekspor sering kali membutuhkan jasa pihak ketiga seperti perbankan, asuransi, transportasi, surveyor dan balai-balai penelitian. Biaya-biaya itu kemudian dimasukkan dalam kalkulasi biaya ekspor (<https://indoforwarding.com/komponen-biaya-ekspor/>).

Ada empat cara dalam menentukan harga jual ekspor, antara lain:

1. **Cost Plus Mark-Up (*Seller's Price*)**

Yaitu apabila penetapan harga jual ekspor atau harga penawaran ekspor didasarkan dari perhitungan total biaya. Singkatnya, penjualan total biaya pengadaan, pengelolaan, pungutan-pungutan negara dan jasa pihak ketiga ditambah dengan presentase laba yang diharapkan.

2. **Current Market Price (*Buyer's Price*)**

Yaitu bila penetapan harga jual dari ekspor/harga penawaran ekspor disesuaikan dengan harga yang berlaku di pasar internasional pada saat itu. Atau bisa juga pada harga yang disanggupi oleh pembeli. Besarnya laba tergantung dari selisih antara harga pasar yang berlaku dikurangi dengan total biaya.

3. **Subsidized Price**

Yaitu harga jual ekspor yang didasarkan atas perhitungan total biaya sebagaimana yang dimaksud dalam *cost plus mark-up*, dikurangi dengan komponen biaya tertentu. Misalnya sebagian dari biaya *overhead* atau dibebaskan dari bea masuk impor (*draw back system*). Atau bisa juga dibebaskan dari bea masuk impor di negara pembeli seperti dalam sistem *generalized system of preference* (GSP). Subsidi seperti ini bisa dikatakan sebagai subsidi tidak langsung.

4. **Dumping**

Yaitu harga jual ekspor ditetapkan lebih rendah dari harga jual barang yang sama di dalam negeri. Harga *dumping* dimungkinkan apabila produsen tersebut memegang kendali monopoli. Sehingga produsen tersebut dapat menjualnya di dalam negeri dengan harga yang mahal untuk memperoleh laba yang lebih besar.

(<https://indoforwarding.com/komponen-biaya-ekspor/>)

2.1.2. Peran logistik dan mengukur kinerja logistik

1. Pengertian logistik

Kata logistik berasal dari bahasa Yunani “logos” yang berarti “rasio, kata, kalkulasi, alasan, pembicaraan, orasi”. Kata logistik juga memiliki akar bahasa dalam bahasa Prancis yakni “loger” yang berarti “menginapkan atau menyediakan”. Sejarah logistik berasal dari pihak militer yang harus mempersiapkan untuk persediaan kegiatan militer (Gusmali, dkk. 2020).

Menurut Gattorna dan Walters dalam bukunya *Managing Supply Chain: A Strategic Perspective*, logistik merupakan aspek manajemen strategis yang bertanggung jawab mengelola akuisisi, pergerakan dan penyimpanan bahan mentah, bahan setengah jadi, persediaan barang jadi dan informasi yang menyertainya dalam suatu organisasi dan saluran pemasarannya untuk memenuhi harapan pelanggan sehingga dapat mencapai target keuntungan perusahaan. Pada prinsipnya, aliran dalam sistem logistik adalah aliran barang dari pemasok, ke pabrik atau manufacturing, hingga ke pelanggan. Berlawanan dengan aliran barang, terdapat aliran informasi yang mengalir dari pelanggan, ke pabrik, hingga ke pemasok.

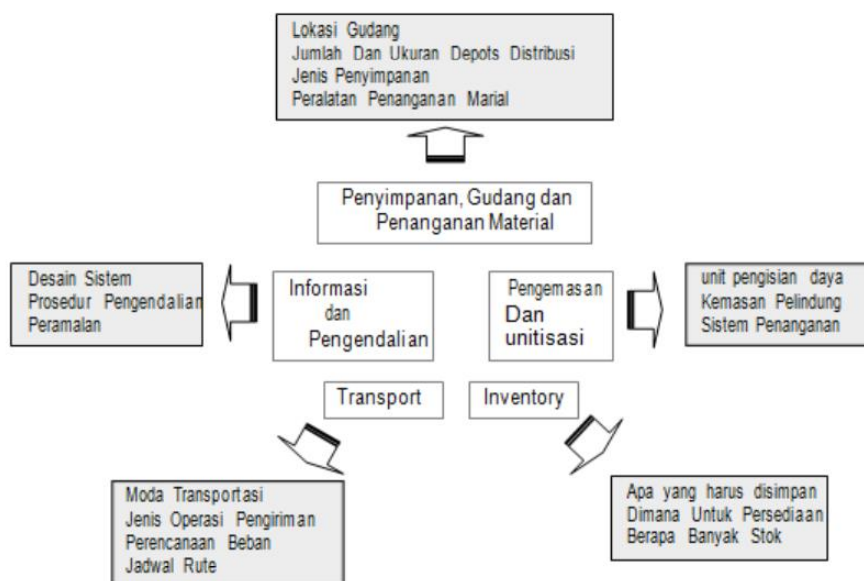
Peran logistik bukan hanya sekadar memindahkan produk jadi dan bahan, tetapi juga menciptakan keunggulan kompetitif dengan memberikan layanan yang memenuhi permintaan konsumen. Memiliki jasa logistik yang kompetitif sangatlah penting bagi Indonesia dalam upaya membangun konektivitas nasional dan internasional (Salim, Z., 2015, Chapman, et al., 2002). Sektor jasa logistik merupakan sektor yang vital karena perannya dalam mendistribusikan barang dan jasa, mulai dari ekstraksi bahan baku, proses produksi, pemasaran, sampai barang dan jasa tersebut sampai di tangan konsumen (Salim, Z., 2015:147-148).

Pemikiran tentang logistik berkembang dari perspektif yang fokus pada aktivitas transportasi dalam ekonomi pertanian sampai pada pandangan bahwa logistik merupakan salah satu pembeda dan komponen kunci dalam strategi bisnis, diferensiasi dan link kepada pelanggan (Kent & Flint, 1997). Larson, et. al (2007) menyatakan bahwa logistik merupakan bagian dari *Supply Chain Management* yang mencakup bagian fungsional seperti transportasi, warehousing (penyimpanan di gudang), inventory dan pertambahan nilai manajemen (Ming-Chih et. al, 2008). Dapat disimpulkan bahwa kegiatan logistik dilakukan untuk mempercepat sampainya barang dari lokasi pengirim kepada lokasi penerima, menggunakan metode dan biaya yang se-efektif dan se-efisien mungkin.

Ada beberapa definisi logistik berdasarkan referensi seperti:

- a. Logistik adalah manajemen aliran barang dan jasa antara titik asal dan titik konsumsi untuk memenuhi kebutuhan pelanggan (Yasseri, et.al, 2012)
- b. Manajemen logistik adalah bagian dari manajemen rantai pasokan yang merencanakan, mengimplementasikan dan mengendalikan aliran serta penyimpanan yang efisien dan efektif dari aliran termasuk penyimpanan barang, jasa dan informasi terkait antara titik asal dan titik konsumsi untuk memenuhi persyaratan pelanggan (Garcia, Hernandez & Hernandez, 2013).
- c. Logistik adalah memposisikan sumber daya pada waktu yang tepat, di tempat yang tepat, untuk biaya yang tepat dan untuk kualitas yang tepat (Walker & Jones, 2012).

Definisi modern yang sesuai yang berlaku untuk sebagian besar industri adalah logistik mengacu pada transfer barang yang efisien dari sumber pasokan melalui lokasi pabrik ke titik keberangkatan. Ekonomis sambil memberikan layanan pelanggan yang dapat diterima. Komponen utama distribusi dan logistik seperti gambar dibawah ini.



(Sumber: Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. 2014)

Gambar 2.1.2. Komponen Utama Dari Logistik

2. Pihak-Pihak yang Terlibat dalam Kegiatan Logistik

Kegiatan logistik merupakan rantai kegiatan yang melibatkan banyak pihak. Pihak-pihak yang terlibat dalam jasa penyediaan logistik diantaranya adalah:

- a. *Shipper/consignee* (pengirim/penerima barang);
- b. *Actual carriers* (*airline, shipping line* atau operator truk);
- c. Perusahaan yang menyediakan beberapa layanan logistik, termasuk transportasi, pergudangan, *cross-docking*, manajemen persediaan, pengemasan dan *freight forwarding*;

- d. Perusahaan konsultan yang mengkhususkan diri dalam bidang logistik, transportasi dan manajemen rantai pasok. Terkadang digambarkan sebagai penyedia layanan non-aset, peran mereka adalah untuk memberikan ruang lingkup yang lebih luas pengelolaan seluruh rantai pasokan;
- e. Penyedia layanan logistik yang melakukan rencana, mengatur dan melaksanakan solusi logistik atas nama pihak kontraktor (terutama sistem informasi) dengan memanfaatkan teknologi tepat guna, memperluas ruang lingkup lebih lanjut untuk e-bisnis.

3. Komponen biaya Logistik

Menurut biaya logistik dikelompokkan menjadi tiga yaitu: biaya transportasi, biaya penyimpanan barang dan biaya administrasi (Zaroni, 2017). Berdasarkan pengelompokan biaya logistik tersebut, biaya logistik mencakup semua komponen biaya sebagai berikut:

- a. Biaya transportasi untuk setiap moda transportasi;
- b. Biaya penyimpanan untuk setiap aktivitas pergudangan;
- c. Biaya investasi modal kerja untuk persediaan barang;
- d. Biaya pemberian tanda barang dan kemasan, pengidentifikasian barang dan pencatatan barang;
- e. Biaya aktivitas *stacking/unstacking*;
- f. Biaya pengepakan;
- g. Biaya aktivitas *consolidation/deconsolidation*;
- h. Biaya aplikasi dan integrasi sistem informasi dan komunikasi (ICT);
- i. Biaya sistem manajemen logistik;
- j. Biaya yang terjadi karena ketiadaan stock barang (*stock out*).

4. Kinerja Logistik

Berbagai perusahaan menerapkan supply chain management untuk meningkatkan efisiensi pada proses logistik (Van Hoek, 2008). Kinerja logistik selalu diukur hasilnya dan dilakukan evaluasi secara periodik, agar dapat dilakukan perbaikan kinerja secara berkelanjutan. Dalam konteks negara, kinerja logistik suatu negara ditunjukkan dengan *Logistics Performance Index* (LPI) yang dirilis setiap tahunnya oleh Bank Dunia. Daya saing suatu negara ditentukan pula salah satunya oleh LPI. LPI diukur dari aspek berikut:

- a. Efisiensi *customs* dan pengelolaan perbatasan (*Customs*).
- b. Kualitas perdagangan dan infrastruktur transportasi (*Infrastructure*).

- c. Kemudahan mengatur pengiriman dengan harga yang kompetitif (*Ease of arranging shipments*).
- d. Kompetensi dan kualitas layanan logistik (*Quality of logistiks services*).
- e. Kemampuan untuk melacak dan menelusuri kiriman (*Tracking and tracing*).
- f. Frekuensi pengiriman yang tepat waktu (*Timeliness*).

5. Permasalahan logistik

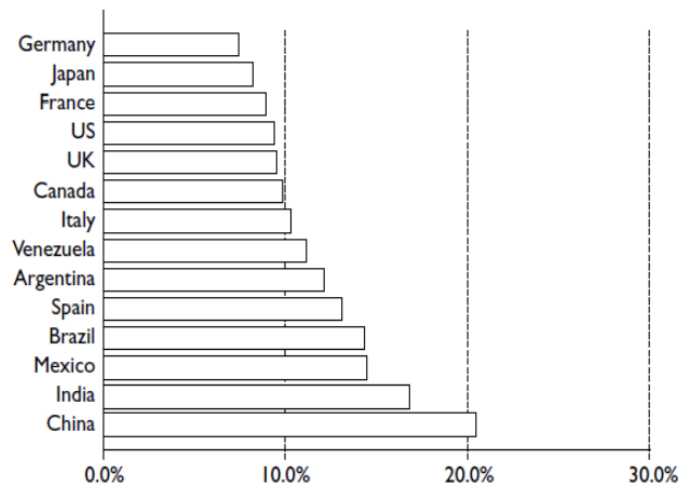
Kementerian Perdagangan Republik Indonesia (2013) menyatakan bahwa terjadinya disparitas harga antar daerah menjadi salah satu indikasi masih adanya permasalahan logistik, baik itu dalam distribusi antar pulau bahan pangan pokok maupun barang strategis. Permasalahan timbul ketika tingkat disparitas harga antar daerah cenderung meningkat, karena hal tersebut mengindikasikan bahwa mekanisme pasar tidak berjalan, sehingga potensi konsumen surplusnya tidak dapat dinikmati dengan maksimal. Kemungkinan terjadinya hal itu disebabkan adanya faktor-faktor yang mendistorsi pasar, misalnya struktur pasar yang tidak kompetitif, proses distribusi barang yang tidak kompetitif dan lain-lain. Pada pasar yang struktur pasarnya dan proses distribusinya kompetitif, seiring dengan berjalannya waktu akan ada peralihan dari kondisi disparitas harga yang tinggi menuju konvergensi harga pada selang harga yang wajar (penurunan disparitas harga).

6. Pentingnya Distribusi dan Logistik

Distribusi adalah bagian yang bertanggung jawab terhadap perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian aliran material dari produsen ke konsumen dengan suatu keuntungan (Bastuti, S., & Teddy, 2017). Logistik adalah kegiatan penting yang memanfaatkan sumber daya manusia dan material secara ekstensif yang mempengaruhi perekonomian nasional. Akibat kesulitan dalam pengumpulan data, hanya sejumlah kecil studi yang dilakukan dalam mencoba memperkirakan dan membandingkan tingkat dampak logistik terhadap perekonomian. Bahkan dalam beberapa tahun terakhir, sangat sulit untuk menemukan studi yang menyediakan informasi ini secara lebih rinci.

Sebuah studi di Inggris menunjukkan bahwa sekitar 30% dari populasi pekerja terkait dengan pekerjaan logistik. Sebuah studi terbaru oleh Capgemini Consulting (2012) menemukan bahwa total pengeluaran logistik sebagai persentase dari pendapatan penjualan adalah sama untuk tiga wilayah komersial teratas di Amerika Utara, Eropa dan Asia Pasifik – 11%, untuk Amerika Latin adalah 14%. Studi lain oleh Armstrong and Associates (2007)

mampun menyajikan data serupa di tingkat negara, menunjukkan bahwa untuk ekonomi utama, logistik mewakili sekitar 8% hingga 21% dari produk domestik bruto (PDB) negara tersebut.



(Sumber: Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. 2014)

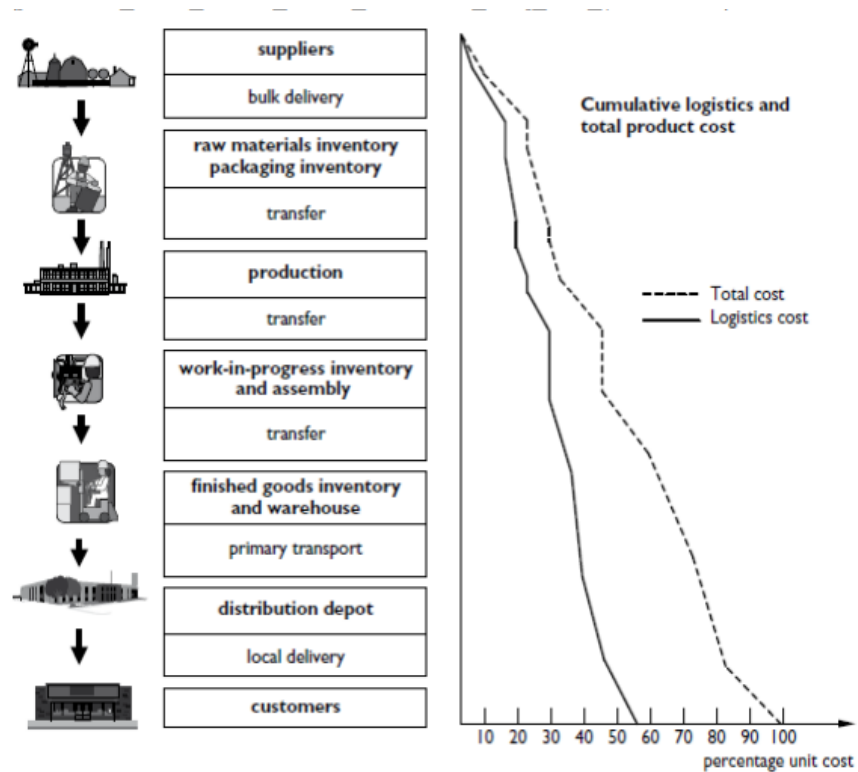
Gambar 2.1.3. Biaya Logistik Sebagai Persentase Dari PDB Untuk Negara-Negara Tertentu

Menunjukkan bahwa untuk ekonomi utama Eropa dan Amerika Utara, logistik mewakili antara 8% dan 11% dari produk domestik bruto (PDB). Untuk negara-negara berkembang, kisaran ini lebih tinggi 12 hingga 21 persen dengan India 17 persen dan China 21 persen. Angka ini mewakili beberapa biaya yang sangat besar dan berfungsi untuk menggambarkan pentingnya memahami sifat biaya logistik dan mengidentifikasi cara untuk menjaga biaya ini seminimal mungkin. Negara-negara dengan biaya terendah biasanya adalah negara-negara dimana pentingnya logistik diakui relatif lebih awal dan ada waktu untuk membangun sistem yang lebih efisien. Biaya logistik negara-negara berkembang diperkirakan akan berkurang di tahun-tahun mendatang karena negara-negara ini dapat mengambil manfaat dari perbaikan. Sekitar 25 tahun yang lalu, jika statistik yang sama tersedia, elemen persentase ini pasti akan jauh lebih tinggi di semua negara ini. Di Inggris, catatan tercatat sekitar 20 tahun dan biaya logistik sekitar 18-20%.

7. Logistik dan Struktur Rantai Pasokan

Fungsi-fungsi manajemen logistik adalah serangkaian suatu proses yang terdiri dari fungsi perencanaan dan penentuan kebutuhan, fungsi penganggaran, fungsi pengadaan, fungsi penyimpanan dan penyaluran, fungsi pemeliharaan, fungsi penghapusan, fungsi pengendalian. Manajemen rantai pasok adalah proses pengadaan bahan baku, bahan setengah jadi yang langsung didapat dari sumber pemasok sedangkan produk jadinya langsung didistribusikan ke konsumen. Sasarannya untuk membangun sebuah pelayanan kepada pelanggan. Tujuan utama

dari rantai pasok adalah penyerahan atau pengiriman produk secara tepat waktu demi memuaskan konsumen. Usaha bagi manajemen rantai pasok yang efektif adalah menjadikan para pemasok sebagai rekan kerja dalam strategi perusahaan (Sarwoko, 2019).



(Sumber: Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. 2014)

Gambar 2.1.4. Aliran Fisik Material

Aliran fisik material yang khas dari pemasok ke pelanggan, menunjukkan fungsi stasioner dan fungsi gerak, terkait dengan diagram yang mencerminkan nilai tambah. Ada juga biaya yang dikeluarkan untuk memungkinkan operasi distribusi. Pentingnya distribusi atau biaya akhir produk telah disorot. Sebagaimana dicatat, ini dapat bervariasi tergantung pada kecanggihan sistem distribusi yang digunakan dan nilai intrinsik dari produk itu sendiri. Satu ide yang disajikan dalam beberapa tahun terakhir adalah bahwa berbagai elemen logistik ini memberikan nilai tambah pada suatu produk karena produk tersebut tersedia bagi pengguna akhir bukan hanya membebaskan biaya tambahan. Hal ini merupakan pandangan yang lebih positif dari logistik dan merupakan cara yang berguna untuk menilai kontribusi nyata dan pentingnya layanan logistik dan distribusi.

2.2. Tinjauan Pustaka

Rahman (2004) menyimpulkan bahwa penentu utama ekspor Bangladesh adalah: nilai tukar, total permintaan impor negara mitra dan keterbukaan ekonomi Bangladesh. Ketiga faktor tersebut mempengaruhi ekspor Bangladesh secara positif. Nilai tukar, di sisi lain, tidak berpengaruh pada impor Bangladesh; sebaliknya impor ditentukan oleh tingkat inflasi, perbedaan pendapatan per kapita dan keterbukaan negara-negara yang terlibat dalam perdagangan. Biaya transportasi ditemukan sebagai faktor signifikan dalam mempengaruhi perdagangan Bangladesh secara negatif. Juga impor Bangladesh ditemukan sangat dipengaruhi oleh perbatasan antara India dan Bangladesh. Efek spesifik negara menunjukkan bahwa Bangladesh akan melakukan lebih baik dengan berdagang lebih banyak dengan negara-negara tetangganya. Faktor resistensi multilateral mempengaruhi perdagangan dan ekspor Bangladesh secara positif.

Kementerian Perdagangan Republik Indonesia (2014) menyimpulkan bahwa variabel GDP per kapita negara mitra utama, impor total, nilai tukar, harga minyak dunia dan suku bunga kredit merupakan determinan ekspor barang total Indonesia. Sementara itu, variabel GDP per kapita Indonesia, ekspor total, nilai tukar dan harga minyak dunia merupakan determinan impor barang total Indonesia. Hasil VAR menunjukkan rata-rata pertumbuhan ekspor nasional pada 2015-2019 sebesar 5 persen dengan pertumbuhan ekspor migas rata-rata 1,3 persen dan ekspor non migas sebesar 5,7 persen. Selain itu, rata-rata pertumbuhan impor nasional pada 2015-2019 sebesar 4,7 persen dengan impor migas sebesar 5,4 persen dan impor non migas sebesar 4,5 persen. Lebih lanjut hasil uji statistik akurasi proyeksi menunjukkan metode *exponential smoothing Holt Winters Additive* (HWA) dan *Multiplicative* (HWM) lebih baik daripada ARIMA/SARIMA. Hasil analisis HWA dan HWM menunjukkan bahwa rata-rata ekspor pertanian tumbuh sebesar 3,56; ekspor industri tumbuh rata-rata 4,17 persen dan ekspor pertambangan tumbuh rata-rata 5,59 persen pada periode 2015-2019. Di sisi lain, impor barang konsumsi diproyeksi tumbuh rata-rata sebesar 5,2 persen, impor bahan baku tumbuh rata-rata 5,15 persen dan impor barang modal tumbuh rata-rata 5,82 persen dalam kurun waktu 2015-2019.

Kementerian Perdagangan Republik Indonesia (2015) menyatakan bahwa Pergudangan memiliki peran strategis dalam mendukung kelancaran distribusi barang, maka diperlukan informasi mengenai jasa pergudangan, termasuk gambaran peluang dan ancaman suatu bisnis serta faktor peningkat kinerja untuk memenangkan persaingan. Jasa Pergudangan di Indonesia dipersepsikan *Strength-and-opportunity dominan* (berada pada kuadran I). Kinerja Jasa Pergudangan yang menjadi acuan adalah biaya, sistem dan penerapan SNI/lainnya. Sementara

faktor yang mempengaruhi kinerja jasa pergudangan antara lain: Kondisi Faktor (SDM, *Knowledge Resource*, Infrastruktur), Kondisi Permintaan, Industri Terkait dan Pendukung (Industri Hulu, Industri Hilir, Asosiasi/Pemerintah dan Akademisi) dan Kebijakan (Perpajakan, Upah, Investasi dan Lainnya).

Silalahi (2015) menyimpulkan bahwa pertumbuhan kargo di Bandara Internasional Soekarno Hatta cukup signifikan (70,7%) yang masih bisa ditangani di gudang dengan luas 49,956 m². Kondisi ini membuat gudang penuh atau bahkan kelebihan beban. PT. Angkasa Pura II memproyeksikan kargo masih akan tumbuh di masa depan. Pada tahun 2023, kargo akan mencapai 1.500.000 ton dengan kebutuhan luas gudang 115.552 m². Penanganan kargo selalu terkait dengan cetak biru layanan pemberian layanan kargo di Soekarno Hatta yang memang perlu dirancang ulang. Desain ulang layanan cetak biru akan selalu menampilkan kompleksitas layanan penanganan kargo karena banyaknya divisi yang menangani kargo.

Dalam penelitiannya, Silalahi (2015) menggunakan layanan cetak biru (desain ulang layanan jenis kelima) dan analisis desain jaringan distribusi dengan mengevaluasi kebutuhan pelanggan dan biaya yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan. Dari *Existing Service Blueprint Cargo Process*, dapat diketahui titik-titik ketidakpuasan pelanggan, standard alur proses penanganan kargo dan *moment of truth* dari proses yang ada. Secara umum, Penilaian Kinerja Terminal Kargo Bandara Soekarno Hatta dinilai positif, namun dengan mendesain kembali service blueprint diharapkan dapat mencapai keempat pengukuran secara bersamaan, yakni: mengurangi jumlah kegagalan layanan, mengurangi lamanya waktu proses mulai dari awal pelayanan konsumen sampai pada proses penyelesaian pelayanan, meningkatkan produktivitas dan meningkatkan kepuasan pelanggan.

