

## DINAMIKA LOGISTIK DI JEPANG: PEMIKIRAN PROFESOR HIROHITO KUSE (Bagian 2)



Oleh: Dr. Zaroni, CISCIP., CFMP.

Head of Consulting Division | Supply Chain Indonesia

### Menciptakan Nilai Tambah

Untuk memahami logistik, perlu dipahami lingkup dan keterkaitan rantai pasokan (*supply chain*), logistik, dan sistem distribusi. Rantai pasokan dapat dipandang dari perspektif jenis industri, jenis fasilitas, dan jenis daerah.

Dari perspektif jenis industri, rantai pasokan mengintegrasikan aliran barang, informasi, dan uang dari serangkaian proses bahan baku menjadi produk jadi yang digunakan konsumen akhir. Contoh rantai pasokan pakaian. Pakaian yang kita gunakan, proses rantai pasokannya mulai dari produsen kain, produsen jahit, penjual pakaian, dan dibeli oleh konsumen akhir, sementara dari perspektif jenis fasilitas, rantai pasokan dipandang sebagai pengelolaan fasilitas pabrik, gudang kain, pabrik penjahitan, gudang baju, dan toko ritel. Rantai pasokan mengintegrasikan aliran barang, informasi, dan uang dari berbagai fasilitas pabrik, gudang, distributor, dan toko ritel.

Rantai pasokan juga dapat dipandang dari perspektif geografi atau region. Dalam hal ini, rantai pasokan dilihat dari integrasi aliran barang, informasi, dan uang dari region. Pasokan bahan baku dari pemasok kain dari daerah Yangzhou, misalnya, kemudian kain diproses menjadi baju di Shanghai. Baju dari pabrik penjahitan di Shanghai selanjutnya diangkut ke gudang distribusi Yangon untuk didistribusikan ke toko ritel di Nagoya, Osaka, dan Kobe.

Logistik menghubungkan antara penerimaan pesanan dan penyerahan pesanan. Di antara fasilitas rantai pasok terdapat penghubung, yang diperankan oleh logistik. Dengan demikian logistik berperan penting dalam fungsi mengintegrasikan sistem rantai pasokan. Dalam setiap proses rantai pasokan, perusahaan menciptakan nilai tambah. Contoh proses nilai tambah dalam rantai pasokan: terigu, tepung terigu, roti, *sandwich*, *lunch box*, *lunch set*. Untuk mengubah nilai tambah suatu produk diperlukan bahan dan teknologi.

Zaman dahulu, proses transportasi banyak pada tahap produk primer. Namun saat ini transportasi produk banyak produk akhir yang tidak tahan lama. Tidak mungkin kita siapkan *sandwich* hari ini untuk dikonsumsi tahun depan, bukan? Logistik hari ini memerlukan kecepatan. Penciptaan nilai tambah ini dilakukan dengan mengubah sedikit bentuk produk atau bahkan hanya mengubah ukuran berat dan kemasan produk. Kuse mengilustrasikan bagaimana penciptaan nilai tambah dalam rantai pasokan di Jepang dengan mengambil contoh penjualan kol.

“Di Jepang, kol dijual JPY200 per buah. Produsen bisa menciptakan nilai tambah berupa peningkatan *profit* hanya dengan cara mengubah ukuran kol menjadi JPY110 per ½ buah, JPY100

## ARTIKEL

per 1/3 buah dalam kemasan plastik, JPY100 per kol ditaruh mayones, dan JPY200 per 100 gram untuk salad lengkap”, papar Kuse.

Kuse yang mantan Ketua Asosiasi Distribusi Jepang melanjutkan, “Toyota Corolla tahun 2017 seharga JPY1,500,000 per unit dengan berat 1,5 ton atau JPY100/100 gram. Bandingkan dengan harga salad kol dengan Toyota Corolla, lebih murah Corolla bukan?”, ujar Kuse serius. “Orang-orang Jepang bisa membeli salad dengan harga JPY200 per 100 gram, namun tidak bisa membeli Corolla yang harganya lebih murah”, imbuh Kuse.

“Kenapa *vending machine* yang menjual aneka minuman di Jepang laku? tanya Kuse. Karena, ketika orang-orang memerlukan minum, mereka mendapatkan aneka minuman di *vending machine* dengan mudah sesuai dengan kebutuhan”, terang Kuse. Jadi kalau mau untung, saran Kuse, “Ubah bentuk barang agar memiliki nilai tambah. Baik mengubah bentuk (*form utility*), mengubah barang dalam berbagai kuantitas (*quantity utility*), dan mengubah tempat atau lokasi barang (*place utility*). Itulah *value* atau manfaat dari logistik yang dapat menciptakan nilai tambah dalam setiap rantai pasokan”, pungkas Kuse.