World Bank (2015) menyimpulkan bahwa logistik yang buruk dan tidak dapat diandalkan berdampak pada lemahnya daya saing, merusak efisiensi dan inovasi sektor riil. Keandalan rantai pasokan yang rendah meningkatkan biaya persediaan bagi produsen, mengurangi keunggulan biaya di sektor manufaktur, melemahkan diversifikasi ekspor komoditas dan hambatan serius dalam jaringan produksi global. Konektivitas yang buruk juga dapat mengganggu stabilitas harga domestic kebutuhan pokok penting bagi konsumen.

World Bank (2015) membongkar mitos seputar biaya logistik Indonesia yang tinggi. Mitos pertama adalah biaya logistik yang tinggi disebabkan oleh biaya transportasi yang tinggi. Perdebatan kebijakan seputar tingginya biaya logistik di Indonesia seringkali dimulai dengan perbandingan biaya pengangkutan barang pada rute domestik dan internasional. Biaya logistik di Indonesia sebagian besar didorong oleh nilai waktu yang tinggi—biaya yang dikeluarkan untuk mengatur logistik dan waktu yang dibutuhkan barang untuk sampai ke tujuan. Mitos

kedua, biaya adalah ukuran akhir dari kinerja logistik. Survei pada pelaku industri manufaktur dan asosiasi logistik dan pengiriman barang (Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia atau ALFI) menyarankan bahwa keandalan dan ketepatan waktu adalah metrik penting selain biaya dalam mengevaluasi kinerja logistik untuk produsen dan penyedia layanan logistik (LPS).

World Bank (2013) melaporkan bahwa selama periode 2004-2011 biaya logistik Indonesia mengalami penurunan sebesar 2,97%. Pada tahun 2004 biaya logistik Indonesia sebesar 27,61% dari PDB, pada tahun 2011 menjadi 24,64% dari PDB. Rata-rata biaya logistik Indonesia selama 8 (delapan) tahun adalah 26,03% dari PDB. Komponen biaya transportasi memberikan kontribusi terbesar (12,04% dari PDB) terhadap biaya logistik Indonesia, komponen biaya administrasi (4,52% dari PDB) memberikan kontribusi terendah dan kontribusi biaya persediaan (9,47% dari PDB) berada di posisi tengah. Biaya transportasi didominasi oleh transportasi darat (72,21%); angkutan kereta api (hanya 0,51%) memberikan kontribusi paling rendah, sedangkan biaya persediaan didominasi oleh biaya penyimpanan (49,37%).

Pricewaterhouse Coopers (2010) menyusun laporan tentang transportasi dan logistik 2030. Di dalam laporan itu menyebutkan bahwa koridor perdagangan baru antara Asia dan Afrika, Asia dan Amerika Selatan dan di dalam Asia akan memetakan kembali rantai pasokan global. Volume perdagangan akan bergeser ke pasar negara berkembang dan negara-negara kurang berkembang akan mengambil langkah pertama mereka ke pasar global. Privatisasi telah membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi China dan negara-negara lain seperti Turki juga mencari keuntungan dari peningkatan efisiensi dan akses modal yang lebih baik. Pemain logistik pasar negara berkembang tidak mungkin mendominasi pasar negara maju; sebaliknya mereka akan membangun kompetensi dan pangsa pasar di pasar dalam negeri dan pasar berkembang yang lebih menarik. Jaringan pasokan dunia sedang berubah. Koridor perdagangan baru sudah terlihat dan perusahaan serta negara yang dapat memanfaatkannya akan mendapat manfaat paling besar dari evolusi perdagangan global.

Kementerian Perdagangan (2017) melakukan kajian mengenai kebijakan pemerintah yang terkait dengan beroperasinya Pusat Logistik Berikat (PLB). Pusat Logistik Berikat merupakan bagian dari Paket Kebijakan Ekonomi Tahap II September 2015. Insentif PLB diharapkan akan mampu mengurangi biaya logistik nasional dengan menurunkan *dwelling time* di pelabuhan dan mendekatkan gudang bahan baku ke Industri. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum kebijakan PLB memberikan perbaikan biaya dan waktu logistik sebesar 32 persen yaitu dalam hal: pengiriman barang ke gudang penyimpanan, pengiriman barang dari gudang penyimpanan ke industri pengguna dan proses pemeriksaan barang oleh pihak yang

berwenang. Masih terdapat hambatan dalam implementasi pemanfaatan PLB terutama dari sisi administrasi atau pengurusan dokumen perizinan terkait aturan pembatasan. Hasil analisis menunjukkan bahwa PLB potensial untuk meningkatkan kinerja logistik di masa yang akan datang.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Paradigma dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan paradigma fenomenologi dan positivisme. Paradigma fenomenologi berkaitan dengan fenomena Yogyakarta Internasional Airport yang sejak sebelum dibangun sudah menjadi harapan sebagai faktor pembangkit pertumbuhan ekonomi DIY. Selain sebagai pintu wisatawan, juga diharapkan menjadi pintu ekspor dan hub logistik di Indonesia.

Isu utama dalam paradigma positivistik di dalam ilmu pengetahuan modern adalah memperhatikan hubungan antara suatu obyek yang tengah diamati/diteliti dengan kerangka kerja teoritis yang dibangun untuk menjelaskan fenomena yang terjadi pada obyek yang diamati tersebut (Remenyi et al., 1998: 88). Dalam penelitian ini paradigma positivistik digunakan sebagai pendekatan untuk menentukan produk unggulan ekspor Daerah Istimewa Yogyakarta. Beberapa data kuantitatif yang terkait dengan ekspor dan logistik juga disajikan untuk mempertajam analisis pembahasan penelitian.

Penelitian ini menggunakan pendekatan triangulasi, yaitu menggabungkan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Triangulasi data berkaitan dengan digunakannya data primer dan sekunder untuk mempertajam analisis penelitian. Penelitian juga menggabungkan beberapa alat analisis untuk memperkaya dan memperdalam pembahasan.

3.2. Data dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari diskusi kelompok fokus (*Focus Discussion Group* – FGD). Data sekunder diperoleh dari berbagai sumber, diantaranya adalah Badan Pusat Statistik, Bank Indonesia dan lainnya.

Diskusi kelompok fokus diselenggarakan tiga kali. Diskusi kelompok fokus yang pertama mengangkat tema “Potensi Ekspor Daerah Istimewa Yogyakarta dan Sekitarnya Melalui Yogyakarta International Airport”. Diskusi diselenggarakan oleh Kantor Perwakilan Bank Indonesia Daerah Istimewa Yogyakarta pada hari Kamis tanggal 3 Juni 2021 pukul 14.00 s.d. 16.00 WIB secara daring. Diskusi dipimpin oleh Andi A. Palupi, Kepala Tim Perumusan KEKDA Kantor Perwakilan Bank Indonesia Daerah Istimewa Yogyakarta. Narasumber

diskusi adalah Suprpto Sutiaji (Executive Director - AFFA), CV. Mitra Turindo, PT. Tropika Flora Persada, ALFI Regional Jateng dan DIY dan PT. Garuda Indonesia Yogyakarta

Profil narasumber pelaku ekspor:

1. Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) merupakan perkumpulan dari pelaku usaha sektor logistik dan forwarder di Indonesia. Adapun ASEAN Federation of Forwarders Associations (AFFA) merupakan perkumpulan pelaku usaha yang sama namun di tingkat ASEAN. Keberadaan AFFA ini tercatat dalam sekretariat ASEAN.
2. CV Mitra Turindo merupakan eksportir salak dari Seman, yang menggunakan Kargo Udara sebagai moda transportasi ekspor.
3. PT Tropika Flora Persada merupakan eksportir daun pakis segar yang berbasis di Temanggung. Saat ini pengiriman didominasi menggunakan kapal dari Pelabuhan Semarang. Ada beberapa pelanggan dari Australia yang menggunakan kargo udara karena volume yang tidak terlalu besar.

Diskusi kelompok fokus kedua mengangkat tema “Peluang dan Tantangan Bandara YIA sebagai Hub Logistik”. Diskusi diselenggarakan oleh Kantor Perwakilan Bank Indonesia Daerah Istimewa Yogyakarta pada hari Jumat tanggal 4 Juni 2021 pukul 09.00 s.d. 11.00 WIB secara daring. Pemimpin diskusi adalah Andi A. Palupi, Kepala Tim Perumusan KEKDA Kantor Perwakilan Bank Indonesia Daerah Istimewa Yogyakarta. Narasumber diskusi adalah Fuad Kamali (Kantor Pos Reg 6), Nadiyah Annah Fatin (Operation Improvement Manager - Ninja Express), Adi Subagyo (Branch Manager – JNE Yogyakarta).

Profil narasumber pelaku logistik:

1. Kantor Pos Regional 6 merupakan bagian dari jaringan PT Pos Indonesia (Persero), yang membawahi regional Jawa Tengah dan DIY. Kantor Pos Regional 6 ini memiliki 2 sentra pengolahan pos di Semarang dan Yogyakarta, untuk collecting seluruh paket dari customer. Sentra pengolahan pos ini didukung dengan 6 hub sentral kantor distribusi, 600 kantor cabang, 989 loket dan ratusan agen pos.
2. Ninja Express memiliki Kantor Regional Jawa Tengah dan DIY. Ada 5 *collection point* yang dibantu 60 station. Seluruh paket yang diterima di station akan diteruskan ke *collection point*. Selanjutnya, paket yang menggunakan kargo udara akan diteruskan ke *warehouse* di Kota Yogyakarta. Saat ini seluruh kargo udara hanya menggunakan Bandara YIA.

Diskusi Kelompok Fokus ketiga diselenggarakan 6 Juli 2021 mengambil tema “Tracking Infrastruktur Prioritas DIY”. Pemimpin diskusi adalah Miyono, Deputy Kepala Perwakilan Bank Indonesia DIY. Diskusi menghadirkan narasumber:

1. Kepala Proyek Bandara YIA
2. General Manager Angkasa Pura Property
3. Kepala Bidang Keuangan PT.Kereta Api Indonesia Daerah Operasional VI DIY
4. Kepala Bidang Sarana dan Prasarana Bappeda DIY.

3.3. Alat Analisis

3.3.1. Revealed comparative advantage (RCA)

Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini untuk menjelaskan potensi YIA sebagai ekspor ke negara tujuan serta adanya hubungan logistik adalah statistik deskriptif. Potensi ekspor YIA ini akan dianalisis menggunakan Revealed Comparative Advantage (RCA). Konsep RCA ini digunakan untuk mengidentifikasi spesialisasi dalam aktivitas ekspor pada suatu negara. Untuk formulas indeks RCA sebagai ekspor komoditi I dan daerah j sebagai berikut:

$$RCA_{ij} \equiv \frac{E_{ij}/E_j}{E_i/E} = \frac{S_{ij}}{S_i}$$

E_{ij} merupakan ekspor komoditi i dari daerah j, E_j merupakan total ekspor daerah j, E_i merupakan total ekspor komoditi i dan E merupakan total ekspor. S_{ij} merupakan pangsa ekspor komoditi i dari total ekspor daerah j, sementara S_i merupakan pangsa ekspor komoditi i dari seluruh ekspor. Interpretasi dari hasil indeks RCA tersebut adalah sebagai berikut:

- $0 < RCA < 1$ berarti daya saing lemah
- $RCA > 1$ berarti daya saing kuat

Semakin tinggi nilai RCA, semakin tangguh daya saingnya.

3.3.2. Analisis deskriptif

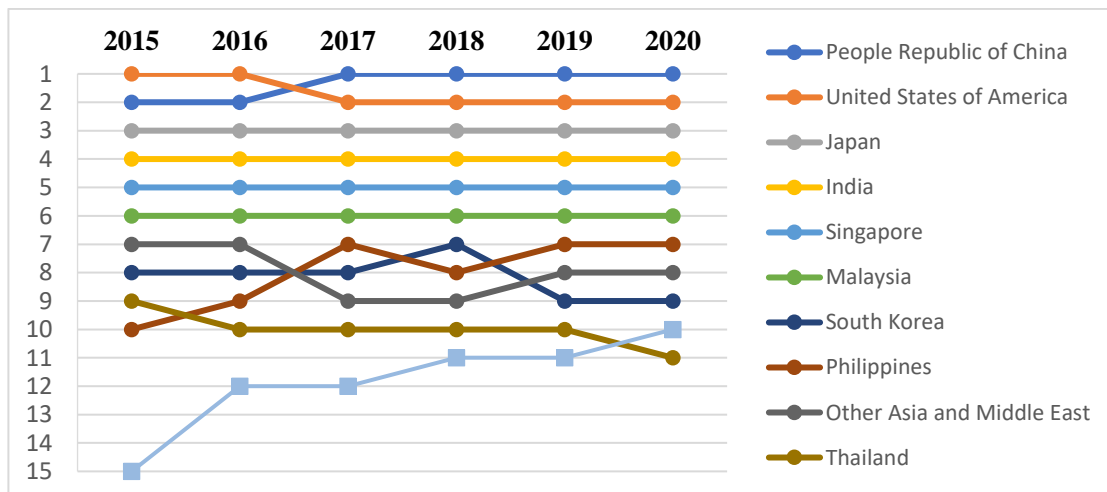
Pada penelitian ini juga menggunakan pendekatan analisis deskriptif dengan mengkombinasikan data kuantitatif dan kualitatif yang diperoleh berdasarkan hasil FGD dan data-data ekspor serta logistik.

BAB IV

POTENSI EKSPOR MELALUI YOGYAKARTA INTERNASIONAL AIRPORT

4.1. Potensi Ekspor Indonesia

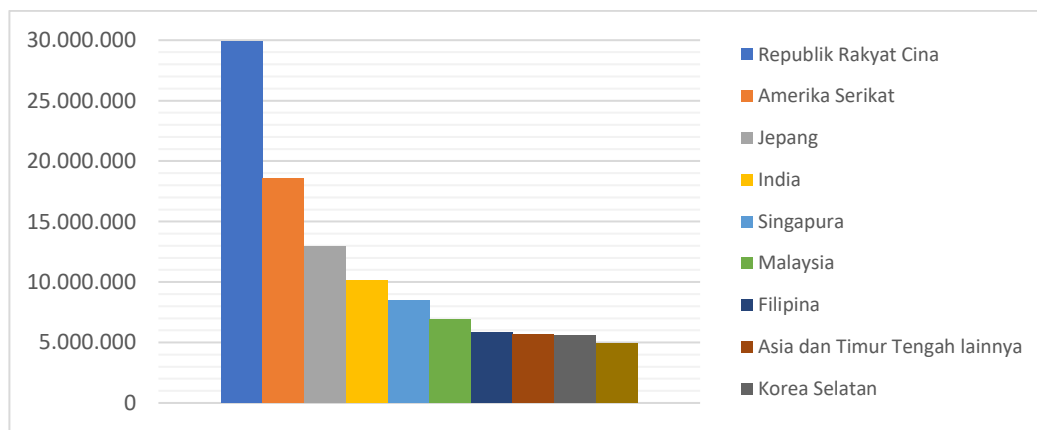
Kegiatan ekspor memiliki peranan penting sebagai penggerak ekonomi di negara Indonesia. Semakin tinggi tingkat transaksi ekspor yang dilakukan, maka semakin besar penerimaan devisa negara yang berimplikasi pada bertumbuhnya perekonomian negara. Kegiatan operasional ekspor dilakukan dengan mengirimkan hasil-hasil sumber daya alam di Indonesia ke luar negeri. Ekspor yang dilakukan Indonesia tidak terbatas hanya ekspor migas, melainkan juga ekspor non migas. Diversifikasi ekspor non migas dilakukan untuk menopang pendapatan negara ketika adanya penurunan ekspor migas ke negara lain. Negara 10 besar tujuan ekspor non migas memiliki pemain tetap pada tahun 2015 hingga 2019, yaitu Republik Rakyat China, Amerika Serikat, Jepang, India, Singapura, Malaysia, Korea Selatan, Thailand, Timur Tengah dan Asia Lain. Pada tahun 2020, Vietnam masuk dalam peringkat 10 besar menggeser kedudukan Thailand menjadi negara tujuan ekspor non migas yang mengalami peningkatan pesat sejak tahun 2015. Terlihat dari data yang ada, China masih mendominasi sebagai negara tujuan utama ekspor non migas Indonesia. Hal ini memberikan optimisme tinggi untuk perkembangan ekspor kedepannya dan peningkatan nilai ekspor yang diharapkan dapat memperbaiki neraca perdagangan Indonesia.



Sumber: Bank Indonesia, 2021

Gambar 4.1.1. Perubahan Peringkat 10 Besar Negara Tujuan Ekspor Nonmigas Indonesia Tahun 2015-2020

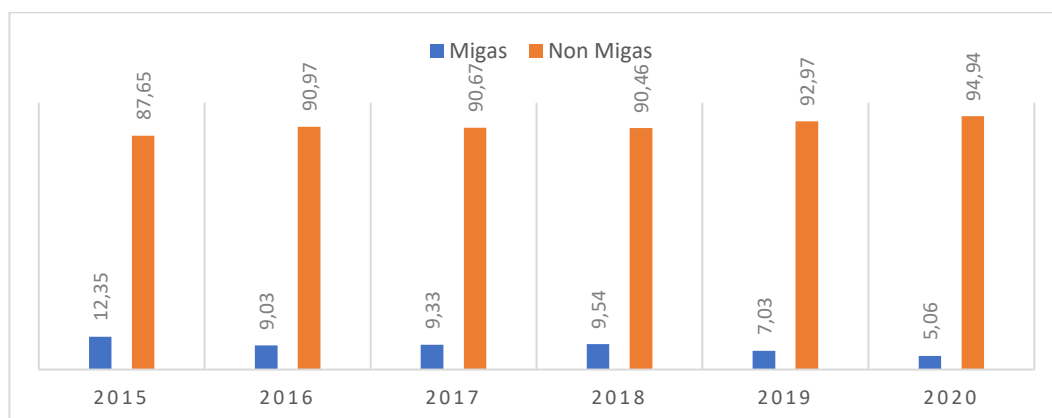
Pada tahun 2020, dominasi ekspor non migas sebesar 29.875.661 ribu USD menunjukkan bahwa kegiatan perdagangan Indonesia sangat erat berhubungan dengan negara China. Pertumbuhan ekspor non migas ke China sangat pesat dibandingkan dengan negara lain. Nilai ekspor non migas ke Amerika Serikat sebesar 18.594.754 ribu USD memiliki rentang yang cukup signifikan dengan China yaitu sebesar 11.280.907 ribu USD. Rentang nilai ekspor yang luas mengindikasikan bahwa China masih akan tetap menjadi pangsa pasar tujuan ekspor non migas yang tumbuh positif. Sedangkan, nilai ekspor non migas di antara negara Malaysia, Filipina, Timur Tengah-Asia Lain, Korea Selatan dan Vitenam memiliki rentang yang tidak begitu berbeda.



Sumber: Bank Indonesia, 2021

Gambar 4.1.2. Berdasarkan 10 Besar Negara Tujuan Ekspor Nonmigas Indonesia (Ribu USD) Tahun 2020

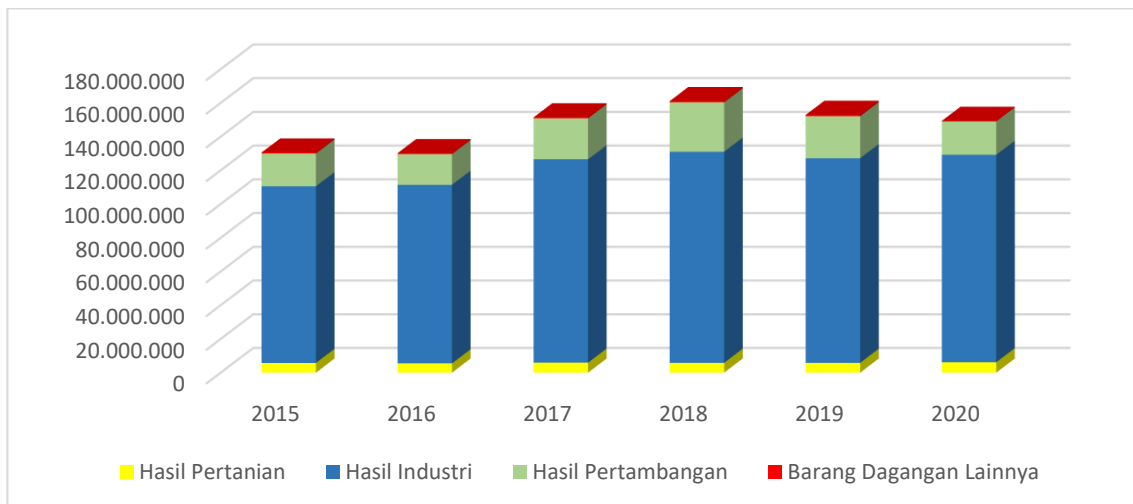
Ekspor non migas di Indonesia memberikan presentase yang sangat besar sejumlah 94,94 persen pada tahun 2020 yang mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya. Besaran persentase ekspor tersebut terbilang stabil bahkan mengalami peningkatan semenjak tahun 2015 (BPS, 2021).



Sumber: Kementerian Perdagangan, 2021

Gambar 4.1.3. Persentase Ekspor Migas dan Non Migas Di Indonesia Tahun 2015-2020

Ekspor non migas di Indonesia diklasifikasikan menjadi empat jenis yaitu hasil pertanian, hasil industri, hasil pertambangan dan barang dagang lainnya. Selama 6 tahun terakhir, total hasil industri menjadi komoditas yang memiliki nilai ekspor paling tinggi daripada komoditas lainnya. Total hasil pertambangan menjadi komoditas tertinggi kedua pada ekspor non migas ke negara tujuan. Nilai ekspor non migas mengalami kenaikan hingga tahun 2018. Sedangkan, mulai tahun 2019 nilai ekspor mengalami penurunan karena banyak sektor di Indonesia yang lesu dan semakin menurun pada tahun 2020 karena adanya pandemi Covid-19.



Sumber: Bank Indonesia, 2021

Gambar 4.1.4. Nilai Ekspor Non Migas Berdasarkan Komoditas Indonesia Tahun 2015-2020

Meskipun, total hasil industri menjadi penyumbang terbesar pada total nilai ekspor non migas di Indonesia. Namun, komoditas batubara menjadi komoditas ekspor unggulan yang bernilai tertinggi daripada komoditas lainnya pada tahun 2015 hingga 2019. Pada tahun 2020, terdapat penurunan ekspor komoditas batubara sebesar 5.244.208 ribu USD, sehingga posisinya tergeser pada urutan ketiga setelah komoditas minyak sawit dan produk logam dasar. Geliat ekspor komoditas non migas pada urutan 20 besar bergerak secara fluktuatif. Beberapa komoditas mampu mempertahankan posisinya sebagai komoditas yang memiliki nilai ekspor tinggi, sedangkan komoditas lain yang tidak mampu akan mengalami penurunan nilai ekspor dan saling menggeser sejumlah komoditas.

Pada tahun 2017, komoditas emas non moneter berhasil masuk dalam peringkat 20 besar ekspor non migas dan mengalami perkembangan ekspor yang sangat cepat yaitu semula 1.880.792 ribu USD menjadi 5.541.878 ribu USD pada tahun 2020. Peningkatan ekspor emas non moneter menjadi lonjakan yang agresif dari 20 besar komoditas ekspor non migas terbesar hingga berhasil menjadi 10 besar komoditas ekspor non migas. Komoditas furniture tergeser akibat perkembangan komoditas ekspor non moneter. Komoditas furniture berhasil

memposisikan kembali dalam peringkat 20 besar pada tahun 2019 dan menggeser ekspor komoditas biji tembaga. Sedangkan, komoditas barang dari logam mulia mengalami penurunan semenjak tahun 2016 dan mengakibatkan pada tahun 2020 tidak berada pada 20 besar ekspor komoditas non migas (lihat tabel 4.1.2). Komoditas yang mulai kesulitan mencari pangsa pasar dan menunjukkan kinerja ekonomi yang semakin menurun perlu diberikan pendampingan dan pengawasan yang ketat untuk meningkatkan kembali ekspor komoditas tersebut.

Total nilai ekspor Indonesia pada tahun 2016-2018 terus mengalami peningkatan. Nilai ekspor mulai mengalami penurunan pada tahun 2019 dan 2020. Lesunya perekonomian pada tahun 2019 berdampak pada menurunnya ekspor Indonesia. Nilai ekspor Indonesia turun 7 (tujuh) persen pada tahun 2019. Ekspor migas dan non migas mengalami penurunan. Pada tahun 2020, nilai ekspor Indonesia mengalami penurunan karena menurunnya permintaan ekspor dari negara-negara lain. Nilai ekspor turun 3 (tiga) persen pada tahun 2020. Pada tahun 2020 hampir seluruh negara di dunia disibukkan dengan penanganan pandemi, mobilitas penduduk dibatasi, sehingga berdampak pada kegiatan perekonomian (lihat Tabel 4.1.1).

Tabel 4.1.1. Perkembangan Nilai Ekspor Indonesia Menurut Kelompok Komoditas (ribuan USD)

Nilai ekspor (ribu USD)

KOMODITAS	2016	2017	2018	2019	2020
I. Barang dagangan umum	143.104.609	167.001.721	178.702.737	164.910.990	157.813.244
A. Hasil pertanian	5.494.777	5.934.180	5.822.944	5.835.423	6.192.642
B. Hasil manufaktur	106.660.895	122.131.803	126.817.901	123.006.747	124.322.396
C. Hasil pertambangan	29.751.815	37.578.472	44.118.624	34.158.426	26.353.614
D. Barang dagangan lainnya	1.197.123	1.357.266	1.943.268	1.910.394	944.593
II. Barang lainnya	1.365.177	1.880.792	2.022.247	3.544.376	5.541.878
a.l. Emas nonmoneter	1.365.177	1.880.792	2.022.247	3.544.376	5.541.878
III. Jumlah, fob (I + II)	144.469.786	168.882.513	180.724.984	168.455.366	163.355.122

Pertumbuhan ekspor (%)

KOMODITAS	2016	2017	2018	2019	2020
I. Barang dagangan umum	-3%	17%	7%	-8%	-4%
A. Hasil pertanian	-5%	8%	-2%	0%	6%
B. Hasil manufaktur	0%	15%	4%	-3%	1%
C. Hasil pertambangan	-14%	26%	17%	-23%	-23%
D. Barang dagangan lainnya	-10%	13%	43%	-2%	-51%
II. Barang lainnya	-2%	38%	8%	75%	56%
a.l. Emas nonmoneter	-2%	38%	8%	75%	56%
III. Jumlah, fob (I + II)	-3%	17%	7%	-7%	-3%

Sumber: Bank Indonesia (2021).

Tabel 4.1.2. Besar 20 Komoditas Ekspor Di Indonesia Tahun 2015-2020 (Ribuan USD)

KOMODITAS	2015	KOMODITAS	2016	KOMODITAS	2017	KOMODITAS	2018	KOMODITAS	2019	KOMODITAS	2020
Batubara	16.004.035	Batubara	14.563.340	Batubara	20.473.795	Batubara	23.967.604	Batubara	21.687.266	Minyak sawit	17.289.749
Minyak sawit	15.402.551	Minyak sawit	14.357.667	Minyak sawit	18.512.908	Minyak sawit	16.528.433	Minyak sawit	14.720.420	Produk logam dasar	16.696.618
Tekstil dan produk tekstil	12.338.750	Hasil industri lainnya	11.926.928	Tekstil dan produk tekstil	12.580.222	Tekstil dan produk tekstil	13.272.404	Produk logam dasar	13.363.675	Batubara	16.443.058
Hasil industri lainnya	10.436.126	Tekstil dan produk tekstil	11.883.661	Hasil industri lainnya	12.400.450	Hasil industri lainnya	12.986.674	Tekstil dan produk tekstil	12.916.809	Hasil industri lainnya	11.382.581
Peralatan listrik, alat ukur dan optik	8.777.604	Peralatan listrik, alat ukur dan optik	8.386.801	Produk logam dasar	9.493.976	Produk logam dasar	12.377.082	Hasil industri lainnya	11.912.319	Tekstil dan produk tekstil	10.598.554
Produk logam dasar	7.580.115	Produk logam dasar	7.436.783	Peralatan listrik, alat ukur dan optik	8.851.781	Peralatan listrik, alat ukur dan optik	9.318.094	Peralatan listrik, alat ukur dan optik	9.412.842	Peralatan listrik, alat ukur dan optik	9.400.790
Makanan olahan	6.284.553	Makanan olahan	6.560.325	Makanan olahan	7.260.604	Makanan olahan	7.780.995	Makanan olahan	7.995.443	Makanan olahan	8.624.736
Karet olahan	5.843.690	Karet olahan	5.538.628	Karet olahan	7.235.893	Karet olahan	6.149.674	Karet olahan	5.741.597	Emas nonmoneter	5.541.878
Alas kaki	4.507.503	Alas kaki	4.639.983	Alas kaki	4.911.175	Alas kaki	5.110.191	Alas kaki	4.410.337	Karet olahan	5.264.533
Produk kayu olahan	3.813.415	Barang dari logam mulia	4.093.041	Bahan kimia	4.611.231	Bahan kimia	4.702.931	Kertas dan barang dari kertas	4.408.263	Alas kaki	4.607.749
Kertas dan barang dari kertas	3.599.154	Produk kayu olahan	3.691.540	Kertas dan barang dari kertas	3.877.961	Kertas dan barang dari kertas	4.524.415	Bahan kimia	4.349.491	Kertas dan barang dari kertas	4.243.152
Barang dari logam mulia	3.292.902	Biji tembaga	3.481.608	Produk kayu olahan	3.756.483	Biji tembaga	4.186.888	Kendaraan bermotor roda 4 dan lebih	4.071.179	Bahan kimia	3.957.653
Biji tembaga	3.277.196	Kertas dan barang dari kertas	3.442.980	Biji tembaga	3.439.732	Produk kayu olahan	4.123.971	Produk kayu olahan	3.554.922	Produk kayu olahan	3.514.645
Bahan kimia	2.805.673	Bahan kimia	3.236.877	Kendaraan bermotor roda 4 dan lebih	3.258.090	Kendaraan bermotor roda 4 dan lebih	3.453.298	Emas nonmoneter	3.544.376	Asam berlemak	2.916.534
Kendaraan bermotor roda 4 dan lebih	2.668.979	Kendaraan bermotor roda 4 dan lebih	2.742.145	Asam berlemak	2.992.071	Asam berlemak	2.979.951	Bahan kertas	2.780.365	Kendaraan bermotor roda 4 dan lebih	2.881.683
Damar tiruan, bahan plastik	2.320.337	Suku cadang kendaraan	2.522.363	Suku cadang kendaraan	2.678.856	Suku cadang kendaraan	2.820.477	Asam berlemak	2.627.896	Damar tiruan, bahan plastik	2.708.390
Suku cadang kendaraan	2.240.556	Asam berlemak	2.329.295	Barang dari logam mulia	2.640.806	Damar tiruan, bahan plastik	2.707.504	Damar tiruan, bahan plastik	2.565.764	Bahan kertas	2.533.513
Asam berlemak	1.835.927	Damar tiruan, bahan plastik	2.318.181	Damar tiruan, bahan plastik	2.477.631	Bahan kertas	2.633.455	Suku cadang kendaraan	2.444.006	Biji tembaga	2.412.204
Bahan kertas	1.725.688	Furnitur	1.585.583	Bahan kertas	2.377.693	Emas nonmoneter	2.022.247	Barang dari logam mulia	1.933.603	Suku cadang kendaraan	2.218.088
Furnitur	1.684.509	Bahan kertas	1.560.572	Emas nonmoneter	1.880.792	Barang dari logam mulia	2.018.486	Furnitur	1.737.263	Furnitur	1.863.927

Sumber: Bank Indonesia, 2021

Negara tujuan utama ekspor Indonesia masih didominasi ke China, Amerika Serikat, Jepang, Singapura dan India. Ekspor Indonesia ke negara ASEAN yang tertinggi adalah ke Singapura. Meskipun total nilai ekspor Indonesia turun pada tahun 2020, ekspor Indonesia ke China dan Amerika Serikat tetap mengalami kenaikan. Di tengah menurunnya ekspor ke Jepang, India, Singapura dan sejumlah negara lain, ekspor Indonesia ke China dan Amerika Serikat mengalami kenaikan (lihat Tabel 4.1.3).

Tabel 4.1.3. Perkembangan Ekspor Indonesia Berdasarkan Negara Tujuan Ekspor (Ribuan USD)

No	Negara Tujuan	2016	2017	2018	2019	2020
1	Amerika Serikat	16.068.802	17.761.095	18.454.928	17.814.460	18.594.853
2	Belanda	3.244.318	4.038.134	3.892.838	3.107.328	3.106.339
3	Jerman	2.632.296	2.660.084	2.699.327	2.400.449	2.407.245
4	Eropa lainnya	2.692.988	1.725.671	1.163.159	1.427.068	2.796.242
5	Filipina	5.260.823	6.596.663	6.825.281	6.767.873	5.892.160
6	Malaysia	6.860.484	8.289.391	9.007.479	8.695.155	7.985.113
7	Singapura	11.141.463	12.751.079	13.831.319	12.904.470	10.817.048
8	Thailand	5.380.611	6.346.267	6.697.297	6.167.367	5.086.067
9	Vietnam	3.016.614	3.560.980	4.534.581	5.134.383	4.937.619
10	India	10.076.131	13.997.145	13.712.737	11.797.304	10.350.802
11	Jepang	15.265.069	17.026.602	18.763.677	15.272.018	13.472.202
12	Korea Selatan	6.390.236	7.371.175	9.047.961	6.993.812	6.334.797
13	China	17.037.050	23.238.232	26.946.250	27.912.462	31.557.501
14	Taiwan	4.225.363	4.835.247	4.748.062	4.351.577	4.232.878
15	Australia	3.197.126	2.527.490	2.733.511	2.321.841	2.506.086

Sumber: Bank Indonesia (2021).

Berdasarkan informasi yang dimuat oleh Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, ada 10 produk utama ekspor Indonesia beserta negara tujuan ekspornya. Kesepuluh produk utama ekspor tersebut adalah udang, kopi, minyak kelapa sawit, kakao, karet dan produk karet, turunan produk tekstil (TPT), alas kaki, elektronika, komponen kendaraan bermotor dan furniture (lihat Tabel 4.1.4.)

Tabel 4.1.4. Daftar 10 Produk Utama Indonesia

No	Produk	Tujuan Ekspor
1.	Udang	Japan, Hong kong, China, Singapore, Malaysia, Australia, Taiwan, Thailand, South Korea, Vietnam, USA, Belgium, England, Spain, French, Canada, Dutch, Italy, German.
2.	Kopi	Brazil, Spain, Turkey, Argentina, USA, England, India, China, Thailand, Japan, Vietnam, Pakistan, Malaysia, Hong Kong, Sri Langka, Bangladesh, Egypt, Iran.
3.	Minyak Kelapa Sawit	India, China, Malaysia, Paksitan, Singapore, Banglades, Vietnam, Yordania, Tanzania, South Africa, Egypt, Iran, Mozambik, German, Spain, Italy, Turkey, Russia, USA.
4.	Kakao	Malaysia, Singapore, Thailand, China, India, Japan, Philippine, Taiwan, Sri Langka, USA, Brazil, Canada, German, Dutch, Russia, Swiss, Belgium, England, Mali, Malaysia, Singapore.

No	Produk	Tujuan Ekspor
5.	Karet dan Produk Karet	Japan, Malaysia, Philippine, Australia, Thailand, Singapore, Hong Kong, Taiwan, Sri Langka, South Korea, USA, England, Germany, Belgium, Italy, Dutch, Canada, PCA, Saudi Arabia, Egypt.
6.	TPT	USA, England, German, Panama, Italy, Canada, Mexico, Dutch, Spain, French, Japan, Australia, Singapore, Hong Kong, Sri Langka, South Korea, PCA, Saudi Arabia, Ethiopia, Nigeria, Kenya, Tunisia, Sudan.
7.	Alas Kaki	USA, Belgium, England, French, Italy, German, Mexico, Spain, Canada, Chili, Panama, Turkey, Japan, Malaysia, Thailand, South Korea, Australia, China, Hong Kong.
8.	Elektronika	Japan, Taiwan, South Korea, China, Malaysia, Hong Kong, Australia, Singapore, Thailand, Vietnam, German, Dutch, Italy, Belgium, Poland, USA, England, Denmark, French, Yunani.
9.	Komponen Kendaraan Bermotor	USA, French, England, German, China, Malaysia, Vietnam, Australia, Hong Kong, Japan, Singapore, Thailand, Sri Lanka, India, Pakistan, Philippine, USA, Canada, Belgium, Turkey, PEA, South Africa, Iran, Saudi Arabia.
10.	Furniture	USA, French, England, Dutch, Belgium, Spain, German, Italy, Canada, Denmark, Sweden, Japan, Australia, Malaysia, Singapore, South Korea, Taiwan, China, PPCA, South Africa.

Sumber : <http://ppej.kemendag.go.id/produk-unggulan-indonesia/>

Selain 10 produk utama, ada pula 10 produk potensial ekspor. Kesepuluh produk tersebut adalah kerajinan, produk perikanan, obat-obat herbal, produk kulit, makanan kemasan, perhiasan, minyak nabati, rempah-rempah, alat tulis non kertas dan peralatan medis (lihat Tabel 4.1.5).

Tabel 4.1.5. Daftar 10 Produk Potensial Indonesia

No	Produk	Tujuan Ekspor
1.	Kerajinan	Australia, Japan, Singapore, Hong Kong, South Korea, PCA, Nigeria, South Africa, Saudi Arabia, USA, England, German, French, Italy, Spain, Dutch, Canada, Belgium.
2.	Produk Perikanan	Australia, Japan, Singapore, China, Malaysia, Taiwan, Hong Kong, Thailand, South Korea.
3.	Obat-Obat Herbal	Australia, Taiwan, Singapore, India, Hong Kong, Japan, Malaysia, China, South Korea, Saudi Arabia, PCA, French, German, USA, Russia, Dutch.
4.	Produk Kulit	Hong Kong, Vietnam, Singapore, China, Thailand, India, Japan, South Korea, Malaysia, Taiwan, South Africa, Egypt, United Of Emirate Arabic, Italy, USA, German, Norway, Spain, England, Brazil.
5.	Makanan Kemasan	Singapore, Japan, Malaysia, Philippine, Hong Kong, India, Cambodia, Thailand, Taiwan, Australia, Vietnam, South Korea.
6.	Perhiasan	Singapore, Hong Kong, Australia, Japan, PCA, USA, German, England, Italy, Spain.
7.	Minyak Nabati	Singapore, Malaysia, Thailand, Philippine, Japan, Vietnam, China, Hong Kong, Taiwan, India, Pakistan, PCA, Saudi Arabia, Yaman, Nigeria, Kenya, USA, French, England, Swiss, Spain, Dutch.
8.	Rempah-Rempah	Singapore, United Of Emirate Arab, Morocco, Algeria, Tunisia, USA, Dutch, Brazil, German, Belgium.
9.	Alat Tulis Non Kertas	Singapore, Australia, Malaysia, Thailand, Hong Kong, Japan, New Zealand, Saudi Arabia, Iran, United Of Emirate Arab, USA, German, Belgium, England, Mexico, Colombia, Sweden.
10.	Peralatan Medis	Jepang, China, Singapore, Pakistan, Malaysia, Hong Kong, Samoa, Maldives, India, Saudi Arabia, United Of Emirate Arab, Kuwait, Qatar, German, USA, Swiss, Dutch, Andorna.

Sumber : <http://ppej.kemendag.go.id/produk-unggulan-indonesia/>

4.2. Potensi Ekspor Daerah Istimewa Yogyakarta

Sebagaimana kinerja ekspor Indonesia, nilai total ekspor DIY di tahun 2019 dan 2020 juga mengalami penurunan. Total nilai ekspor DIY turun karena menurunnya permintaan ekspor negara-negara tujuan. Berbeda dengan ekspor nasional, negara tujuan ekspor utama DIY masih Amerika Serikat. Ekspor DIY ke negara China masih belum optimal karena secara nasional, negara tujuan utama ekspor Indonesia peringkat pertama adalah China. Ekspor DIY masih didominasi ke negara Amerika Serikat. Nilai ekspor DIY ke nagara-negara lainnya masih relatif kecil. Masih ada potensi besar untuk ekspor ke China, Jepang, Singapura dan India (lihat Tabel 4.2.1).

Tabel 4.2.1. Nilai Ekspor Daerah Istimewa Yogyakarta Menurut Negara Tujuan Tahun 2016-2020 (Juta-USD)

No.	Negara Tujuan	Tahun (Juta US\$)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Amerika Serikat	128.78	146.10	148.30	145.20	141.70
2	Jerman	39.36	44.30	45.50	48.60	43.40
3	Jepang	29.02	32.40	37.10	38.70	35.60
4	Inggris	15.35	22.00	19.60	14.80	11.10
5	Belanda	12.34	17.50	19.10	16.10	18.80
6	Korea Selatan	11.25	11.50	13.20	11.60	14.30
7	Perancis	10.49	12.60	14.50	14.90	13.60
8	Australia	10.49	12.90	15.90	16.40	27.10
9	Belgia	9.94	10.20	12.00	12.40	10.90
10	China	7.02	6.30	7.50	8.50	9.70
11	Kanada	6.35	6.30	7.60	8.20	5.90
12	Singapura	6.34	8.40	12.50	7.30	5.50
13	Spanyol	6.19	6.10	-	-	-
14	India	4.81	6.90	-	3.20	4.20
15	Uni Emirat Arab	4.74	-	-	-	-
16	Lainnya	37.97	43.20	62.60	53.50	53.00
17	Total	340.45	386.70	415.40	399.40	394.80

Sumber: Badan Pusat Statistik DIY, 2016-2020.

Pada pangsa pasar ekspor di Daerah Istimewa Yogyakarta berdasarkan besarnya distribusi dalam ekspor negara Amerika Serikat, Jerman dan Jepang menempati peringkat tiga besar diantara negara lain dari tahun 2016 hingga 2020. Sehingga nilai pangsa pasar ekspor pada negara-negara lainnya masih relatif kecil (lihat Tabel 4.2.2).

Tabel 4.2.2. Pangsa Pasar Ekspor DIY Tahun 2015-2020

Negara Tujuan	Tahun (Persentase)				
	2016	2017	2018	2019	2020
Amerika Serikat	38,57	37,39	34,92	35,97	35,53
Jerman	11,79	11,34	10,71	12,04	10,88
Jepang	8,69	8,3	8,74	9,59	8,93
Inggris	4,6	5,63	4,62	3,67	2,78

Negara Tujuan	Tahun (Persentase)				
	2016	2017	2018	2019	2020
Belanda	3,7	4,48	4,5	3,99	4,71
Korea Selatan	3,37	2,93	3,11	2,87	3,59
Perancis	3,14	3,22	3,41	3,69	3,41
Australia	2,98	3,3	3,74	4,06	6,8
Belgia	2,1	2,6	2,83	3,07	2,73
Tiongkok	1,9	1,6	1,77	2,11	2,43
Kanada	1,9	1,62	1,79	2,03	1,48
Singapura	1,85	2,15	4,66	3,59	1,38
Spanyol	1,44	1,57	0	0	0
India	1,42	1,77	0	0,79	1,05
Uni Emirat Arab	1,17	0	0	0	0
Lainnya	11,37	12,1	15,2	12,53	14,3
Total	100	100	100	100	100

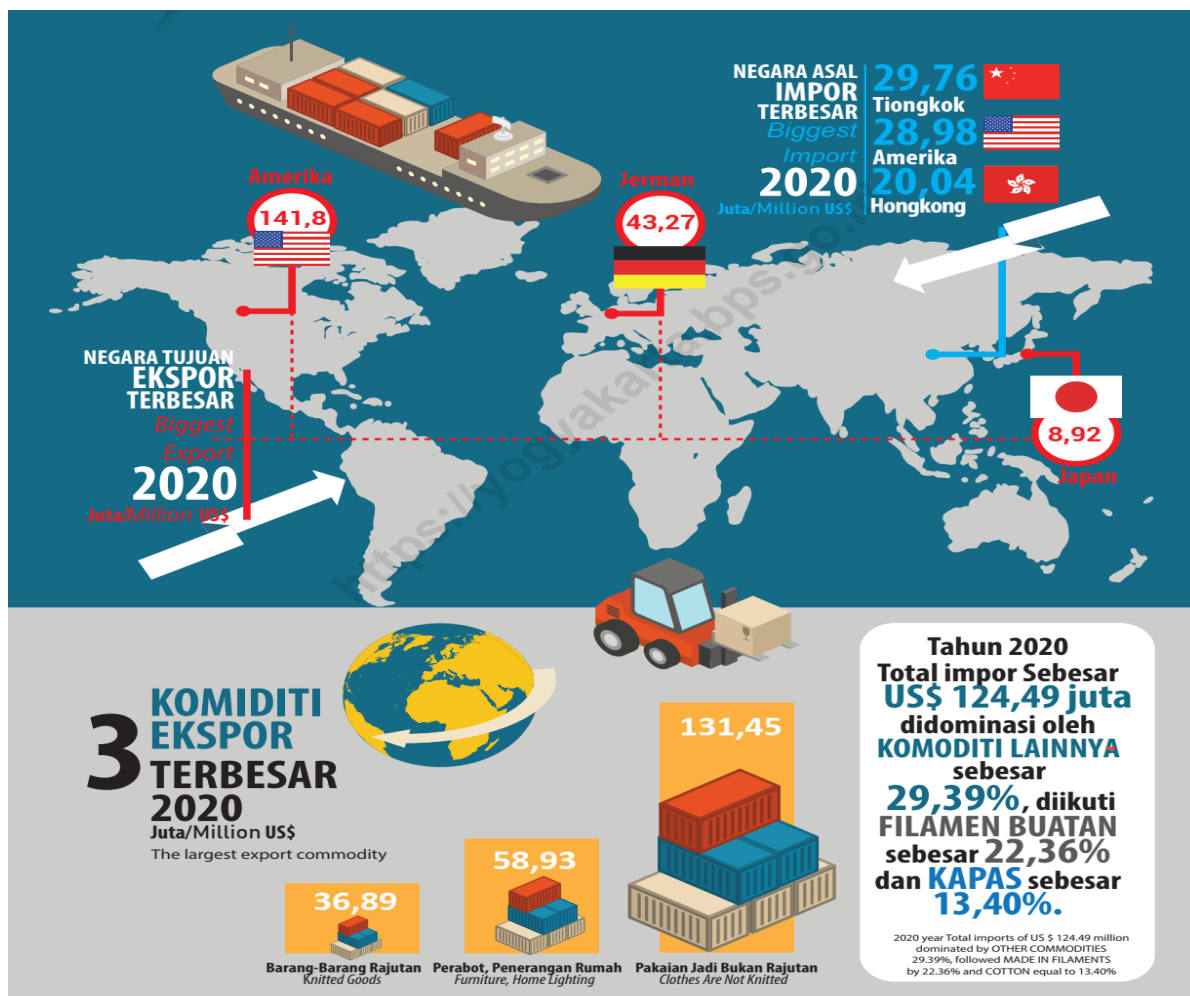
Sumber: Badan Pusat Statistik DIY, 2016-2020.

Komoditas ekspor DIY masih didominasi oleh komoditas pakaian jadi bukan rajutan. Nilainya jauh lebih tinggi dibandingkan dengan komoditas lainnya. Komoditas ekspor DIY yang nilainya juga tinggi adalah perabot, penerangan rumah; barang-barang rajutan; barang-barang dari kulit; dan jerami/bahan anyaman. Komoditas minyak atsiri, kosmetik wangi-wangian memiliki perkembangan ekspor yang bisa menjanjikan, namun sayangnya tidak stabil nilai ekspornya.

Tabel 4.2.3. Nilai Ekspor Daerah Istimewa Yogyakarta Menurut Golongan Barang HS 2 Digit, 2016-2020 (Juta-USD)

No.	Komoditi	Tahun (Juta US\$)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Pakaian jadi bukan rajutan	127.30	136.60	152.70	144.10	131.60
2	Perabot, penerangan rumah	38.71	58.00	62.90	55.30	59.00
3	Barang-barang dari kulit	31.13	36.60	33.80	31.50	29.30
4	Barang-barang rajutan	25.80	34.90	36.70	39.20	36.90
5	Bahan kimia organik	11.56	9.00	9.40	4.20	4.20
6	Bulu unggas	11.42	12.00	10.50	12.60	9.40
7	Kayu, Barang dari kayu	10.61	16.40	15.90	15.50	17.70
8	Kertas/karton	10.52	14.70	15.10	13.30	12.30
9	Plastik dan barang dari plastik	10.22	9.90	12.50	13.30	9.50
10	Minyak atsiri, kosmetik wangi-wangian	9.50	14.30	19.70	11.90	14.10
11	Tutup kepala	7.79	4.00	6.70	8.40	7.00
12	Jerami/bahan anyaman	7.04	11.20	14.70	18.70	24.80
13	Jangat dan kulit mentah	4.88	5.00	5.50	5.60	4.90
14	Mesin/peralatan listrik	4.88	-	-	-	-
15	Benda-benda dari Batu, Gips dan Semen	4.50	6.10	6.80	7.20	8.20
16	Lainnya	17.83	368.70	402.90	380.80	368.90
	Total	333.70	737.40	805.80	761.60	737.80

Sumber: Badan Pusat Statistik DIY, 2016-2020.



Sumber: Badan Pusat Statistik DIY (2020).

Gambar 4.2.1. Profil Ekspor DIY Tahun 2020

Berdasarkan analisis RCA terhadap 15 komoditas ekspor DIY, dihasilkan komoditas yang memiliki daya saing tinggi untuk ekspor. Lima besar komoditas yang memiliki skor daya saing tertinggi adalah Jerami/bahan anyaman; tutup kepala; jangat dan kulit mentah; barang-barang dari kulit; dan pakaian jadi bukan rajutan (lihat Tabel 4.2.3). Sayangnya komoditas tutup kepala serta jangat dan kulit mentah nilai ekspornya masih kalah dengan produk unggulan lainnya (lihat Tabel 4.2.2). Perlu upaya optimalisasi pasar ekspor untuk kedua produk unggulan tersebut.