### Tantangan Logistik

Perusahaan selalu berusaha meningkatkan omzet dan menurunkan *cost* dan risiko. Peningkatan pasar dilakukan dengan melakukan ekspansi ke pasar domestik dan internasional.

*Cost* semakin meningkat. Perusahaan mengeluarkan biaya lokasi, biaya produksi, dan biaya distribusi. Perusahaan Jepang, KAO melakukan ekspansi ke Indonesia, kenapa membangun pabrik di Indonesia meskipun upah buruh di Indonesia tinggi dibandingkan dengan negara-negara di Afrika misalnya. Dalam hal ini, selain pertimbangan *cost*, faktor risiko dan infrastruktur juga perlu dipertimbangkan.

Dahulu banyak perusahaan-perusahaan Jepang membangun di Indonesia, namun sekarang banyak dipindahkan ke negara-negara lain seperti Vietnam, Tiongkok, dan Filipina. Faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam pemilihan lokasi pabrik utamanya adalah pasar, *cost*, infrastruktur dan risiko.

Umumnya, pada saat mereka datang untuk berinvestasi membangun pabrik di suatu negara yang menjadi pertimbangan adalah pasar dan *cost*. Sementara pada saat mereka meninggalkan suatu negara, pertimbangan utamanya adalah faktor risiko, bukan pasar dan *cost*. Kedepan, tantangan logistik adalah pelancaran logistik (*seamless logistics*). Setiap perpindahan barang dari negara satu ke negara lain akan berhenti di *customs*, gudang, dan lain-lain. Proses *seamless logistics* menjadi penting. Tantangan kedua adalah logistik yang ramah lingkungan. Ketiga, adalah logistik bencana (*humanitarian logistics*).

Di Jepang, paket kebijakan yang diambil pemerintah Jepang untuk perbaikan sistem logistik dilakukan setiap 4 tahun sekali. Paket kebijakan logistik tersebut benar-benar dijalankan.

## ARTIKEL

Umumnya, pertimbangan yang mendasari paket kebijakan logistik di Jepang adalah proses efisiensi, ramah lingkungan, dan keamanan. Dari segi keamanan, saat ini fokus terhadap aman terhadap bencana atau gempa. Ramah lingkungan selalu ada dalam setiap kebijakan.

Paket kebijakan logistik terpadu terkini adalah Paket Kebijakan Logistik V tahun 2015 - 2017 berisi: (1) Mewujudkan logistik efisien dengan pemeliharaan infrastruktur dan ekspansi internasional, memastikan dan mengembangkan SDM, dan meningkatkan bisnis, (2) Merealisasi logistik ramah lingkungan dengan efisiensi logistik, dan implementasi kendaraan rendah polusi, rendah bahan bakar, dan hemat energy, (3) Menjaga keamanan pengiriman, memastikan keselamatan keberlanjutan modal sosial, dan kebijakan logistik untuk penanggulangan bencana.

\*\*\*

Pada akhir sesi pembelajaran, Profesor Kuse mengingatkan bahwa misi dari sebuah logistik adalah membuat agar kehidupan normal. Kehidupan yang tanpa ada masalah, sehingga orang-orang dapat melaksanakan peran dan aktivitasnya dalam kehidupan.

Sistem logistik harus tetap bergerak, meskipun kehadirannya kadang tidak disukai. "Orang-orang Jepang paling suka *sandwich*, namun mereka tidak suka atau tidak mau menerima kehadiran *truck* yang membawa *sandwich* ke *convenient store* di dekat rumah-rumah, perkantoran, atau tempat-tempat publik. *Logisticians* atau insan logistik harus bekerja tanpa terlihat atau sebisa mungkin tanpa dirasakan kehadirannya. Demi sebuah misi mulia, menyediakan produk-produk yang yang diperlukan warga".

Demikian Profesor Kuse menutup perkuliahan pengantar logistik pada sesi pertama perkuliahan kami. Sebuah pembelajaran yang menyenangkan dan menginspirasi. *Arigatou gozaimasu*, Profesor Hirohito Kuse san.

6 November 2017

*\*Isi artikel merupakan pemikiran penulis dan tidak selalu mencerminkan pemikiran atau pandangan resmi Supply Chain Indonesia.*