Tabel 4.2.4. Tingkat Daya Saing Komoditas Ekspor DIY Berdasarkan Nilai RCA

No.	Komoditi	Tahun				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Pakaian jadi bukan rajutan	12.99	13.05	13.13	12.59	14.31
2	Perabot, penerangan rumah	9.07	13.35	13.52	10.47	10.19
3	Barang-barang dari kulit	34.39	31.48	21.92	17.04	18.07
4	Barang-barang rajutan	3.10	3.70	3.49	4.07	4.35

No.	Komoditi	Tahun				
		2016	2017	2018	2019	2020
5	Bahan kimia organik	1.92	1.14	1.23	0.60	0.70
6	Bulu unggas	11.71	10.76	9.59	12.25	9.51
7	Kayu, barang dari kayu	1.08	1.62	1.39	1.58	1.85
8	Kertas/karton	1.22	1.52	1.30	1.19	1.16
9	Plastik dan barang dari plastik	1.79	1.63	1.87	2.12	1.44
10	Minyak atsiri, kosmetik wangi-wangian	5.41	7.90	9.77	6.01	7.10
11	Tutup kepala	75.80	37.52	46.73	53.98	44.03
12	Jerami/bahan anyaman	39.25	62.10	70.48	75.95	93.40
13	Jangat dan kulit mentah	19.07	23.29	25.51	26.02	31.37
14	Mesin/peralatan listrik	0.24	0.00	0.00	0.00	0.00
15	Benda-benda dari batu, gips dan semen	12.38	15.11	17.95	18.33	24.60

Sumber: Badan Pusat Statistik DIY, 2016-2020.

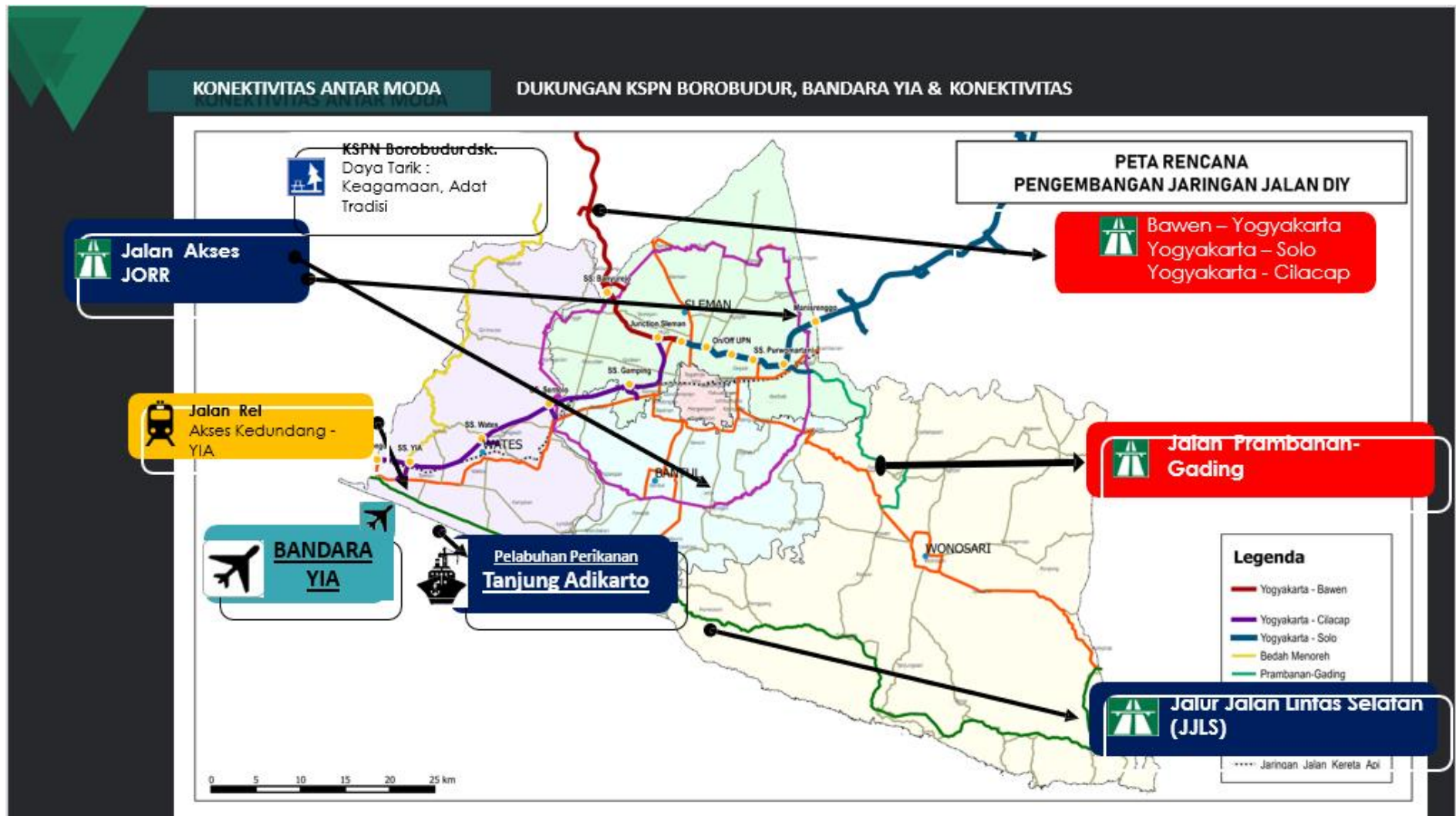
Berdasarkan Perda Kab KP 2/2021 terkait rencana induk pengembangan kepariwisataan daerah terbagi menjadi dua diantaranya:

- a. Strategi pengembangan kawasan pembangunan pariwisata daerah antara lain mengembangkan amenitas pendukung aerotropolis.
- b. Aerotropolis adalah konsep pengembangan wilayah yang harus tertata dan terkonsep di sekitar Bandara YIA, amenitas pendukung aerotropolis antara lain perkantoran, area komersial dan area hiburan yang mendukung kegiatan MICE.

Berdasarkan SK Bup KP 422/A/2020 terkait deliniasi batas wilayah RDTRK diantaranya:

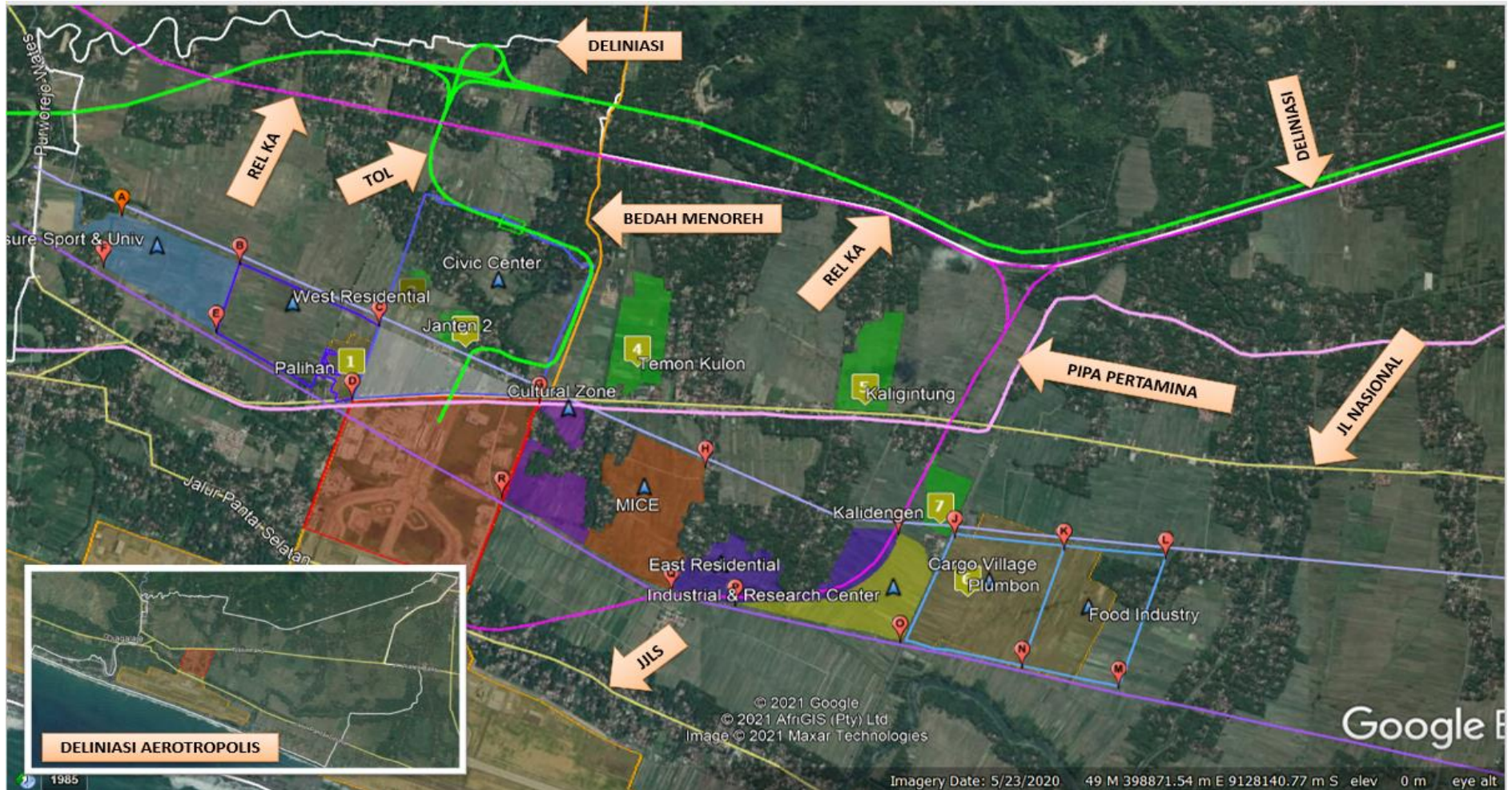
- a. Delineasi atau batas wilayah rencana detail tata ruang kawasan sekitar Bandara Udara Yogyakarta Internasional Airport.
- b. Kecamatan Temon : Desa Janten dan Desa Kalidengen (seluruh desa).
- c. Kecamatan Temon : Desa Temon Kulon, Desa Kaligintung (Sebagian desa).

Berdasarkan Kepres 11/2021 terkait satgas investasi dimana tugas (antara lain): mendorong percepatan usaha bagi sektor-sektor yang memiliki karakteristik cepat menghasilkan devisa, menghasilkan lapangan pekerjaan dan pengembangan ekonomi regional atau lokal. Kewenangan (antara lain): menetapkan keputusan terkait realisasi investasi yang harus segera ditindaklanjuti kementerian lembaga atau otoritas pemerintah daerah dan melakukan koordinasi terkait realisasi investasi. Satgas: kepala BKPM sebagai ketua, Wakil Jaksa Agung sebagai wakil dan Wakapolri sebagai wakil (Kementerian Invetasi, 2021).



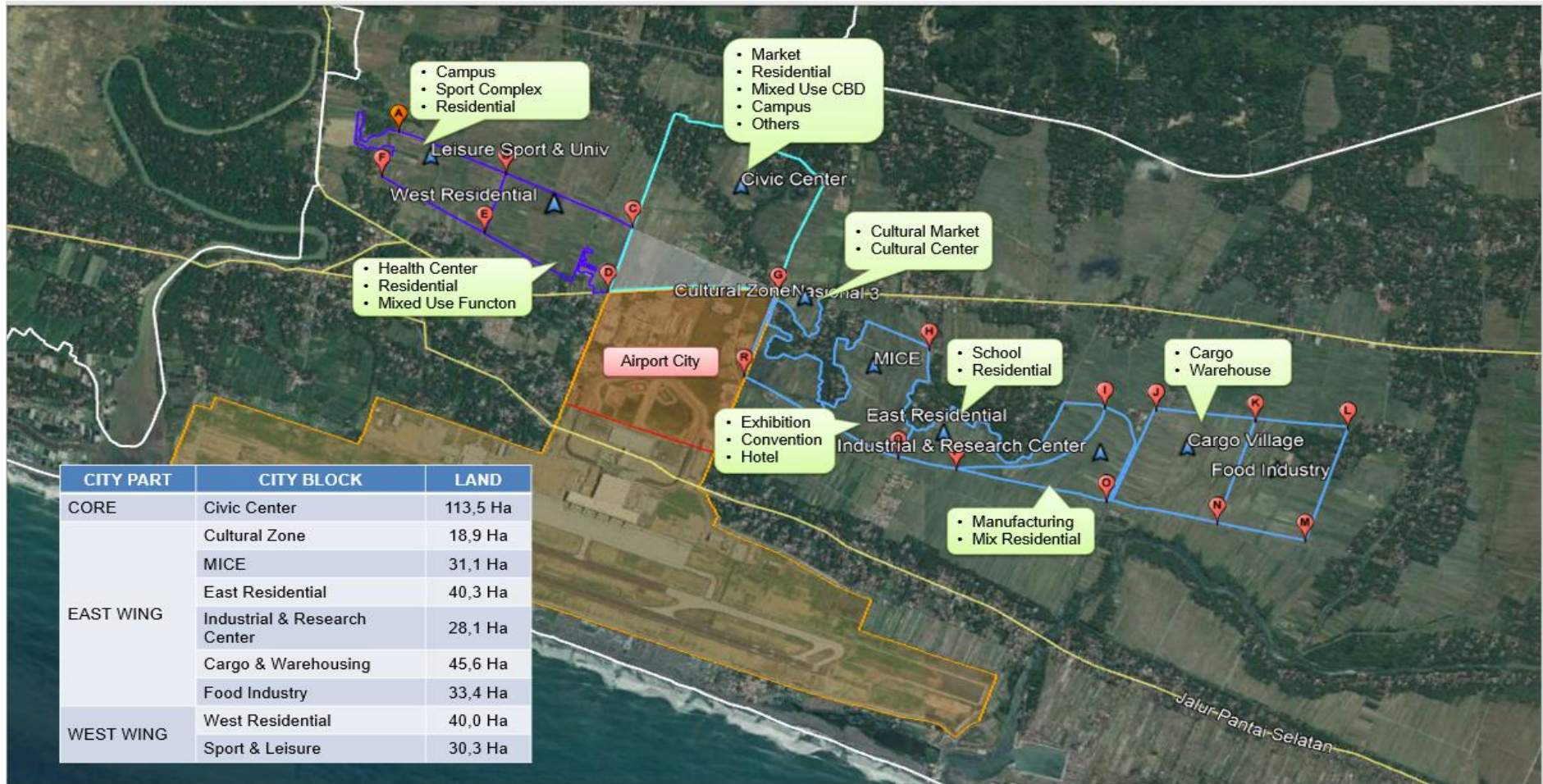
Sumber: Kementerian Investasi atau BKPM

Gambar 4.2.2. Konektivitas Antar Moda



Sumber: Kementerian Investasi atau BKPM

Gambar 4.2.3. Deliniasi Aerotropolis



Sumber: Kementerian Investasi atau BKPM

Gambar 4.2.4. City Block Berdasarkan Luas Land

4.3. Peluang dan Tantangan Ekspor Melalui Yogyakarta International Airport

4.3.1. Peluang ekspor melalui Yogyakarta International Airport

Yogyakarta International Airport yang dirancang sebagai bandara internasional dan pintu ekspor memiliki beberapa potensi. Dalam FGD yang diselenggarakan pada hari Kamis tanggal 3 Juni 2021 terungkap potensi Yogyakarta Internasional Airport sebagai pintu ekspor daerah di Pulau Jawa bagian Tengah dan Selatan.

Pertama, hasil kajian ALFI berdasarkan BKPN mencatat investasi di Indonesia terus meningkat. Saat ini beberapa sektor unggulan seperti industri farmasi, otomotif, komponen elektronik, maupun energi terus berkembang. Output dari industri sektor ini umumnya dikirim menggunakan kargo udara. Saat ini, industri pada sektor-sektor tersebut banyak berlokasi di daerah Jawa Tengah dan sekitar DIY. Umumnya saat ini industri menggunakan kargo udara di Bandara CGK maupun SUB. Namun apabila Bandara YIA telah memiliki rute yang dibutuhkan, maka tidak menutup kemungkinan industri di Jawa Tengah akan menggunakan kargo udara melalui Bandara YIA.

Realisasi Investasi Triwulan I Tahun 2021 Rp 219,7 Triliun, Kepala BKPM Optimis Target Investasi Tercapai

Publikasi / Siaran Pers / April 2021

Jakarta, 26 April 2021 – Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) kembali merilis data capaian realisasi investasi pada Triwulan I (periode Januari – Maret) untuk Tahun 2021 sebesar Rp 219,7 triliun, atau meningkat 4,3% jika dibandingkan triwulan I Tahun 2020. Sedangkan jika dibandingkan dengan periode triwulan sebelumnya, meningkat sebesar 2,4%.

Kepala BKPM menyampaikan dalam siaran pers realisasi investasi triwulan I tahun 2021 bahwa capaian realisasi investasi Rp 219,7 triliun berkontribusi sebesar 25,5% terhadap target nasional sebesar Rp900 triliun, beberapa poin penting capaian realisasi investasi Triwulan I adalah (i) realisasi investasi di luar Pulau Jawa meningkat 11,7% dibandingkan dengan tahun 2020 pada periode yang sama, (ii) industri manufaktur mendominasi capaian realisasi investasi yaitu industri logam dasar, barang logam, bukan mesin dan peralatannya; industri makanan; dan industri kendaraan bermotor dan alat transportasi lain, (iii) Negara Swiss dalam pertama kalinya masuk peringkat ke-5 besar PMA tertinggi sebagai kontributor FDI di Indonesia, Bahili menambahkan.

Pertumbuhan investasi PMDN pada Triwulan I Tahun 2021 meningkat sebesar 4,2%, dari Rp 103,6 triliun di Triwulan IV Tahun 2020 menjadi Rp 108,0 triliun di Triwulan I Tahun 2021. Investasi PMA pada Triwulan I Tahun 2021 meningkat 14,0% dibanding Triwulan I Tahun 2020 dari Rp 98,0 triliun menjadi Rp 111,7 triliun. Realisasi investasi PMA mencapai 50,8% dari capaian realisasi triwulan I tahun 2021.

"Realisasi investasi asing sebesar 50,8% menunjukkan tumbuhnya kepercayaan dunia atas iklim investasi serta potensi investasi di Indonesia. Hal ini tentu perlu mendapatkan apresiasi atas kerjasama seluruh pihak yang membantu kami dalam mendorong pertumbuhan investasi, terutama di saat pandemi covid-19 masih dirasakan sampai ini."

Indonesia Jadi Tujuan Investasi Favorit, Pemerintah Terus Dorong Kemudahan Berinvestasi

18 Mar 2021 12:30

KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG PEREKONOMIAN
REPUBLIK INDONESIA

SIARAN PERS

HM.4.6/43/SET.M.EKON.3/03/2021

Indonesia Jadi Tujuan Investasi Favorit, Pemerintah Terus Dorong Kemudahan Berinvestasi

Jakarta, 18 Maret 2021

Pemerintah mengapresiasi respon investor asing dan optimisme kemudahan investasi di Indonesia berdasarkan hasil studi yang dilakukan oleh Standard Chartered. *Survey Borderless Business Studies* yang dilakukan oleh Standard Chartered menunjukkan bahwa perusahaan Amerika Serikat (AS) dan Eropa menempatkan Indonesia di peringkat ke 4 se-Asia Tenggara sebagai negara yang paling disukai dalam hal peluang membangun atau memperluas sumber daya, penjualan, atau operasi perusahaan selama enam hingga dua belas bulan ke depan. Pada studi ini diungkapkan bahwa sebesar 42 persen dari perusahaan AS dan Eropa melihat potensi pertumbuhan terbesar berada di pasar luar negeri.

Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Airlangga Hartarto mengatakan, Pemerintah akan terus mendorong kemudahan berinvestasi di Indonesia melalui perbaikan sistem kemudahan berusaha. Airlangga yakin, peningkatan keyakinan dalam pertumbuhan lintas batas dapat dijadikan momentum untuk meningkatkan *optimism and awareness* terkait reformasi yang telah dilakukan oleh Pemerintah Indonesia untuk mendukung kemudahan berusaha.

Pemerintah telah mengeluarkan sejumlah inisiatif untuk mendorong kemudahan berusaha melalui Undang-Undang No 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. "UU Cipta Kerja yang telah lengkap dengan seluruh peraturan pelaksanaannya, akan memberikan kepastian kemudahan berusaha dan memangkas perizinan yang panjang bagi investor sehingga meningkatkan kepercayaan investor," ujar Menko Airlangga.

Pemerintah akan terus mendorong promosi terkait kemudahan berinvestasi di Indonesia, dengan mengutamakan isu investasi dan pembangunan yang berkelanjutan. Digitalisasi juga akan memiliki peranan penting dalam investasi dengan mengedepankan *competitive advantage* dari peluang investasi di tanah air. Selain itu, INA (Indonesia Investment Authority) juga membuka peluang investasi terutama terkait proyek infrastruktur untuk menunjang pembangunan Indonesia yang lebih berkelanjutan.

Realisasi Investasi Naik, Ekonomi Indonesia Mulai Bangkit

Solo, 27 April 2021 07:35 WIB
Triyan Pangastuti

JAKARTA – Realisasi penanaman modal asing (PMA) yang melonjak 14% secara tahunan (*year on year/yo*) menjadi Rp 111,7 triliun pada kuartal I-2021 mengindikasikan perekonomian nasional sedang bangkit sejalan dengan meningkatnya kepercayaan internasional.

Jika pemerintah mampu mengoptimalkan UU Cipta Kerja dan Lembaga Pengelola Investasi (LPI), target realisasi investasi pada 2021 sebesar Rp 900 triliun dipastikan tercapai, sehingga perekonomian domestik tahun ini bisa tumbuh di atas 5%.

Berdasarkan data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) yang diumumkan Senin (26/4) kemarin, realisasi penanaman modal atau investasi langsung pada kuartal I-2021 mencapai Rp 219,7 triliun, naik 4,3% (*yo*). Sedangkan dibanding kuartal IV-2020 atau secara kuartalan (*quarter to quarter/qtt*) tumbuh 2,3%.

Realisasi penanaman modal kuartal I tahun ini dimotori PMA yang mencapai Rp 111,7 triliun, meningkat 14% (*yo*) dan 0,6% (*qtt*). Adapun realisasi penanaman modal dalam negeri (PMDN) turun 4,2% secara tahunan (*yo*), namun naik 4,2% secara kuartalan (*qtt*).

Investasi China dan Korea Selatan ke Indonesia Terus Meningkat, Jepang Menyusut

Tuesday, February 16, 2021 16:00 WIB

Ipotnews - Investasi asing langsung China dan Korea Selatan ke Indonesia melaju dengan cepat, sementara peran Jepang sebagai sumber modal ekonomi terbesar di Asia Tenggara semakin menyusut.

Data Badan Koordinasi Penanaman Modal Indonesia (BKPM) menunjukkan, penanaman modal asing langsung asal China, termasuk aliran dari Hong Kong, di Indonesia naik 11% menjadi USD8,4 miliar pada tahun lalu. Pada tahun yang sama, investasi asing langsung Korea Selatan melonjak 64% menjadi USD1,8 miliar.

Pertumbuhan tersebut kontras dengan penurunan nyata dalam investasi langsung Jepang, yang pernah memicu tren penanaman modal ke Indonesia. Arus dana investasi dari Jepang merosot 40% pada tahun 2020 menjadi USD2,6 miliar.

Sumber: Pres Release BPKM; investor.id.; Siaran Pers Kementerian Koordinator RI; indopremier.com (2021)

Gambar 4.3.1. Pemberitaan Terkait Informasi Peningkatan Investasi di Indonesia

Kedua, Perkembangan industri yang saat ini bergeser ke Jawa Tengah berpotensi membawa dampak positif bagi utilitas Bandara YIA. Komoditas yang sudah existing (buah, sayur, ikan, glove, leather, handycraft, elektronik, alat kesehatan) ditambah dengan potensi dari industri baru (baterai) diperkirakan akan menghasilkan kebutuhan kargo yang sangat besar bagi Bandara YIA. Letak Provinsi Jawa Tengah yang berbatasan langsung dengan DIY menjadikannya sebagai salah satu provinsi yang memiliki transaksi perdagangan tinggi dengan DIY. Pada tahun 2019, perdagangan antar wilayah di Provinsi DI Yogyakarta mengalami surplus 5,58 triliun rupiah. Pembelian dari luar provinsi terbesar berasal dari Provinsi Jawa Tengah dan penjualan ke luar provinsi terbesar ditujukan ke Provinsi Jawa Barat. Moda utama perdagangan antar wilayah DIY adalah transportasi jalan darat. Tingginya keeratan hubungan perdagangan DIY dan Jawa Tengah berpotensi untuk menjadikan YIA sebagai salah satu pintu ekspor komoditas DIY dan Jawa Tengah.



Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia (2010).

Gambar 4.3.2. Perdagangan Antar Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta

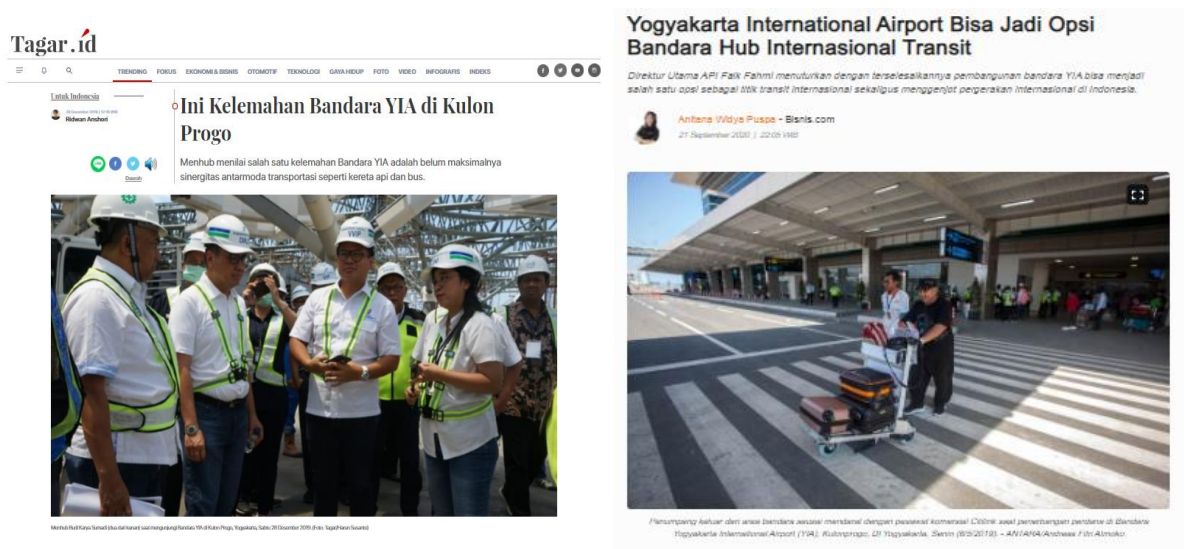
Ketiga, Kelebihan ekspor-impor di DIY saat ini adalah proses pelayanan yang lebih baik dibanding daerah lain. Narasumber dari AFFA menyatakan bahwa forwarder lebih nyaman menggunakan layanan ekspor impor di DIY. Hal ini mengonfirmasi FGD sebelumnya di mana PT Kurhanz dan PT Putra Sukses Mulia mendaratkan *flight chartered* Antonov di Bandara YIA karena faktor pelayanan.

4.3.2. Tantangan ekspor melalui Yogyakarta Internasional Airport

Ada beberapa tantangan ekspor melalui Yogyakarta Internasional Airport. Dalam Kelompok Diskusi Fokus yang diselenggarakan pada tanggal 3 Juni 2021 terungkap tantangan-tantangan ekspor melalui Yogyakarta International Airport.

Pertama, akses untuk pengurusan barang dan kemudahan operasional masih terbatas bagi pelaku bisnis logistik. Saat ini lokasi pergudangan kargo di Bandara YIA terletak di lini-1, yakni area terbatas. Andaikan Bandara YIA telah memiliki gudang lini-2 akan mendukung dari aspek operasional, untuk pengurusan dokumen dan sebagainya. Menurut Garuda Indonesia, akses ke lini-1 dapat diperoleh dengan mengurus pass bandara. Namun bagi pelaku usaha forwarder, pengurusan akses pass bandara menimbulkan konsekuensi konsesi beberapa persen dari omzet, yang menyebabkan angkutan udara menjadi menarik.

Tantangan mengenai kemudahan operasional ini juga pernah dibahas pada tagar.id (2019). Melalui wawancara dengan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, ia menilai moda transportasi pendukung di Yogyakarta International Airport (YIA) belum maksimal. Kedepannya, ia berharap antar moda transportasi di YIA yaitu kereta api dan Bus bisa saling bersinergi untuk memberi kemudahan. Tidak hanya mengenai logistik, potensi YIA untuk sektor pariwisata juga disorot pada bisnis.com (2020). PT Angkasa Pura I menilai Yogyakarta International Airport dapat menjadi salah satu opsi sebagai international transit hub untuk menarik wisatawan internasional selain bandara Changi di Singapura dan Bandara Kuala Lumpur. Namun, untuk mendukung pergerakan internasional, Direktur Utama API menilai bahwa dari sisi maskapai juga harus mendukung dengan optimalisasi pesawat berbadan lebar.



Sumber: internet

Gambar 4.3.3. Sorotan mengenai keterbatasan kemudahan operasional pada Bandara YIA

Kedua, bandara YIA terkesan lebih memprioritaskan untuk forwarder domestik dibanding eksportir. Permasalahan ini merupakan masalah yang sama sejak Bandara YIA. Forwarder ekspor masih kesulitan untuk membayar biaya gudang. Tidak adanya akses bagi forwarder untuk masuk ke warehouse. Sehingga forwarder memiliki preferensi melakukan ekspor dari Bandara CGK dibanding Bandara YIA.

Ketiga, ketersediaan penerbangan YIA masih sangat terbatas akibat pandemi. Saat ini pelaku usaha memerlukan *feder flight* dari Bandara YIA ke Bandara SIN dan KUL secara rutin. Selanjutnya dari bandara tersebut dapat diteruskan *long haul* ke rute manapun ke seluruh dunia. Namun karena penerbangan dari Bandara YIA ke SIN dan KUL dihentikan. Saat ini alternatif dari forwarder adalah melakukan pengiriman kargo udara dari Bandara CGK atau menggunakan *chartered flight*.

Dilihat dari situs resmi YIA (yogyakarta-airport.co.id/) di awal bulan September 2021, jumlah keberangkatan domestik hanya ada sebanyak 11 penerbangan (Gambar 4.3.4a) dan kedatangan domestik berjumlah 14 penerbangan (Gambar 4.3.4b). Sedangkan keberangkatan internasional hanya beroperasi sebanyak 1 penerbangan saja (Gambar 4.3.5.) dan tidak ada kedatangan internasional sama sekali di YIA.

DAFTAR PENERBANGAN A - Z DAFTAR PENERBANGAN					DAFTAR PENERBANGAN A - Z DAFTAR PENERBANGAN				
					DOMESTIK		INTERNASIONAL		
MAKAPAI	PENERBANGAN	MENUJU	JAM	STATUS	WARGOPAI	PENERBANGAN	DAIRY	JAM	STATUS
	GA-203	JAKARTA	2021-09-02 07:25:00	SCHEDULED		JT-044	JAKARTA	2021-09-02 06:32:00	SCHEDULED
	ID-6379	JAKARTA	2021-09-02 08:00:00	CHECK IN OPEN		GA-202	JAKARTA	2021-09-02 06:45:00	SCHEDULED
	GA-250	DENPASAR	2021-09-02 08:25:00	SCHEDULED		OZ-7226	JAKARTA	2021-09-02 06:52:00	SCHEDULED
	GA-205	JAKARTA	2021-09-02 09:05:00	CHECK IN OPEN		GA-251	DENPASAR	2021-09-02 07:40:00	SCHEDULED
	QG-754	BALIKPAPAN	2021-09-02 10:20:00	CHECK IN OPEN		OZ-9440	DENPASAR	2021-09-02 07:45:00	SCHEDULED
	QG-783	PEKANBARU	2021-09-02 11:05:00	SCHEDULED		GA-204	JAKARTA	2021-09-02 08:30:00	SCHEDULED
	QG-775	JAKARTA	2021-09-02 11:10:00	SCHEDULED		QG-765	BALIKPAPAN	2021-09-02 10:30:00	SCHEDULED
	JT-658	BALIKPAPAN	2021-09-02 12:20:00	SCHEDULED		QG-702	PEKANBARU	2021-09-02 10:25:00	SCHEDULED
	JT-555	JAKARTA	2021-09-02 14:00:00	SCHEDULED		QG-774	JAKARTA	2021-09-02 10:40:00	SCHEDULED
	QG-777	JAKARTA	2021-09-02 16:10:00	SCHEDULED		JT-666	BALIKPAPAN	2021-09-02 11:40:00	SCHEDULED
	SJ-712	MAKASSAR	2021-09-02 17:35:00	SCHEDULED		JT-054	JAKARTA	2021-09-02 12:30:00	SCHEDULED
						QG-776	JAKARTA	2021-09-02 12:45:00	SCHEDULED
						ID-4378	JAKARTA	2021-09-02 15:30:00	SCHEDULED
						SJ-713	MAKASSAR	2021-09-02 17:30:00	SCHEDULED

Sumber: yogyakarta-airport.co.id

Gambar 4.3.4. Daftar Keberangkatan Domestik (a) dan Kedatangan Domestik (b) di YIA

DAFTAR PENERBANGAN A - Z DAFTAR PENERBANGAN				
		DOMESTIK	INTERNASIONAL	
MA SKAPAI	PENERBANGAN	MENJUJU	JAM	STATUS
AirAsia	QZ-658	SINGAPORE	2021-09-02 07:25:00	SCHEDULED

Sumber: yogyakarta-airport.co.id

Gambar 4.3.5. Daftar Keberangkatan Internasional di YIA

Keempat, pelaku usaha relatif sulit berkoordinasi meyatukan jadwal pengiriman.

CV Mitra Turindo pada awal pandemi berencana koordinasi untuk memesan *chartered flight* untuk melakukan pengiriman secara bersama-sama. Namun, terkendala oleh beberapa faktor, antara lain preferensi dari buyer tidak mau pengiriman digabung, waktu pengiriman berbeda-beda, sulit untuk menyamakan waktu dan rute yang ditempuh berbeda-beda. Dari sisi maskapai, Garuda Indonesia akan memfasilitasi apabila eksportir akan menggunakan pesawat *chartered* ataupun reguler. Dari sisi bisnis, tarif kargo udara apabila kapasitas penuh maupun kosong akan sama. Sehingga apabila pengiriman kargo udara memaksimalkan kapasitas yang ada, maka secara biaya per kg akan lebih murah.

Pada Maret 2021, ada dua kali aktivitas ekspor dengan *chartered flight* di YIA, menggunakan pesawat kargo terbesar kedua di dunia ‘Antonov AN124-100’, yaitu pada 10 dan 23 Maret. Belum banyak aktivitas *chartered flight* dalam skala besar terjadi di YIA. Antonov tersebut memuat kabel *wireharness* untuk diterbangkan ke Columbus, Amerika Serikat melalui Hanoi, Vietnam. Komoditi ekspor merupakan produksi dari Kawasan Berikat PT Jatim Autocomp Indonesia di Pasuruan dan EDS Manufacturing di Tangerang. Ada pula yang berasal dari Pusat Logistik Berikat (PLB) yang berlokasi di Jepara, yaitu PT Semarang Autocomp Manufacturing Indonesia (Gambar 4.3.6a). Selain kegiatan Ekspor, YIA juga beberapakali menerima penerbangan *chartered flight* impor dari Papua Nugini yang berisi komoditas Vanilla Beans. Produk tersebut diimpor oleh PT. Agri Spice Indonesia yang berlokasi di Klaten (Gambar 4.3.6b).

Pesawat Kargo Antonov Kembali Mendarat di YIA, Optimis Dongkrak Ekspor



(a)



(b)

Sumber: internet

Gambar 4.3.6. Berita mengenai: Chartered flight Ekspor ke USA melalui YIA (a) dan Chartered flight Impor Vanilla Beans untuk PT. Agri Spice Indonesia, Klaten

Kelima, pemerintah perlu mendorong pengiriman kargo secara rutin di Bandara YIA, tidak hanya menggantungkan pada pengiriman insidental. Pengiriman kargo via Antonov di Bandara YIA meningkatkan reputasi Bandara YIA, namun tidak bisa menggerakkan perekonomian secara signifikan. Merujuk pada *track record* sebelumnya, pernah ada pengiriman uang menggunakan Antonov di Bandara SRG. Namun tidak lagi berlanjut karena hanya bersifat insidental.

Pada September 2019, Airport Operation and Services Senior Manager PT Angkasa Pura I menyampaikan pada HarianJogja.com bahwa sementara aktivitas pengiriman barang lewat jalur udara dari dan menuju Yogyakarta masih terpusat di bandara Adisucipto Sleman. Namun, Ia juga menyampaikan jika penerbangan di Adisucipto sudah pindah semua ke sini [YIA] tentu fasilitas kargo di sini akan ramai. Pada kesempatan yang sama, disampaikan pula bahwa hingga September 2019 belum banyak maskapai penerbangan yang memanfaatkan fasilitas kargo karena YIA belum beroperasi penuh. Di samping itu YIA juga baru memprioritaskan untuk mengakomodir penerbangan khusus penumpang (Gambar 4.3.7).

Jika dilihat pada press release PT Angkasa Pura I (Persero) pada yogyakarta-airport.co.id, sebetulnya, Bandara Internasional YIA sudah siap melayani transportasi kargo. Dukungan Terminal Kargo dan Gedung Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU) yang terletak di sebelah barat terminal penumpang. Dengan luas total terminal kargo domestik 3.456 meter persegi dan terminal kargo internasional seluas 2.304 meter persegi, transportasi terminal kargo Bandara Internasional Yogyakarta mampu mengakomodir hingga 500 ton kargo perhari. Hingga tahun 2020, Mitra EMPU yang telah beroperasi antara lain: PT Angkasa Pura Logistik, PT Dea Abadi Cargo, PT Dharma Bandar Mandala, PT Dian Mega Kurnia, PT Suryagita Nusaraya, PT Jangkau Ekspres Transporindo, PT Perkara Mandiri Abadi, PT Lunar Global Ekspresindo dan PT Putra Sukses Mulia (Gambar 4.3.8).

Terminal Kargo YIA Sepi Peminat



Kondisi terminal kargo di Yogyakarta Internasional Airport (YIA), Kecamatan Temon, Kulonprogo, Selasa (9/7/2019). - Harian Jogja/Jalu Rahman Dewantara

Harianjogja.com, KULONPROGO- Meski sudah dibuka sejak Mei 2019, aktivitas di terminal kargo Yogyakarta Internasional Airport (YIA), Kecamatan Temon, Kulonprogo hingga saat ini masih sepi. Kondisi ini terjadi karena belum ada maskapai penerbangan yang berminat memanfaatkan fasilitas tersebut.

Sumber: internet

Gambar 4.3.7. Berita Mengenai Masih Kurangnya Peminat di YIA

LAYANAN PENERBANGAN KOMERSIAL PENUMPANG DIHENTIKAN SEMENTARA, BANDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA SIAP LAYANI KARGO



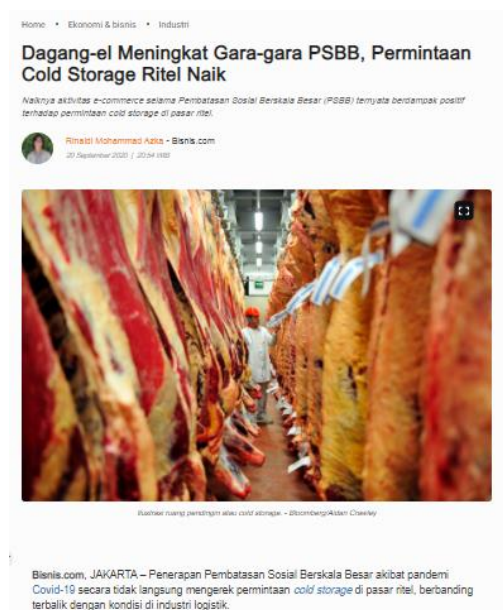
YOGYAKARTA - PT Angkasa Pura I (Persero) menghentikan sementara layanan penerbangan komersial penumpang di Bandara Internasional Yogyakarta. Penghentian sementara tersebut untuk mendukung dalam Pemerintah Republik Indonesia dalam menangani kasus untuk mencegah penyebaran COVID-19. Dengan adanya hal tersebut Bandara Internasional Yogyakarta hanya melayani penerbangan kargo dan logistik.

Sumber: internet

Gambar 4.3.8. Berita Kesiapan YIA untuk Melayani Transportasi Kargo

Keenam, efek dari pandemi menyebabkan perilaku konsumsi di ASEAN mengalami perubahan. Beberapa komoditas tertentu mengalami peningkatan. Sejak pandemi, konsumsi produk *cold chain* (sayuran, ikan, dll yang membutuhkan lemari pendingin) meningkat. Pada salah satu artikel situs bisnis.com di tahun 2019, di Indonesia, terdapat kenaikan aktivitas *e-commerce* selama Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang justru berdampak positif terhadap permintaan *cold storage* di pasar ritel dan berbanding terbalik dengan kondisi di industri logistik. Lebih detailnya, menurut Chairman Supply Chain Indonesia (SCI), kebutuhan penggunaan *cold storage* pada aktivitas logistik menurun akibat sektor perhotelan, restoran dan catering mengalami penurunan aktivitas ekonomi akibat berlangsungnya PSBB. Namun, pada saat bersamaan, justru terjadi peningkatan kebutuhan untuk pasar ritel yang menasar konsumen tingkat akhir.

Namun, industri rantai pendingin diprediksi akan mengalami pertumbuhan sebesar 30% pada tahun ini, didukung dengan tingginya kebutuhan *cold storage* untuk logistik industri farmasi demi mendukung kegiatan vaksinasi dan ditambah dengan *demand* industri segmen makanan beku (*frozen food*).



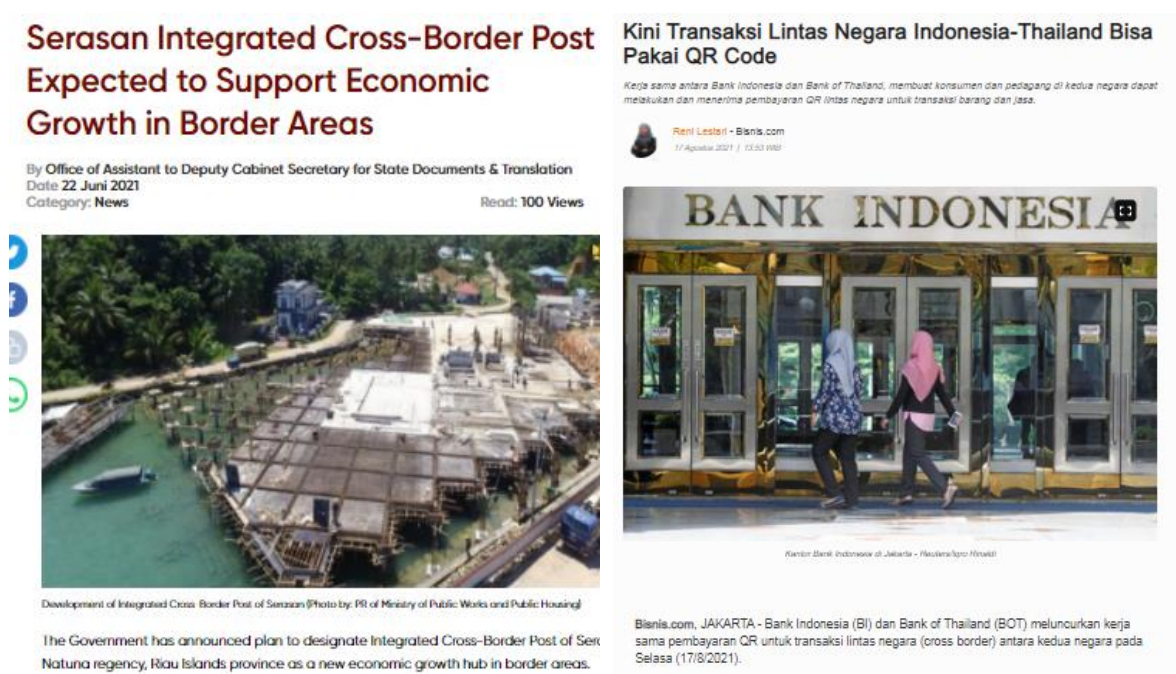
Sumber: internet

Gambar 4.3.9. Berita Terkait Perubahan Perilaku Konsumsi di Masa Pandemi

Ketujuh, logistik di ASEAN pada 2022 akan berubah, dengan diperbolehkannya truk melintasi antar negara. Kebijakan ini telah disetujui dan rencananya akan diratifikasi pada akhir 2021. Kondisi ini akan menambah opsi moda transportasi ekspor dari pesawat dan kapal yang sudah berjalan sebelumnya. Pada Oktober 2017, Kementerian Perhubungan telah menandatangani ASEAN Cross Border Transport of Passengers by Road Vehicle (CBTP) pada

pertemuan the 23rd ASEAN Transport Ministers Meeting (ATM) di Singapura. Biro Komunikasi dan Informasi Publik menambahkan pula, bahwa dengan ditandatanganinya persetujuan tersebut, Indonesia diharapkan untuk dapat meningkatkan kapasitas dan kualitas infrastruktur jalan serta membangun fasilitas pendukung di perbatasan Indonesia dengan negara tetangga. Salah satu implementasi persiapan bahkan di rilis pada halaman Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, yaitu Posko Lintas Batas Terintegrasi Serasan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di kawasan perbatasan (Gambar 4.3.10).

Meski kebijakan CBTP mungkin akan berpengaruh pada YIA, namun sisi positif lainnya, Indonesia juga mulai membangun kerjasama dengan beberapa negara ASEAN. Salah satu bentuk kerjasama yang diluncurkan di tahun 2021 ini adalah Cross-Border QR Payment Linkage antara Bank Indonesia dan Bank of Thailand (BOT) (Gambar 4.3.11).



Sumber: internet

Gambar 4.3.10. Berita Press Realease Setkab mengenai Persiapan Cross-Border Transport of Passangers by Road Vehicle sesuai Perjanjian ASEAN

Sumber: internet

Gambar 4.3.11. Berita Kemudahan Transaksi Lintas Negara dengan Pembayaran berbasis QR Code, Kerjasama Indonesia dan Thailand

Kedelapan, eksportir di DIY dengan produk perishable memerlukan kecepatan dalam pengiriman, di mana kebutuhan ini belum dapat dipenuhi baik dari Bandara YIA maupun Bandara CGK. Narasumber CV Mitra Turindo sebagaimana dijelaskan pada poin 2, melakukan ekspor salak melalui Bandara CGK. Dalam bisnis salak membutuhkan waktu penanganan yang cepat karena akan busuk berkisar seminggu setelah petik. Namun saat ini

proses barang di Indonesia terlalu lama, di mana memerlukan waktu 3-4 hari setelah petik (petik dan *packing* 2 hari + perjalanan 1 hari + menginap di bandara 1 malam). Andaikan dapat dikirim melalui Bandara YIA dapat menghemat waktu menjadi 2 hari saja. Sementara produk salak. Namun sayangnya belum ada penerbangan yang dibutuhkan di Bandara YIA saat ini.

Kesembilan, pelaku usaha menilai kargo udara di DIY relatif mahal, sehingga mempengaruhi daya saing. Narasumber PT Topika merasa biaya kirim saat ini lebih mahal dibanding harga produk, sehingga mempengaruhi daya saing eksportir dengan pesaing dari negara lain. Dari narasumber *forwarder* menyatakan perpindahan Bandara JOG ke YIA menimbulkan tambahan biaya transportasi dan *Regulated Agent* (RA). Tambahan biaya ini dapat mencapai Rp1000 per kg.

Kesepuluh, perbedaan penafsiran pegawai penganganan di Bea Cukai DIY. Dari PT Tropika mengalami case di mana ketika pergantian orang di bea cukai akan mengalami perbedaan penafsiran prosedur. Pada 2009 dan 2015 narasumber pernah terkena kena larangan terbatas, karena dianggap mengambil daun pakis dari hutan. Padahal selama ini, dengan PIC Bea Cukai yang lain, proses pengiriman tidak pernah ada masalah karena produk yang diekspor merupakan budidaya sendiri, bukan hasil hutan.

Kesebelas, kendala teknis di Karantina DIY. CV Mitra Turindo menyatakan selama 2014-2020 tidak ada hambatan di karantina, karena telah memenuhi persyaratan kebun yang teregistrasi hingga prosedur administrasi dari dinas dan OPD terkait. Namun sejak pandemi, prosedur di karantina menjadi lebih ketat. Saat ini pengajuan ke karantina harus 3-7 hari sebelumnya dan tidak bisa mendadak. Selain itu ada batasan kapasitas dan batasan waktu. Akibatnya proses ekspor salak di karantina awalnya kurang dari 1 hari menjadi 1 hari lebih.

Di dalam mengatasi tantangan menarik eksportir untuk melakukan ekspor melalui YIA, ada pelajaran menarik dari Pelabuhan Tanjung Mas. Pada awalnya, tidak ada kapal kontainer domestik yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Mas Semarang. Dari pihak ALFI awalnya mengajak pelayaran dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, seperti Meratus, Spill dan lainnya. Namun kontainer logistik enggan ke Pelabuhan Tanjung Mas karena tidak yakin akan kesediaan barang. **Untuk menarik minat kontainer domestik di Semarang, ALFI berkolaborasi dengan Pelindo untuk memberikan subsidi.** Insentif yang diberikan antara lain potongan biaya dermaga. Selain itu Pelindo juga menurunkan biaya penumpukan kontainer pelabuhan, dari tarif kargo internasional sekitar Rp400rb per 20ft menjadi tarif kargo domestik hanya Rp50rb per 20ft Dengan insentif tersebut mampu menarik kontainer domestik untuk transit ke Semarang. Setelah 3 (tiga) tahun, subsidi perlahan dikurangi. Insight yang didapat dari Pelabuhan Tanjung Mas adalah perlu ada harga pengenalan untuk menarik pelanggan.

Agar para eksportir tertarik ekspor melalui YIA, pelajaran Pelabuhan Tanjung Mas dapat diperhatikan. Pada tahap awal diperlukan insentif yang menarik sehingga YIA menjadi kompetitif sebagai salah satu pintu ekspor di Pulau Jawa. Solusi lainnya adalah:

1. Perbaiki akses penunjang Bandara YIA untuk menarik industri di Jawa Tengah agar melakukan ekspor di DIY;
2. Perlu harga pengenalan untuk menarik forwarder ke Bandara YIA; apabila YIA mau berkompetisi dengan Bandara CGK dan SUB, tidak cukup dengan mengandalkan kelebihan teknis dan geografis saja. Perlu strategi harga untuk menarik minat forwarder;
3. Memperluas potensi Bandara YIA dengan TASL-CITES. DIY memiliki potensi ekspor binatang buas yang tidak dilindungi, misal kumbang. Ada buyer di Jepang untuk event tertentu. Namun untuk memenuhi persyaratan ini dinilai ketat, sehingga sulit untuk memenuhi kriteria dari Kementerian Perdagangan dan Kementerian Lingkungan Hidup.

Pada FGD tanggal 6 Juli 2021 terungkap bahwa proses pembangunan YIA sudah dianggap selesai. Per tahun 2021 sudah dikeluarkan dari daftar Proyek Strategis Nasional. Saat ini pekerjaan yang tersisa adalah menyelesaikan Stasiun Bandara dan *overcapping* (baru dimulai awal Juli 2021). Rencana selesai pada Agustus 2021. Perkiraan biaya investasi untuk kegiatan tersebut sekitar Rp29M. Terminal kargo di Bandara YIA saat ini sudah siap. Sudah digunakan untuk *chartered flight* Antonov. Untuk melengkapi terminal kargo ini akan dibangun *cargo village* di airport city. Pembangunan infrastruktur ini untuk meningkatkan akses ke YIA dan melengkapi sarana penunjang ekspor.

Ada dua proyek besar untuk meningkatkan akses menuju YIA yang saat ini sedang dikerjakan. Pertama, proyek kereta bandara. Per awal Juli 2021, rencana uji coba kereta bandara pada awal Agustus 2021 masih *on track*. Prasarana ditargetkan selesai pada awal Agustus 2021 dan akan diuji coba pada minggu kedua Agustus 2021. Rencananya Kereta Bandara YIA ini akan diresmikan pada 17 Agustus 2021. PT. KAI telah menyiapkan 2 (dua) *trainset (dedicated)* untuk rute Stasiun Tugu – Stasiun Bandara YIA. Perkiraan *headway* 52 menit. Apabila *dedicated trainset* ini ditambah, maka dapat memperpendek angka *headway*. Targetnya angka *headway* akan diturunkan menjadi 30 menit. Rancangan awal jalur Kereta Bandara YIA ini menggunakan Kereta Rel Diesel (KRD). Jalur Stasiun Tugu–Stasiun Bandara YIA ini merupakan bagian yang terpisah dari Kereta Rel Listrik (KRL) Commuter Jogja-Solo. Adapun rencana dari Kemenhub untuk mengubah Kereta Bandara YIA dari KRD menjadi KRL baru sebatas wacana dan akan dibahas pada forum yang terpisah dari persiapan launching Kereta Bandara YIA.

Proyek kedua adalah pembangunan jalan tol. Selain pembangunan jalan tol Jogja – Solo, juga akan dibangun tol Jogja - Kulon Progo. Pada tahun 2020, proyek tol Jogja – Kulon Progo telah memasuki tahap finalisasi trase. Pada tahun Agustus 2021 akan diajukan Ijin Penggunaan Lahan (IPL). Pembangunan jalan tol ini melengkapi proyek jalan tol lainnya yang melintas di DIY (lihat Tabel 4.3.1).

Tabel 4.3.1. Proyek Pembangunan Jalan Tol di DIY

No	Proyek	2020	2021	Target Selesai	Anggaran
1	Tol Jogja Solo	Sudah IPL dan BPJT	Pengadaan lahan dan konstruksi	2024	Rp30T (Multiyears)
2	Tol Jogja Kulon Progo	Finalisasi trase	Sudah sepakat BA untuk Trase Final. Agustus 2021 akan diajukan untuk proses IPL	2024	
3	Tol Jogja Bawen	Sudah IPL dan BPJT	Pengadaan lahan dan konstruksi. Dimulai dari DIY, karena Jateng belum IPL	2024	Rp17,38T (Multiyears)

Sumber: FGD 6 Juli 2021.

BAB V

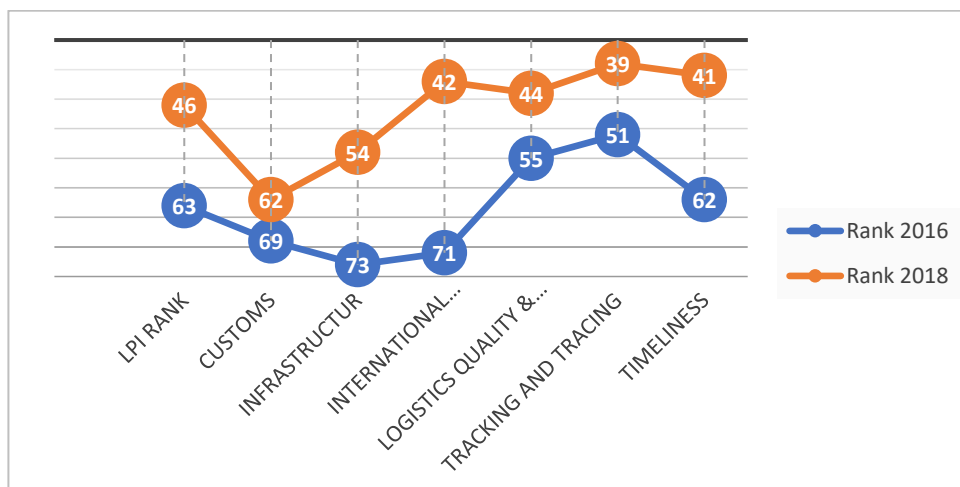
POTENSI YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT SEBAGAI HUB LOGISTIK

Keberadaan Yogyakarta International Airport (YIA) diharapkan dapat mengoptimalkan potensi ekonomi di DIY. Yogyakarta International Airport diharapkan selain menjadi pintu kedatangan wisatawan, juga menjadi pintu ekspor dan hub logistik di Indonesia.

5.1. Potensi Logistik di Indonesia

Indonesia memiliki potensi logistik yang besar di kawasan Asia Tenggara. Indonesia memiliki jumlah penduduk dan nilai Produk Domestik Bruto terbesar di Asia Tenggara. Research (2018) melaporkan sebagai negara terpadat keempat di dunia dengan prospek pertumbuhan dan potensi pasar yang kuat, Indonesia merupakan magnet bagi investor global. Dengan populasi lebih dari 267 juta yang tersebar di 17.500 pulau, sektor logistik di Indonesia sangat penting dalam menghubungkan masyarakat dan bisnis. Hal ini menghasilkan peluang inovasi dan layanan baru di sektor logistik untuk memenuhi kebutuhan pasar. Pendapatan pasar logistik Indonesia diperkirakan mencapai USD 240 miliar pada tahun 2021 (<https://terralogiq.com/teknologi-dan-kemajuan-logistik-di-indonesia-2021/>).

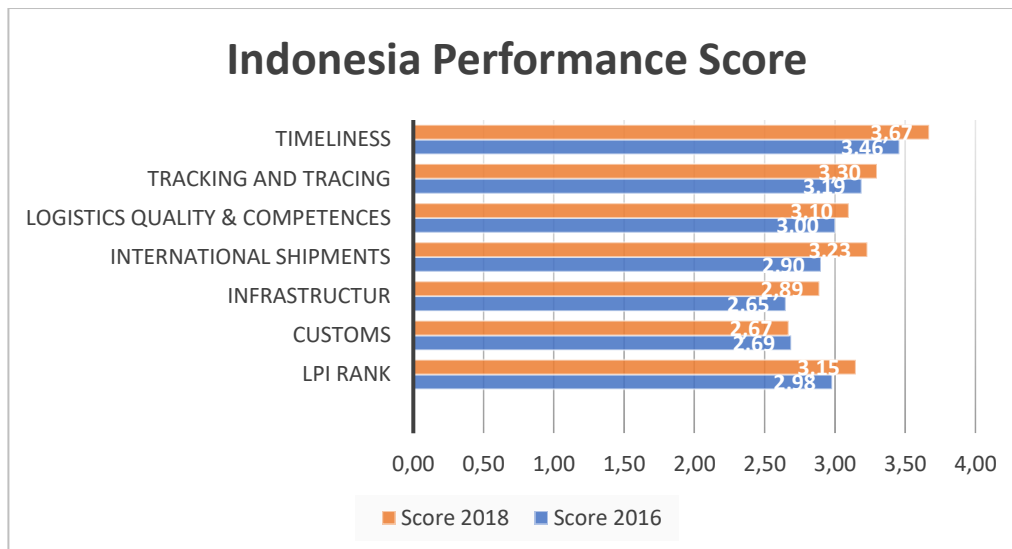
Besarnya potensi logistik di Indonesia belum sepenuhnya diimbangi dengan pencapaian kinerja logistik yang baik. Indonesia pada tahun 2018 menempati peringkat 46 dalam Logistik Performance Index. Peringkat ini lebih baik dibandingkan tahun 2016. Tahun 2016 Indonesia berada pada peringkat 63.



Sumber: Logistik Performance Index, 2016 dan 2018.

Gambar 5.1.1. Peringkat Logistik Performance Index Indonesia Tahun 2016 dan 2018

Skor indikator kinerja logistik Indonesia secara keseluruhan pada tahun 2018 mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2016. Skor tertinggi adalah timeliness sebesar 3,67, skor terendah adalah customs (bea dan cukai) sebesar 2,67. Skor kinerja customs bahkan menurun dibandingkan tahun 2016. Masih perlu banyak perbaikan kinerja logistik Indonesia agar semakin kompetitif.



Sumber: Logistik Performance Index, 2016 dan 2018

Gambar 5.1.2. Skor Indikator Kinerja Logistik Indonesia Tahun 2016 dan 2018

Webinar yang diselenggarakan Terralogiq dan Google 24 November 2020 membahas tentang perkembangan logistik Indonesia dan tantangan yang akan dihadapi oleh industri saat dan paska pandemic Covid-19. Secara khusus webinar membahas pemanfaatan teknologi digital dalam menjawab tantangan industri logistik di tahun 2021. Secara umum performa logistik di Indonesia tidak sebaik negara lain di Asia. Proses konvensional dan manual masih banyak diterapkan oleh industri logistik. Dalam webinar terungkap bahwa sebagian perusahaan logistik masih menangani transaksi melalui telepon dan tidak secara online, serta pelacakan resi atau kertas dalam bukti fisik. Selain itu tantangan terbesar di industri logistik Indonesia adalah alamat yang tidak akurat. Pemanfaatan teknologi digital diharapkan dapat menekan biaya logistik Indonesia dan kinerja logistik secara keseluruhan. Biaya logistik Indonesia mencapai 24 persen dari PDB. Penurunan biaya logistik dapat meningkatkan daya saing logistik. Revolusi digital logistik Indonesia mencakup akses internet, sistem pembayaran, e-commerce dan peta digital (<https://terralogiq.com/teknologi-dan-kemajuan-logistik-di-indonesia-2021/>).

Biaya logistic di Indonesia merupakan yang terbesar di Asia, yaitu sebesar 24% dari PDB. Angka ini jauh lebih tinggi daripada biaya logistic di Malaysia (13% PDB) dan Singapura

(8% PDB). Survei Bank Dunia tahun 2017 menyebutkan Jawa dan Sulawesi merupakan daerah dengan biaya logistic termahal di Indonesia. Biaya logistic yang dimaksud terdiri dari biaya transportasi, biaya pergudangan, biaya penyimpanan persediaan dan biaya administrasi. Biaya transportasi menempati peringkat pertama dari total biaya *logistic* (World Bank, 2017).

Ardianto (2021) mengemukakan ada tiga macam kemacetan dalam logistic di Indonesia, yaitu kemacetan makro, meso dan mikro. Pada level makro, likuiditas jangka pendek sektor logistik akan mengalami tekanan yang cukup tinggi selama pandemic Covid-19. Covid-19 membuat mobilitas dan aktivitas ekonomi terhambat, yang berdampak pada penurunan konsumsi masyarakat dan diikuti penurunan volume produksi dan distribusi barang. Pada lingkup meso, industri logistik ke depan perlu membenahi simpul-simpul transportasi dan jaringan transportasi. Pada level mikro, aspek lingkungan bisnis dan fundamental mempengaruhi mahalnya biaya logistic. Terdapat krisis multi dimensial, aspek fundamental dan keseimbangan perdagangan sebagai akibat mahalnya biaya logistic. Permasalahan lainnya adalah investasi mahal, banyak biaya formal dan informal, serta sistem informasi yang belum terintegrasi.



Sumber: Ardianto (2021).

Gambar 5.1.3. Kemacetan Logistik di Indonesia

Sebagaimana saran dari Panatagama (2020), Ardianto (2021) juga menyarankan digitalisasi logistic untuk meningkatkan konektivitas antar moda. Pembangunan logistic multimoda, infrastruktur dan pengembangan digitalisasi akan menurunkan biaya logistic di Indonesia. Ada empat hal yang harus diurai untuk menyelesaikan kemacetan logistic di Indonesia. Pertama adalah menata regulasi. Pemerintah harus menyediakan stimulus fiskal dan moneter untuk pengembangan logistic di Indonesia. Pemerintah juga perlu mengintegrasikan kanfungsi port antar moda. Pelabuhan diintegrasikan fungsi gateway transshipment dan industry cluster. Konektivitas antar moda dikembangkan lebih baik. Kedua adalah penggunaan teknologi dalam sistem logistic nasional. Penggunaan teknologi akan mendorong perkembangan *e-commerce logistics; smart logistics; green logistics*; dan pemanfaatan teknologi block chain. Ketiga adalah menyusun strategi dan kebijakan digitalisasi logistic.

Strategi dan kebijakan logistic meliputi: 1) menggabungkan seluruh platform logistic yang meliputi G2G, B2G dan B2B; 2) simplifikasi proses bisnis pre-clearance melalui program single submission pengangkut; 3) penerapan one billing one gate pada Pelabuhan utama; dan 4) joint inspection karantina dan bea cukai. Keempat adalah interkoneksi hub. Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2020 mengamanatkan adanya *Ecosystem Logistics National* (NLE) untuk mendukung sistem logistic ekspor/impor. Sistem logistik domestik terdiri dari logistik pangan, urban logistik dan sistem logistik antar pulau (Ardianto, 2021).

Logistic Performance Index (LPI) adalah sebuah alat *benchmarking* yang disediakan oleh Bank Dunia membantu negara-negara untuk mengidentifikasi peluang dan tantangan pada kinerja logistik perdagangan. Berdasarkan LPI *Global Rankings* 2016, Indonesia berada pada peringkat 63 dengan skor 2,98. Indonesia termasuk pada 5 besar negara berkembang yang memberikan performa ekonomi logistik baik. Kinerja logistik Indonesia berdasarkan indikator kepabeanaan, infrastruktur, pengiriman internasional, kompetensi dan kualitas logistik, *tracking-tracing* dan ketepatanwaktuan masih berada pada peringkat 55 ke atas. Infrastruktur logistik Indonesia pada tahun 2016 memiliki skor paling rendah daripada skor indikator lainnya sebesar 2,65. Sedangkan, ketepatanwaktuan logistik Indonesia memiliki skor paling tinggi daripada skor indikator lainnya sebesar 3,46.

Logistik perdagangan Indonesia bekerja semakin baik dengan memanfaatkan peluang yang ada dapat terlihat dari pencapaian di tahun 2018. Berdasarkan LPI *Global Rankings* 2018, Indonesia mengalami peningkatan kinerja yang dibuktikan dengan adanya peningkatan peringkat menjadi 46 dengan skor 3,15. Kinerja logistik Indonesia berdasarkan indikator infrastruktur, pengiriman internasional, kompetensi dan kualitas logistik, *tracking-tracing* dan ketepatanwaktuan mengalami perkembangan yang signifikan pada peringkat 55 ke bawah. Sedangkan, indikator kepabeanaan mengalami peningkatan peringkat yang cukup positif namun masih berada pada peringkat 62. Kepabeanaan logistik Indonesia pada tahun 2018 memiliki skor paling rendah daripada skor indikator lainnya sebesar 2,67. Sedangkan, ketepatanwaktuan logistik Indonesia stabil mempertahankan skor paling tinggi daripada skor indikator lainnya sebesar 3,67. Peningkatan logistik di Indonesia terus berkembang ke arah positif dan menunjukkan banyaknya perbaikan yang menciptakan penguatan sistem logistik Indonesia.

Tabel 5.1.1. LPI Rank Economy Tahun 2016

Economy 2016	LPI Rank			LPI Rank			% of highest performer	Customs		Infrastruktur		International Shipments		Logistics quality & competences		Tracking and Tracing		Timeliness	
	Rank	Lower Bound	Upper Bound	Score	Lower Bound	Upper Bound		Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Germany	1	1	4	4,23	4,18	4,27	100	2	4,12	1	4,44	8	3,86	1	4,28	3	4,27	2	4,45
Luxemburg	2	1	12	4,22	3,97	4,47	99,8	9	3,90	4	4,24	1	4,24	10	4,01	8	4,12	1	4,80
Sweden	3	1	7	4,20	4,09	4,32	99,3	8	3,92	3	4,27	4	4,00	2	4,25	1	4,38	3	4,45
Netherlands	4	1	6	4,19	4,11	4,27	98,8	3	4,12	2	4,29	6	3,94	3	4,22	6	4,17	5	4,41
Singapore	5	2	9	4,14	4,06	4,22	97,4	1	4,18	6	2,20	5	3,96	5	4,09	10	4,05	6	4,40
Belgium	6	5	9	4,11	4,04	4,18	96,4	13	3,83	14	2,05	3	4,05	6	4,07	4	4,22	4	4,43
Austria	7	3	11	4,10	3,98	4,21	96	15	3,79	12	4,08	9	3,85	4	4,18	2	4,36	7	4,37
United Kingdom	8	6	9	4,07	4,03	4,11	95,2	5	3,98	5	4,21	11	3,77	7	4,05	7	4,13	8	4,33
Hongkong SAR, China	9	6	9	4,07	4	4,14	95,1	7	3,94	10	4,10	2	4,05	11	4,00	14	4,03	9	4,29
United States	10	10	12	3,99	3,99	4,04	92,8	16	3,75	8	4,15	19	3,65	8	4,01	5	4,20	11	4,25
Indonesia	63	51	72	2,98	2,8	3,17	61,5	69	2,69	73	2,65	71	2,90	55	3,00	51	3,19	62	3,46

Sumber : LPI

Tabel 5.1.2. LPI Rank Economy Tahun 2018

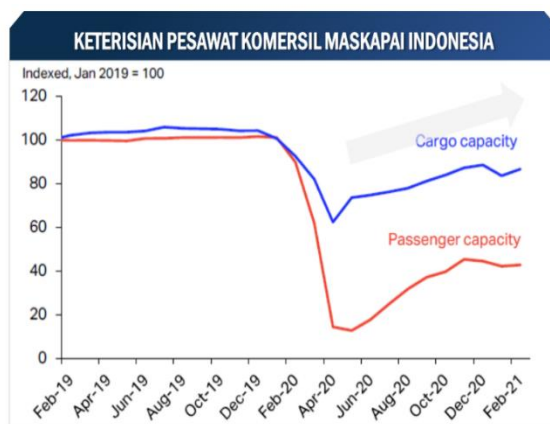
Economy 2018	LPI Rank			LPI Rank			% of highest performer	Customs		Infrastruktur		International Shipments		Logistics quality & competences		Tracking and Tracing		Timeliness	
	Rank	Lower Bound	Upper Bound	Score	Lower Bound	Upper Bound		Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Germany	1	1	1	4,20	4,16	4,25	100,0	1	4,09	1	4,37	4	3,86	1	4,31	2	4,24	3	4,39
Sweden	2	2	12	4,05	3,90	4,20	95,4	2	4,05	3	4,24	2	3,92	10	3,98	17	3,88	7	4,28
Belgium	3	2	12	4,04	3,92	4,16	94,9	14	3,66	14	3,98	1	3,99	2	4,13	9	4,05	1	4,41
Austria	4	2	14	4,03	3,88	4,17	94,5	12	3,71	5	4,18	3	3,88	6	4,08	7	4,09	12	4,25
Japan	5	2	10	4,03	3,96	4,09	94,5	3	3,99	2	4,25	14	3,59	4	4,09	10	4,05	10	4,25
Netherlands	6	2	11	4,02	3,95	4,09	94,3	5	3,92	4	4,21	11	3,68	5	4,09	11	4,02	11	4,25
Singapore	7	2	15	4,00	3,86	4,13	93,6	6	3,89	6	4,06	15	3,58	3	4,10	8	4,08	6	4,32
Denmark	8	2	17	3,99	3,82	4,16	93,5	4	3,92	17	3,96	19	3,53	9	4,01	3	4,18	2	4,41
United Kingdom	9	3	11	3,99	3,93	4,05	93,3	11	3,77	8	4,03	13	3,67	7	4,05	4	4,11	5	4,33
Finland	10	1	21	3,97	3,68	4,26	92,7	8	3,82	11	4,00	16	3,56	15	3,89	1	4,32	8	4,28
Indonesia	46	31	64	3,15	2,85	3,45	67,2	62	2,67	54	2,89	42	3,23	44	3,10	39	3,3	41	3,67

Sumber : LPI

5.2. Potensi Yogyakarta International Airport sebagai Hub Logistik

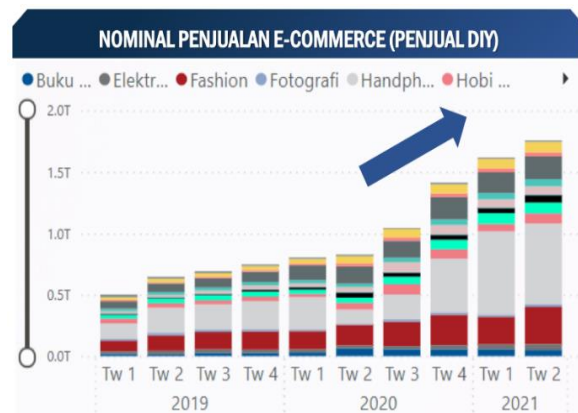
Selama masa pandemi Covid-19, pesawat komersil maskapai Indonesia mengalami penurunan dalam bisnis angkutan penumpang. Penurunan bisnis ini menurun sangat curam pada bulan April 2020 hingga indeks berada di bawah 20. Meskipun, perkembangan bisnis ini mulai membaik yaitu pada posisi indeks kurang lebih 40, namun masih jauh dari posisi awal yang berada pada posisi 100. Operasional maskapai masih tetap dapat bertahan hingga saat ini karena bisnis kargo maskapai mengalami penurunan yang lebih rendah daripada bisnis angkutan penumpang seperti yang ditunjukkan pada grafik. Bisnis kargo lebih cepat pulih pada yang menjadi penopang utama kegiatan maskapai dan terus menunjukkan tren pertumbuhan.

Sedangkan, digitalisasi *e-commerce* yang berkembang masif dan sangat signifikan menjadi penopang utama dalam bisnis kargo. Volume transaksi *e-commerce* masih berpotensi untuk meningkat dalam perkembangannya. Bandara YIA memiliki potensi sebagai port *e-commerce*. Pelaku usaha menilai layanan impor di DIY relatif mudah, sehingga memiliki preferensi angkut lanjut dari Bandara YIA. Apabila dimaksimalkan, hal ini dapat menjadi port *e-commerce* untuk mendukung konsumsi DIY dan Jawa Tengah. Menurut AFFA, saat ini konsumsi *e-commerce* meningkat 30-38% per tahun.



Sumber: Bank Indonesia, 2021

Gambar 5.2.1. Keterisian Pesawat Komersil Maskapai Indonesia



Sumber: Bank Indonesia, 2021

Gambar 5.2.2. Nominal Penjualan E-Commerce (Penjualan DIY)

Pertama, Potensi Efisiensi Rantai Logistik dari Bandara YIA

1. Logistik memiliki *trade-off* antara biaya dan kecepatan (**Service Level Agreement/SLA**). Setiap jasa kargo logistik umumnya memiliki variasi jasa yang mengombinasikan antara biaya dan kecepatan. Semakin cepat jasa yang diperlukan, maka semakin tinggi harganya. Kargo udara memiliki SLA yang lebih tinggi dibandingkan moda

transportasi lain. Namun tarif kargo udara relatif lebih mahal, karena dipengaruhi oleh volume, ketersediaan rute direct atau transit dan frekuensi penerbangan.

2. **Variabel biaya dan kecepatan tersebut akan di update secara berkala oleh pihak logistik.** Dari narasumber Ninja Express akan melakukan pengikinan secara mingguan untuk mereview SLA dan melakukan update bulanan jika terkait dengan biaya. Sama halnya dengan JNE yang akan melakukan review jalur secara triwulanan, dengan fokus pada efisiensi biaya.
3. **Dalam jangka pendek, keberadaan Bandara YIA tidak mempengaruhi biaya maupun kecepatan logistik dalam negeri.** Narasumber JNE menyampaikan pada 2016 pengiriman dari DIY seluruhnya menggunakan kargo udara. Namun sejak kenaikan biaya tarif Surat Muatan Udara (SMU) dan tarif pergudangan transportasi udara dalam beberapa tahun terakhir, saat ini pengiriman kargo telah menggunakan multi-moda. Saat ini 60-70% telah beralih menggunakan trucking. Terjadi *trade-off* antara biaya yang dapat ditekan, yang dikompensasi dengan durasi pengiriman yang lebih lama. Dengan kondisi penerbangan reguler yang masih rendah di Bandara YIA, diperkirakan belum akan menekan biaya logistik udara. Sehingga keputusan penggunaan multi-moda masih tetap dipertahankan.
4. **Namun dalam jangka menengah panjang, keberadaan Bandara YIA berpotensi mempercepat kecepatan logistik.** Terdapat dua prasyarat, yakni i) penambahan rute *flight* reguler dan ii) seluruh fasilitas serta akses penunjang Bandara telah beroperasi optimal. Apabila kedua prasyarat tersebut telah terpenuhi, diperkirakan dapat menekan biaya logistik. Hal ini dapat dimanfaatkan oleh pelaku usaha logistik untuk meningkatkan kecepatan proses pengiriman.
5. **Trafik logistik Bandara YIA saat ini didominasi oleh kargo outgoing.** Sementara trafik kargo *incoming* secara historis masih rendah. Dikonfirmasi menggunakan data dari AP, pada 2020 kargo *outgoing* di Bandara YIA mencapai 5.316 ton, sementara kargo *incoming* tercatat 1.255 ton. Keberadaan Bandara YIA seharusnya berpotensi memperlancar distribusi pasar UMKM dan *e-commerce* dari sekitar DIY keluar daerah.

Kedua, Potensi Pergudangan di DIY

6. **Sistem pemilihan gudang utamanya memperhatikan aspek luas lahan dan ketersediaan akses.** Untuk kebutuhan gudang, membutuhkan luas lahan berkisar 1000m². Adapun untuk kebutuhan hub center, luas lahan yang dibutuhkan mencapai 2500-5000m². Dari aspek akses, terdapat prasyarat parkir luas dan jalan raya yang mampu dilewati truk.

Dalam FGD ini, seluruh narasumber belum ada rencana menggunakan gudang di Bandara YIA, karena keterbatasan informasi mengenai pengembangan gudang logistik di Bandara YIA.

Ketiga, Potensi Kargo Udara Pasca Pandemi

- 7. Hingga Triwulan I 2021, permintaan kargo udara tercatat mengalami peningkatan walaupun belum signifikan.** Narasumber Pos Regional 6 menyatakan saat ini pengiriman kargo telah mencapai 70% dari target. Untuk mempercepat pencapaian target, terus dilakukan inovasi dengan melakukan *pickup* kepada konsumen maupun mengembangkan fitur *Cash on Delivery* (COD).
- 8. Inovasi COD diminati masyarakat, namun masih banyak yang belum memahami prosedurnya.** Beberapa kejadian penolakan dari pembeli untuk membayar produk dari COD menjadi viral, bahkan beberapa telah dibawa ke ranah hukum. Menurut JNE, permintaan terhadap COD terus meningkat dalam 2 tahun terakhir. Namun terdapat kendala pada sisi *seller* maupun *buyer* yang tidak memahami aturan COD secara baik, sehingga menyebabkan pihak kurir menjadi korban. Ketua Asosiasi Pengusaha Pribumi Indonesia (Asprindo) beropini bahwa kasus COD harus dibawa menjadi isu nasional.
- 9. Saat ini terlihat ada pergeseran minat masyarakat yang memprioritaskan pembelian di marketplace dibanding pembelian secara offline.** Beberapa retail besar mulai menutup gerai offline, seperti Giant dan Matahari. Perlu diperhatikan apakah retail besar ini dapat migrasi ke *marketplace online* atau malah bangkrut. Apabila retail besar ini sampai bangkrut justru akan menimbulkan dampak negatif bagi ekonomi.

5.3. Tantangan Yogyakarta Internasional Airport sebagai Hub Logistik

Ada beberapa tantangan yang dihadapi untuk menjadikan YIA sebagai salah satu hub logistik di Indonesia.

- 1. Keterbatasan penerbangan reguler, akibat pandemi.** Beberapa rute yang memiliki trafik rendah ditutup oleh maskapai. Selain itu frekuensi penerbangan juga dikurangi, seiring dengan okupansi penerbangan yang masih rendah. Saat ini operasional *flight* di Bandara YIA masih sekitar 30-40%.
- 2. Konektivitas antar Bandara di YIA masih rendah.** Saat ini Bandara YIA baru optimal melayani penerbangan ke beberapa kota besar. Adapun kebutuhan pengiriman ke kota lain seperti Labuan Bajo, Padang, dll harus transit dulu di Bandara CGK. Kebutuhan transit ini menambah biaya dan waktu pengiriman. Narasumber Ninja Express menggunakan 3

bandara besar untuk pengiriman kargo udara di Jawa yakni Bandara CGK, SUB dan YIA. Bandara CGK dan SUB memiliki rute yang mumpuni. Andaikan Bandara YIA menambah rute seperti bandara CGK dan SUB, maka dapat memangkas waktu kirim 1-2 hari.

3. **Akses dari dan ke Bandara masih terbatas.** Tol dari Jogja-Solo dan Jogja-Bawen dalam tahap pembangunan, diperkirakan dapat beroperasi sejak 2023. Namun tol ke Jogja-Kulon Progo masih dalam tahap perencanaan, sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama. Keberadaan akses ini berpengaruh pada kecepatan dan biaya logistik.
4. **Kesulitan mencari gudang yang layak di DIY.** Narasumber Ninja Express merasa lokasi di DIY, utamanya di sekitar Bandara YIA masih belum ada kejelasan penggunaannya. Andaikan bisa pindah gudang ke dekat Bandara YIA akan lebih menguntungkan bagi bisnis. Saat ini konsep Aerocity belum dipahami secara mendetail oleh narasumber.
5. **Irisan pekerjaan antara Badan Usaha AP yang melayani jasa pergudangan dan pemeriksaan dengan RA yang mengawasi pemeriksaan.** Keberadaan RA diwajibkan dalam Bandara, sesuai dengan Permenhub No 153 Tahun 2015 tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok (Supply Chain) Kargo dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara. Setelah kargo melalui pemeriksaan oleh RA, selanjutnya ketika kargo akan dimasukkan kedalam gudang maka akan diperiksa kembali oleh airline masing-masing. Pemeriksaan ini menimbulkan waktu dan biaya tambahan yang harus ditanggung oleh logistik.
6. **RA di Bandara YIA masih memiliki kekurangan yang menghambat kinerja logistik.** Saat ini Hanya terdapat satu RA di Bandara YIA, yakni PT. Buana Citradjaya Dirgantara. Narasumber merasa monopoli RA tersebut menyebabkan kinerja RA tidak optimal. Kemampuan RA baik dari sisi infrastruktur, perlengkapan dan kemampuan SDM masih kurang. Ketika dilakukan uji coba RA di Bandara YIA, terdapat kurang lebih 8 ton kargo yang tidak jadi berangkat. Selain itu posisi RA dirasa tidak ideal karena jauh dari bandara dan space yang masih kurang. Ketika kondisi logistik sudah normal, akan berbahaya apabila kualitas dan kapasitas RA di Bandara YIA tidak ditingkatkan
7. **Regulasi dirasa masih dapat disederhanakan.** Menurut narasumber, tiap regulator bandara memiliki standar yang berbeda terhadap penerapan regulasi. Apabila di Bandara YIA regulator lebih komunikatif dan lebih sederhana, maka akan berpotensi menarik *forwarder* dan logistik.
8. **Biaya pengiriman menggunakan Kargo udara masih relatif mahal.** Saat ini terdapat 6 komponen biaya (SMU + Biaya Administrasi + Biaya RA + Biaya Gudang + Biaya Jasa

+ PPN) dengan total berkisar Rp2.000 per kg. Menurut JNE, apabila kebutuhan pengiriman berkisar 3-4 ton akan lebih murah menggunakan kargo darat.

- 9. Biaya pergudangan yang mahal. Narasumber JNE mengatakan** tarif pergudangan di Bandara JOG sebelumnya berkisar Rp770/kg (Empu dan Pemeriksaan Gudang Rp660 + Biaya Gudang Rp110). Saat ini di Bandara YIA ada tambahan biaya RA mencapai Rp660/kg

Ada beberapa masukan untuk mengatasi tantangan YIA sebagai hub logistik. **Pertama, memperbaiki keterbatasan kemampuan RA di Bandara YIA.** Terdapat opsi meningkatkan kemampuan RA PT. BCD di Bandara atau membuka kesempatan 1-2 RA lain di Bandara YIA agar terjadi persaingan yang sehat. **Kedua, perlu stimulus subsidi ongkir dari pemerintah agar UMKM dapat menjangkau jasa kargo udara.** Hingga saat ini biaya kargo udara masih dinilai mahal, utamanya bagi UMKM. Apabila beban ongkir dibebankan seluruhnya ke konsumen, maka akan membuat harga produk UMKM menjadi tidak kompetitif dibanding produk usaha besar yang memiliki skala produksi yang lebih baik. **Ketiga, efisiensi kerja, agar tidak ada tumpang tindih antara Badan Usaha Pemeriksaan Kiriman dari Angkasa Pura dengan RA.** Selama ini pelaku usaha logistik telah percaya dengan kualitas pemeriksaan dari AP. Namun dengan penerapan RA di Bandara YIA dirasa menambah biaya logistik, namun tidak diimbangi dengan penambahan kualitas layanan. Narasumber saat ini menilai keberadaan RA bertentangan dengan instruksi presiden untuk mempermudah layanan logistik. Oleh karena itu narasumber menyarankan keberadaan RA secara *dedicated* dihilangkan dan dilebur kedalam pemeriksaan gudang saja. **Keempat, perlu edukasi secara menyeluruh untuk transaksi *online marketplace*.** Saat ini mayoritas fokus pemerintah adalah mengedukasi pelaku usaha agar dapat memasarkan produk di marketplace. Disisi lain edukasi kepada pembeli relatif minimal. Akibatnya sering terjadi kesalah pahaman seperti dalam isu COD. Untuk meningkatkan kenyamanan, *bad customer* dan *bad shipper* perlu untuk di suspend dari *platform marketplace*.

Dari hasil FGD 6 Juli 2021 disampaikan bahwa dukungan terhadap keberadaan YIA sebagai hub logistik terus dilakukan dengan menyelesaikan beberapa pembangunan infrastruktur. Airport city telah disiapkan seluas 86ha di kawasan bandara YIA. Airport city ini diperuntukkan untuk memperkuat i) tourism dan ii) *logistik system*. Rencananya airport city akan digunakan untuk *cargo village*, akomodasi hotel dan atraksi wisata. Pengembangannya akan dilakukan secara multiyears dengan skema partnership *Built Operate Transfer* (BOT).

Terkait kawasan aerotropolis, Pemkab Kulon Progo sedang memetakan RDTR kawasan di sekitar Bandara YIA yang dapat digunakan untuk kawasan aerostropolis. Dalam prosesnya Pemda DIY membantu menyusun gambaran besar tata ruang melalui citra satelit skala 1:5000. Selanjutnya akan dilakukan penyesuaian antara gambar besar dari Pemda DIY dengan kondisi riil dari masing-masing Pemkab. Targetnya dalam Juli 2021 ini dapat selesai. Pemetaan kondisi riil ini akan membentuk RDTR yang berisi zonasi dan lainnya (FGD 6 Juli 2021).

Dari sisi *logistik system*, pihak Angkasa Pura sendiri telah menjadikan Bandara YIA sebagai salah satu hub logistik utama di Jawa, selain Bandara CGK, SUB dan SRG. Pengembangan Bandara YIA ini akan dibangun segala kebutuhan logistik yang dibutuhkan, termasuk *trans-shipment*, ekspor-impor, terminal *e-commerce* dan menghubungkan produsen ke konsumen. Pengembangan Airport City dibagi menjadi 5 (lima) kluster utama, yakni Cluster 1 Hotel dan MICE; Cluster 2 Commance center dan Business Park; Custer 3 Cargo Village, Agro Industry dan Pergudangan Berikat; Cluster 4 Universitas dan Rumah Sakit; Cluster 5 Theme Park (lihat Tabel 5.3.1)

Tabel 5.3.1. Cluster Airport City di YIA

Cluster	Product Development	Bobot	Target Selesai
Cluster 1	Hotel dan MICE	26.0%	2026
Cluster 2	Commance Center dan Business Park	12.4%	2024
Cluster 3	Cargo Village, Agro Industry dan Pergudangan Berikat	18.2%	2028
Cluster 4	Universitas dan Rumah Sakit	12.2%	2026
Cluster 5	Theme park	26.6%	2030

Sumber: hasil FGD 6 Juli 2021.

Secara timeline, pada 2021 fokus utama adalah penyelesaian akusisi lahan dan proses perizinan pengembangan kawasan. Adapun proses konstruksi mayoritas akan dilakukan pada 2022 s.d 2024. Ditargetkan pengembangan kelima cluster akan selesai pada 2030

BAB VI

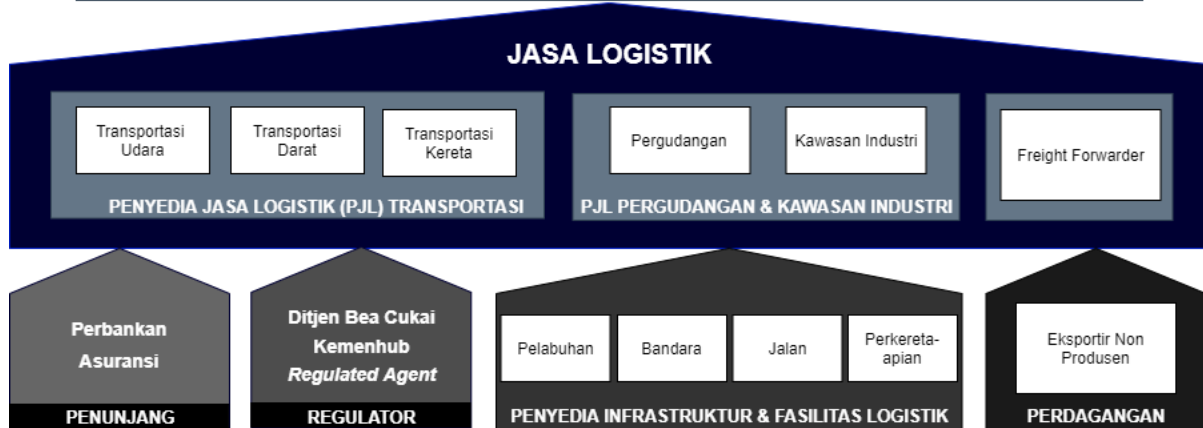
ANALISIS PEMANGKU KEPENTINGAN EKSPOR DAN LOGISTIK MELALUI YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT

Bab ini akan membahas mengenai analisis stakeholders ekspor melalui YIA dan potensi YIA sebagai hub logistik. Dari analisis stakeholders akan dirumuskan identifikasi kebutuhan masing-masing stakeholders. Identifikasi kebutuhan stakeholders dibagi ke dalam dua bagian, yaitu *critical point* kebutuhan *stakeholders* dan *existing service blueprint performance*. Dari kedua bagian tersebut akan dilakukan analisis dan visualisasi permasalahan ekspor impor melalui YIA.

6.1. Identifikasi Stakeholder

Berdasarkan hasil studi melalui berbagai sumber dan hasil interpretasi dari kegiatan FGD, secara umum, stakeholder atau pemangku kepentingan dalam kegiatan ekspor-impor dapat dibagi menjadi Pelaku Utama, Pelaku Pengukung, Jasa Pendukung dan Regulator. Pelaku utama adalah aktor utama yang terlibat dalam kegiatan ekspor impor, termasuk didalamnya: Eksportir produsen (UMKM, Petani), Negara Lain (Importir), Eksportir non produsen, Konsumen dan PT. Angkasa Pura (YIA). Pelaku pendukung adalah unit usaha pemerintah (BUMN) atau perusahaan ‘perantara’ dalam kegiatan ekspor-impor, serta asosiasi yang mendukung keberlangsungan kegiatan ekspor impor, seperti: Jasa marga, Perusahaan bongkar muat, Platform perdagangan daring dan Asosiasi pelaku ekspor impor. Dua aktor lain yang mungkin tidak terlibat langsung dalam kegiatan ekspor-impor adalah Jasa pendukung yang ikut berurusan dalam transaksi ekspor impor seperti perbankan dan asuransi, serta Regulator yang mengeluarkan terkait transaksi ekspor impor. Regulator, jika dilihat lebih mendetail, terdiri dari berbagai instansi yang saling bersinergi, namun heterogen fungsionalitasnya, seperti: Kementerian Perdagangan, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Badan Karantina Kementerian Pertanian, Ditjen Bea dan Cukai Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, Regulated Agent, Pemerintah Daerah dan lain-lain. Sehingga, dapat disusun peta pelaku ekspor-impor sesuai yang telah didefinisikan diatas dalam bagan berikut.

Kelompok Komoditas	Pakaian jadi bukan rajutan	Kayu, Barang dari kayu	Jerami/ bahan anyaman
	Perabot, penerangan rumah	Kertas/ karton	Jangat dan kulit mentah
	Barang- barang dari kulit	Minyak atsiri, kosmetik, wangi-wangian	Tutup kepala
	Barang- barang rajutan	Plastik dan barang dari plastik	Bulu unggas
	Benda-benda dari batu, gips dan semen		
Komoditas potensial DIY			



Gambar 6.1.1. Peta Pemangku Kepentingan Ekspor dan Logistik

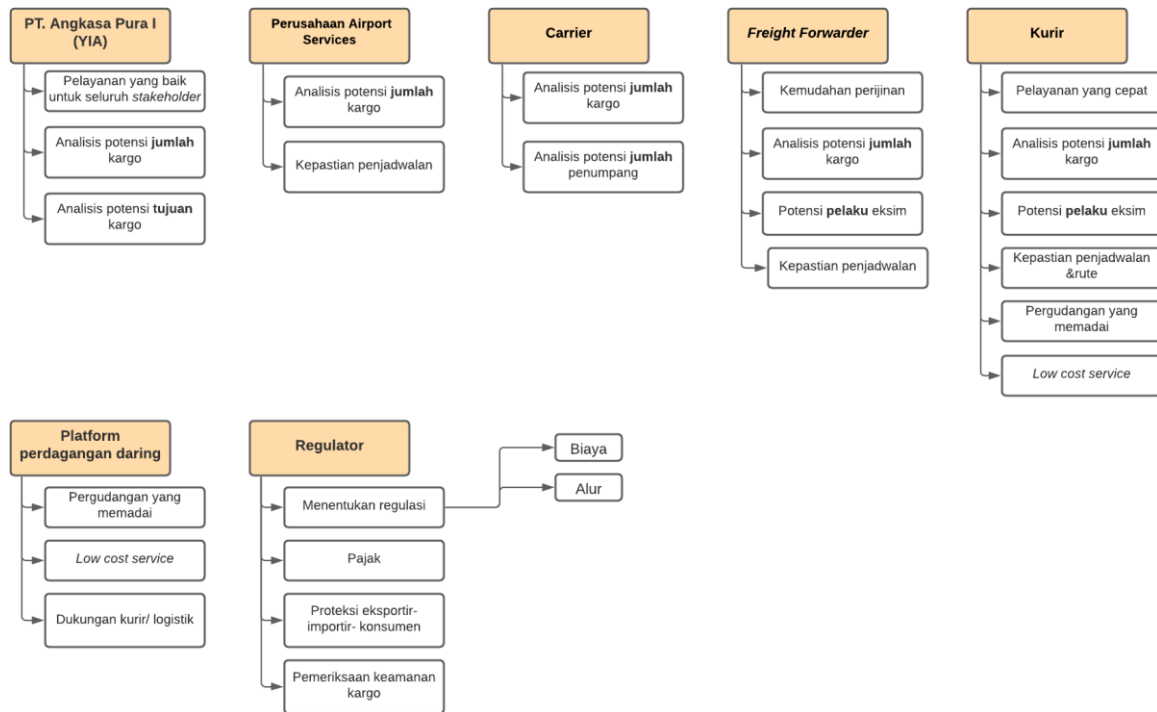
6.2. Identifikasi Kebutuhan Stakeholder

Selanjutnya, untuk dapat memahami keinginan stakeholder dan sebagai langkah awal dari analisis dan visualisasi permasalahan ekspor impor melalui YIA, disusun diagram analisis kebutuhan/ keinginan stakeholder. Analisis stakeholder merupakan langkah pertama dalam manajemen stakeholder. Langkah ini merupakan sebuah proses penting yang sering digunakan diawal proyek/ kegiatan penyelesaian permasalahan demi mendapatkan support dari stakeholder terkait. Saat ingin mengembangkan suatu proyek/menyelesaikan suatu permasalahan, tindakan yang diambil pasti akan memiliki dampak/ memengaruhi banyak pihak. Pihak-pihak yang dimaksud disini adalah stakeholder yang akan berurusan dengan sistem/proyek/rencana yang sedang dirancang. Dengan melakukan analisis stakeholder, dapat diketahui kebutuhan dan keinginan stakeholder, sehingga dapat dilakukan analisis lebih lanjut siapa sajakah yang akan menjadi pendukung kuat gagasan. Selain itu, kegiatan ini dapat pula dikatakan sebagai salah satu upaya identifikasi stakeholder yang keinginannya tidak searah dan mungkin akan menimbulkan konflik – jika ternyata teridentifikasi banyak kebutuhan/ keinginan stakeholder yang berlawanan dengan ide yang diusulkan.

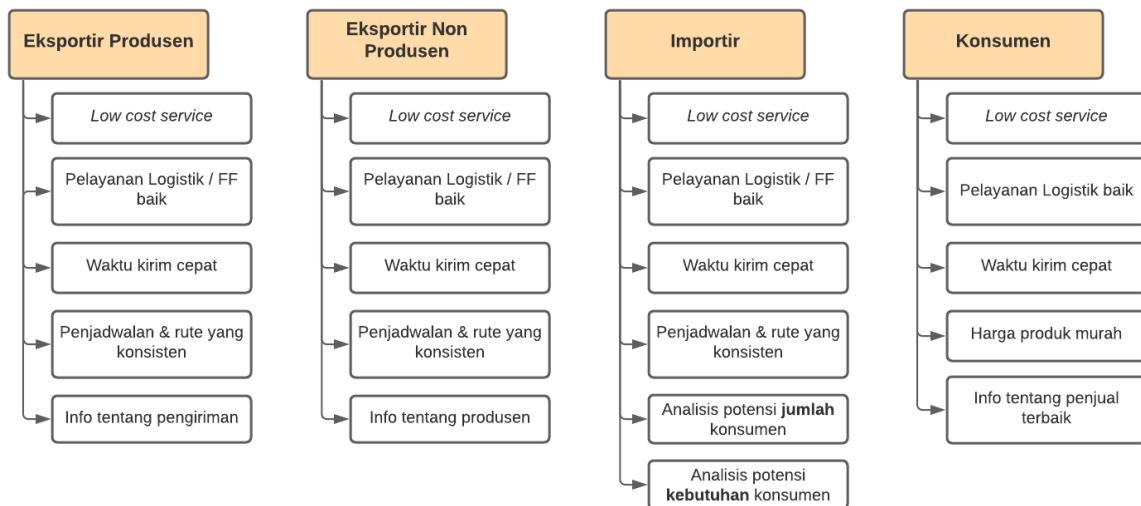
6.2.1. Critical Point Kebutuhan Stakeholder

Dalam kegiatan manajemen stakeholder, terdapat tiga langkah atau proses utama, yaitu: mengidentifikasi, memprioritaskan dan memahami pemangku kepentingan. Pada riset ini, sebagai riset preliminari, kegiatan manajemen stakeholder hanyalah pada tahapan identifikasi

stakeholder saja (tahap pertama saja). Mengidentifikasi stakeholder dimulai dengan kegiatan brainstorming siapa saja stakeholder yang terkait dalam kegiatan ekspor impor. Hasil analisis stakeholder yang telah dilakukan, diberikan pada bagan berikut



Gambar 6.2.1. Identifikasi Stakeholders Pendukung Kegiatan Ekspor dan Logistik



Gambar 6.2.2. Identifikasi Pelaku Utama Ekspor dan Impor

Setelah berhasil mengidentifikasi kebutuhan stakeholder di atas, secara garis besar, dalam alur kegiatan ekspor-impor, perlu dicapai tiga belas (13) descriptive goals yang ditunjukkan pada tabel 6.2.1. Untuk menentukan skala prioritas dari capaian yang cukup

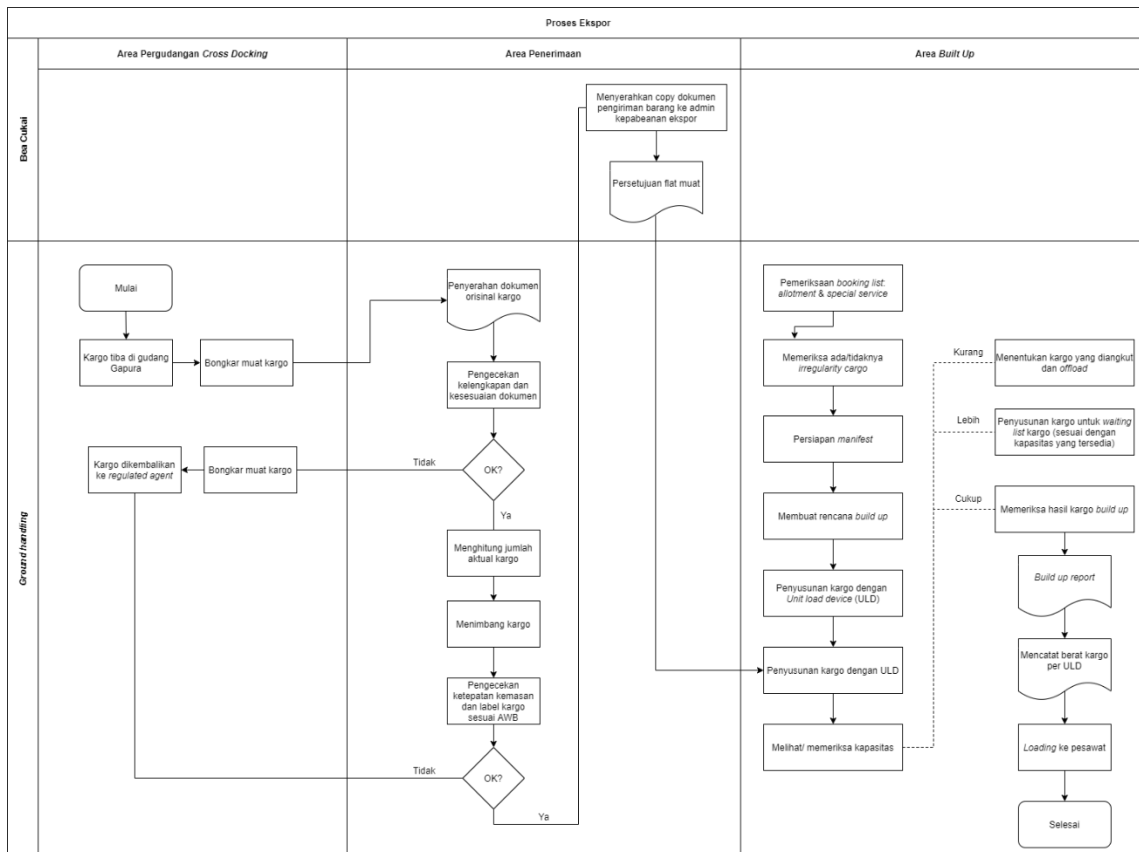
banyak tersebut, selanjutnya dianalisis pula apakah tujuan tersebut bersifat Sangat Penting / Penting / Diinginkan dan urgensinya, apakah Sangat Mendesak / Mendesak / Tidak Mendesak. Kemudian, untuk mengukur ketercapaian tujuan yang diberikan, diperlukan suatu matriks pengukuran, yang tentunya akan berbeda-beda tergantung dengan tujuan yang ingin dicapai, sehingga, pada bagian tabel terakhir, diberikan pula informasi terkait matriks pengukuran apa yang dapat digunakan dalam analisis keberhasilan tujuan yang ingin dicapai.

Tabel 6.2.1. Critical Point dalam Kegiatan Ekspor dan Logistik

	Descriptive Goals	Critical/ Important/ Desirable	Constraint	Metric Measurement
1	<i>Service Excellent YIA</i>	<i>Important</i>	<i>Constraining</i>	<i>Service Quality</i> (Waktu pelayanan, Kepuasan pelanggan, Ketersediaan informasi, Fasilitas)
2	Prediksi potensi tujuan, jumlah dan penjadwalan kargo	<i>Critical</i>	<i>Mildly Constraining</i>	<i>Actual VS Prediction</i>
3	Kemudahan Perijinan	<i>Critical</i>	<i>Constraining</i>	Kemudahan perijinan/investasi, Waktu proses perijinan
4	<i>Low-Cost Service</i>	<i>Critical</i>	<i>Constraining</i>	Frekuensi transaksi
5	<i>Service Excellent Ekspedisi / FF</i>	<i>Important</i>	<i>Constraining</i>	<i>Service Quality</i> (Waktu pelayanan, Kepuasan pelanggan)
6	Pengiriman tepat waktu	<i>Critical</i>	<i>Mildly Constraining</i>	Frekuensi transaksi (<i>repeat order</i>), <i>Feedback</i> (Konsumen, Eksportir, Importir)
7	Harga produk murah	<i>Desirable</i>	<i>Not Constraining</i>	Frekuensi transaksi (<i>repeat order</i>), <i>Consumer's feedback</i>
8	Pergudangan yang memadai	<i>Important</i>	<i>Not Constraining</i>	Prediksi jumlah kargo VS <i>Actual</i> jumlah kargo ~ Kapasitas maksimal gudang
9	Alur eksim yang efisien	<i>Important</i>	<i>Mildly Constraining</i>	Jumlah <i>stakeholder</i> , <i>Stakeholder's feedback</i>
10	<i>Reasonable Tax Cost</i>	<i>Desirable</i>	<i>Not Constraining</i>	<i>Stakeholder's feedback</i>
11	Penjadwalan rute yang konsisten	<i>Important</i>	<i>Constraining</i>	<i>Cronbach's alpha</i>
12	Informasi Produsen dan Pengiriman	<i>Desirable</i>	<i>Not Constraining</i>	<i>Feedback</i> Eksportir
13	Prediksi jumlah dan kebutuhan konsumen	<i>Desirable</i>	<i>Not Constraining</i>	<i>Actual VS Prediction</i>

6.2.2. Existing Service Blueprint Performance

Pada kegiatan ekspor, proses ekspor kargo diawali dengan prosedur penjemputan kargo dari lokasi pelanggan, kemudian dilanjutkan dengan persiapan pengiriman atau freight forwarding dan screening oleh regulated agent, diakhiri dengan berbagai proses penanganan kargo sesuai SOP terminal kargo. Kegiatan penanganan kargo di terminal kargo secara garis besar terdiri dari proses penerimaan, proses build up, hingga memuat kargo ke pesawat, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 6.2.3.



Sumber: Silalahi (2015).

Gambar 6.2.3. Standar Operasional Prosedur Proses Ekspor

Tahap pertama

Tahap ini dimulai dengan masuknya kargo baru di area pergudangan cross docking. Kargo yang masuk kemudian diproses dengan melakukan bongkar muat kargo, dilanjutkan dengan penumpukan/pengumpulan kargo di palet dan pengiriman kargo ke gudang menggunakan forklift. Berdasarkan alur yang diberikan, analisis point dari tahap ini adalah: Jika volume kargo sangat banyak, tahap ini cenderung akan mengalami bottleneck, sehingga akan membutuhkan waktu proses yang lebih lama. Bagaimana penjadwalannya?

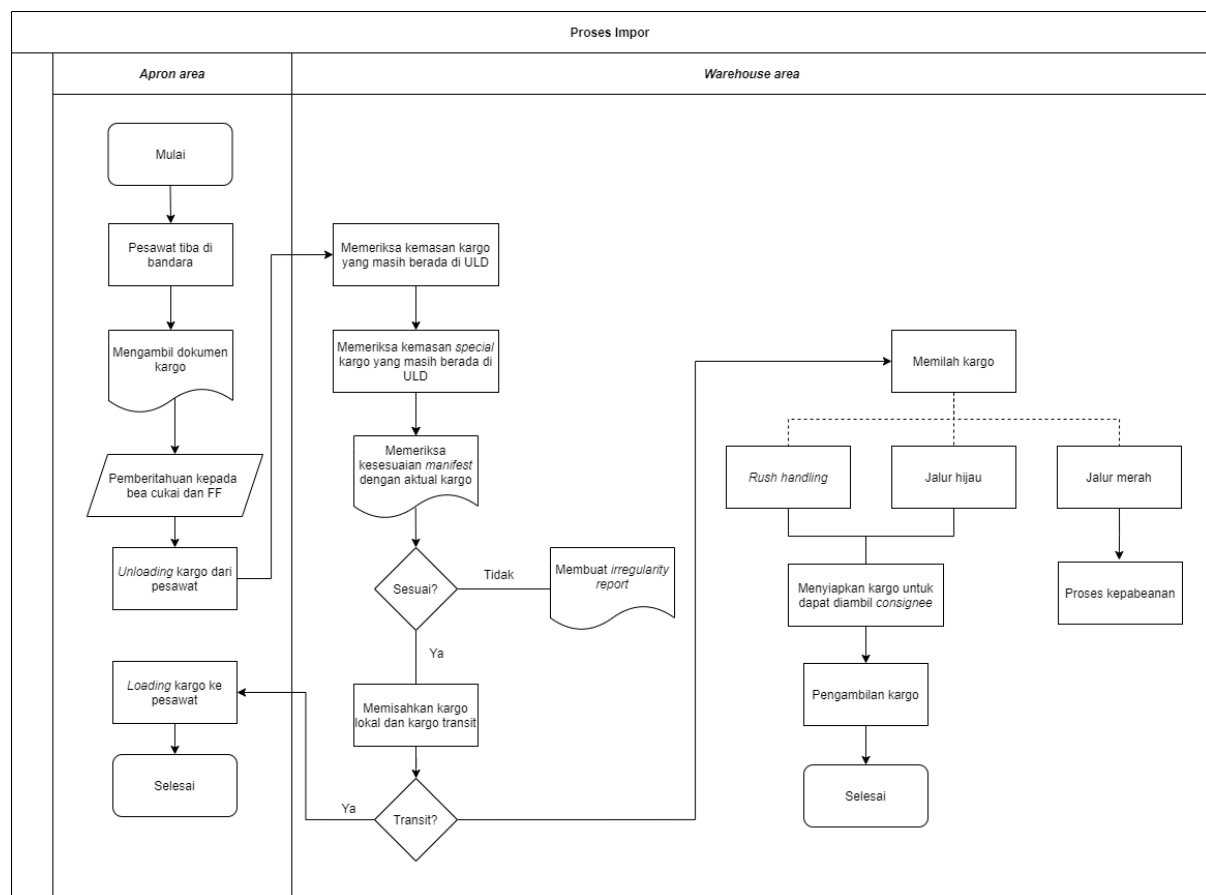
Tahap dua

Proses pada tahap ini sebetulnya merupakan proses yang hampir sama (atau dapat dikatakan mengulang proses yang telah dilakukan oleh regulated agent), yaitu: pemeriksaan dokumen dan kargo fisik. Namun, selain proses tersebut, pada tahap ini dilakukan pula penyerahan dokumen ke bea cukai (admin ekspor) dan transfer dokumen fiat dari pabean ke FF/Kurir. Berdasarkan alur yang diberikan, analisis point dari tahap ini adalah: Adanya regulasi yang mengharuskan terjadinya proses yang sama atau berulang, sehingga tentunya dalam implementasinya sangat berkaitan dengan waktu proses barang.

Tahap tiga

Pemrosesan pada tahap ini bergantung pada ground handling. Ground handling memperoleh semua informasi mengenai kargo yang akan diangkut serta informasi mengenai waktu dan jenis maskapai penerbangan. Sebelum memuat kargo, akan dilakukan terlebih dahulu pengecekan kargo:

- Jika kapasitas kargo sesuai dengan daya dukung kargo maskapai: petugas ground handling memproses dengan merencanakan dan/atau melakukan penumpukan kargo;
- Jika kapasitas kargo melebihi daya dukung kargo, petugas ground handling membuat rencana penumpukan kargo; sekaligus memilah kargo berdasarkan tingkat urgensi dan jenis muatannya.
- Jika kapasitas kargo kurang dari daya dukung kargo, petugas ground handling memutuskan kargo mana yang akan diangkut bersama dengan mengecek daftar tunggu kargo. Penentuan kargo yang akan diangkut bersama disesuaikan ditentukan dengan mempertimbangkan tingkat urgensi kargo dan kelengkapan prosedur kargo.



Sumber: Silalahi (2015).

Gambar 6.2.4. Standar Operasional Prosedur Proses Impor

Berdasarkan alur yang diberikan, analisis point dari tahap ini adalah tentang komunikasi informasi yang diberikan, tentang durasi tunggu untuk case pertama dan kedua hingga, pengaruh cost dalam kondisi ilustrasi alur berbeda yang diberikan.

Pada kegiatan impor, setelah pesawat tiba, petugas ground handling mengumpulkan flight paper, menghubungi bea cukai dan menandatangani dokumen kargo terkait kedatangan barang, memisahkan kargo lokal dan transit, menyortir kargo sesuai prosedur kepabeannya dan menyiapkan kargo untuk diambil oleh penerima kargo, yang alurnya ditunjukkan pada gambar diatas.

Tahap pertama

Ground handling bertanggung jawab atas seluruh proses administrasi saat kedatangan pesawat
Analisis point: Sudah efisienkah prosesnya? Terlihat proses yang dilakukan cukup banyak. Adakah pengaruhnya dengan waktu proses?

Tahap kedua

Secara garis besar tahap ini berisi mengenai proses pengkategorian kargo berdasarkan kategori kepabeannya, yaitu: rush handling, jalur hijau dan jalur merah.

Analisis point: Kesalahan penanganan? Bagaimana jika ada kerusakan kargo? Berapa waktu pelayanan?

BAB VII PENUTUP

7.1. Kesimpulan

Berdasarkan analisis pembahasan di atas ada beberapa kesimpulan yang dapat dirumuskan.

1. Yogyakarta International Airport memiliki potensi sebagai pintu ekspor komoditas unggulan DIY dan wilayah sekitarnya. Potensi YIA tersebut antara lain:
 - a. Meningkatnya investasi di DIY dan provinsi sekitarnya;
 - b. Tumbuhnya kawasan industri di DIY dan Jawa Tengah;
 - c. Layanan Angkasa Pura di YIA yang dianggap pelaku ekspor relatif baik.

Meskipun demikian ada beberapa tantangan menjadikan YIA sebagai pintu ekspor di Indonesia.

- a. Akses untuk pengurusan barang dan kemudahan operasional masih terbatas bagi pelaku bisnis logistik.
- b. Bandara YIA terkesan lebih memprioritaskan untuk forwarder domestik dibanding eksportir.
- c. Ketersediaan penerbangan YIA masih sangat terbatas akibat pandemi.
- d. Pelaku usaha relatif sulit untuk berkoordinasi meyatukan jadwal pengiriman.
- e. Pemerintah perlu mendorong pengiriman kargo secara rutin di Bandara YIA, tidak hanya menggantungkan pada pengiriman insidental.
- f. Efek dari pandemi menyebabkan perilaku konsumsi di ASEAN mengalami perubahan.
- g. Logistik di ASEAN pada 2022 akan berubah, dengan diperbolehkannya truk melintasi antar negara.
- h. Eksportir di DIY dengan produk perishable memerlukan kecepatan dalam pengiriman, di mana kebutuhan ini belum dapat dipenuhi baik dari Bandara YIA maupun Bandara CGK.
- i. Pelaku usaha menilai kargo udara di DIY relatif mahal, sehingga mempengaruhi daya saing.
- j. Perbedaan penafsiran pegawai penganganan di Bea Cukai DIY ketika terjadi pergantian pegawai.
- k. Kendala teknis di Karantina DIY.

2. Yogyakarta International Airport memiliki potensi sebagai salah hub logistik Indonesia di Pulau Jawa. Potensi YIA tersebut terdiri dari:
 - a. Potensi efisiensi rantai logistik;
 - b. Potensi pergudangan;
 - c. Potensi kargo udara.

Ada beberapa tantangan untuk mewujudkan potensi tersebut, diantaranya adalah:

- a. Keterbatasan penerbangan reguler, akibat pandemi;
- b. Konektivitas yia masih rendah;
- c. Akses dari dan ke yia masih terbatas;
- d. Kesulitan mencari gudang yang layak di diy;
- e. Irisan pekerjaan antara badan usaha angkasa pura yang melayani jasa pergudangan dan pemeriksaan dengan regulated agent (ra) yang mengawasi pemeriksaan;
- f. Regulated agent (ra) di yia masih memiliki kekurangan yang menghambat kinerja logistik;
- g. Regulasi dirasa masih dapat disederhanakan oleh pelaku logistik;
- h. Biaya pengiriman menggunakan kargo udara masih relatif mahal;
- i. Biaya pergudangan yang mahal.

7.2. Rekomendasi

Ada beberapa rekomendasi untuk mengatasi beberapa tantangan untuk menjadikan YIA sebagai pintu ekspor dan hub-logistik di Indonesia.

1. Mempercepat pembangunan akses transportasi menuju dan dari Yogyakarta International Airport.
2. Secara bertahap melakukan normalisasi dan peningkatan jadwal penerbangan dari dan ke YIA.
3. Meningkatkan efisiensi layanan ekspor dan logistik terutama dalam bongkar muat dan pemeriksaan barang.
4. Mengembangkan kawasan aerotropolis sebagai kawasan pendukung kegiatan ekspor dan logistik. Ada kawasan pergudangan dan berikat di aerotropolis untuk mempermudah ekspor dari DIY dan sekitarnya melalui YIA.
5. Mendorong salah satu BUMD yang dimiliki Pemerintah Daerah DIY sebagai eksportin non produsen. Badan Usaha Milik Daerah ini menjadi mitra UMKM agar dapat melakukan ekspor produk unggulan DIY secara bersama-sama untuk memenuhi skala ekonomis ekspor.

6. Pemerintah daerah DIY bekerjasama dengan pemerintah daerah Jawa Tengah untuk menarik kawasan industri yang berkembang di Jawa Tengah agar bisa mengekspor produknya melalui YIA.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, I. S. Z., & Sahlan, R. (2013). The determinants of exports between Malaysia and the OIC member countries: A gravity model approach. *Procedia Economics and Finance*, 5, 12-19.
- Ardianto, O. (2021). *Infrastruktur Forum: Kebijakan dan Rencana Pengembangan Infrastruktur Transportasi Logistik*. Bidang Pembiayaan dan Keuangan Kementerian Perhubungan.
- Armstrong & Associates, I. (2007, April 22). Retrieved from www.3PLogistics.com: <https://www.3plogistics.com/u-s-and-global-3pl-financial-results-2006/>
- Badan Pusat Statistik Indonesia (2020). Perdagangan Antar Wilayah Indonesia 2020.
- Badan Pusat Statistika Indonesia (2015). Nilai Ekspor Migas dan Non Migas Indonesia <https://www.bps.go.id/dynamictable/2015/09/17/897/nilai-ekspor-migas-dan-non-migas-indonesia-juta-us-1975-2015.html>
- Bastuti, S., & Teddy, T. (2017). Analisis persediaan barang dengan metode time series dan sistem distribution requirement planning untuk mengoptimalkan permintaan barang di pt. asri mandiri gemilang. 116–126.
- Bustami, B. R., & Hidayat, P. (2013). Analisis daya saing produk ekspor provinsi Sumatera Utara. *Jurnal Ekonomi dan Keuangan*, 1(2), 14876.
- Capgemini. (2012, March 14). Retrieved from [/www.capgemini.com](http://www.capgemini.com): <https://www.capgemini.com/resources/the-2012-global-supply-chain-agenda/>
- Chapman, R. L., et al., (2002), “Innovation in Logistic Services and the New Business Model: A Conceptual Framework”, *Journal of Managing Service Quality*, Vol. 12 No. 6, 358-371
- Dlamini, S. G., Edriss, A. K., Phiri, A. R., & Masuku, M. B. (2016). Determinants of Swaziland’s sugar export: a gravity model approach. *International Journal of Economics and Finance*, 8(10), 71-81.
- García, M., Hernández, G., & Hernández, J. (2013). Enterprise logistics, indicators and physical distribution manager. *Research in Logistics & Production*, 3(1), 5–20.
- Greene, W. (2013). Export potential for US advanced technology goods to India using a gravity model approach. *US International Trade Commission, Working Paper*, (2013-03B), 1-43.
- Gusmali, J., Fatchoelqorib, M., Sugiarti, S., & Astri, L. (2020). BANDAR UDARA INTERNASIONAL JAWA BARAT (BIJB) SEBAGAI HUB LOGISTIK

- INTERNASIONAL di JAWA BARAT. *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 17(1), 12-20.
- Karamuriro, H. T., & Karukuza, W. N. (2015). Determinants of Uganda's export performance: A gravity model analysis. *International Journal of Business and Economic Research*, 4(2), 45-54.
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia (2013). Kajian Pengembangan Indikator Kinerja Logistik Indonesia. Pusat Pengkajian Perdagangan Dalam Negeri, Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan, Kementerian Perdagangan Republik Indonesia.
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia (2014). Laporan Akhir Kajian Penyusunan Strategi Pengendalian Impor Indonesia 2015-2019. Pusat Pengkajian Perdagangan Luar Negeri, Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan, Kementerian Perdagangan Republik Indonesia.
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia (2015). Laporan Akhir Kajian Pengembangan Jasa Pergudangan di Indonesia. Pusat Pengkajian Perdagangan Dalam Negeri, Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan, Kementerian Perdagangan Republik Indonesia.
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia (2017). Kajian Evaluasi Manfaat Logistik Berikat Dalam Mendukung Daya Saing Industri Nasional. Pusat Pengkajian Perdagangan dalam Negeri, Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan, Kementerian Perdagangan Republik Indonesia.
- Kementrian Perdagangan Indonesia (2021). [Neraca Perdagangan Indonesia Total - Portal Statistik Perdagangan \(kemendag.go.id\)](https://kemendag.go.id)
- Kent, John L. dan Daniel J. Flint. 1997. Perspectives on the Evolution of Logistics Thought. *Journal of Business Logistics*, Vol. 18, No. 2 , hal. 15-29.
- Larson, P. D., Poist, R. F., & Halldórsson, Á. (2007). Perspectives on logistics vs. SCM: a survey of SCM professionals. *Journal of Business Logistics*, 28(1), 1-24.
- Mankiw, N. Gregory. 2004. Principles of Economics. Pengantar Ekonomi Mikro. Penerbit Selemba Empat. Jakarta.
- Ming-Chih Tsai, Chun-Hua Liao, Chia-shing Han (2008). "Risk perception on logistics outsourcing of retail chains: Model development and empirical verification in Taiwan Supply Chain Management: An International Journal. Volume: 13, Issue: 6, pp. 415-424.
- Nguyen, B. X. (2010). The determinants of Vietnamese export flows: Static and dynamic panel gravity approaches. *International Journal of Economics and Finance*, 2(4), 122-129.

- Panatagama, A. (2020, Desember 14). *Teknologi dan kemajuan industri Logistik Indonesia di 2021*. Retrieved from www.terralogiq.com: <https://terralogiq.com/teknologi-dan-kemajuan-logistik-di-indonesia-2021>
- Pricewaterhouse Coopers (2010). *Transportation and Logistiks 2030*. Pricewaterhouse Coopers International Limited.
- Rahman, A. (2004). Peranan Internasional Freight Forwarding Dalam Menunjang Peningkatan Pengiriman Barang Komoditi Ekspor. *Universitas Sumatera Utara, Digital Library*.
- Rahman, M. M. (2004). The determinants of Bangladesh's trade: evidences from the generalized gravity model. In *Proceedings of the 33rd Australian Conference of Economists (ACE 2004)* (pp. 1-54). Economic Society of Australia.
- Remenyi, D., Williams, B., Money, A. and Swartz, E. (1998). *Doing research in business and management – an introduction to process and method*, Sage Publications, London.
- Reportlinker. 2021. *COVID-19 Impact on Logistics & Supply Chain Industry Market by Industry Verticals, Mode of Transport, Region - Global Forecast to 2021*. (2020, May). New York. Retrieved from <https://www.reportlinker.com/p05892826/COVID-19-Impact-on-Logistics-Supply-Chain-Industry-Market-by-Industry-Verticals-Mode-of-Transport-Region-Global-Forecast-to.html>
- Research, K. (2018, January 4). Retrieved from <https://kenresearchreport.wordpress.com/>: <https://kenresearchreport.wordpress.com/2018/01/04/indonesian-logistics-market-research-report-to-2021-ken-research/>
- Rushton, Alan; Baker, Peter; Croucher, Phil]_The_(z-lib. (2014).
- Salim, Z., (2015), *Kesiapan Indonesia Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi Asean: Sektor Jasa Logistik*, LIPI Press, Jakarta.
- Sarwoko, W. (2019). *Grafik Peningkatan Penduduk*. 2.
- Silalahi, S. A. (2015). Service Blueprint Terminal Kargo Bandara Soekarno Hatta (Studi Kasus: PT Angkasa Pura II). *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 2(1), 150-171.
- Sukirno, Sadono. 2008. *Mikro Ekonomi Teori Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.
- Van Hoek dan Harrison. 2008. *Logistics Management and Strategy*. England : Prentice – H
- Walker, H., & Jones, N. (2012). Sustainable supply chain management across the UK private sector. *Supply Chain Management*, 17(1), 15–28. <https://doi.org/10.1108/13598541211212177>.

- World Bank (2013). State of Logistik Indonesia 2013. The Center of Logistik and Supply Chain Studies, Institut Teknologi Bandung (ITB), Asosiasi Logistik Indonesia, Panteia/NEA, STC-Group and the World Bank.
- World Bank (2015). Republic of Indonesia Improving National Freight Logistik, Plan Action. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank .
- Yasseri, T., Sumi, R., Rung, A., Kornai, A., & Kertész, J. (2012). Dynamics of conflicts in wikipedia. PLoS ONE, 7(6), 1–12. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.003886>
- Zaroni. (2017, April 15). *Biaya Logistik Agregat*. Retrieved from www.supplychainindonesia.com: <https://supplychainindonesia.com/biaya-logistik-agregat/>