



“Pelatihan Logistik Kemanusiaan dan Manajemen Rantai Pasokan” Palu, 24-25 July 2019

Jadwal

Hari 3 – Rabu, 24 July 2019

Day-3, Wednesday, 24 July 2019, 09.00-17.00	
09:00 – 10:30	Supply Chain in Humanitarian Context
10:30 - 12:00	Assessment and Planning
13:00 – 14:00	Supply Chain Coordination
14:00 – 15:00	Procurement and Contracting
15:30 - 17:00	Supplier Negotiation and Engagement

Hari 4 – Kamis, 25 July 2019

Day-4, Thursday, 25 July 2019, 09.00-17.00	
09:00 – 10:30	Transport in Humanitarian Operations
10:30 – 12:00	Warehousing in Humanitarian Operations
13:00 – 15:00	Cash and Voucher
13:00 – 17:00	Fraud and Corruption

Modul 1 - Logistik dalam Konteks Kemanusiaan

Tujuan Pembelajaran:

Memahami perkembangan dan dasar-dasar logistik dan manajemen rantai pasokan

Mengenali perbedaan antara proyek-proyek pembangunan dan bantuan darurat dalam konteks logistik kemanusiaan

Mengetahui jenis dan dampak bencana yang berbeda

Mengetahui pelaku yang berbeda dan barang-barang bantuan dalam operasi kemanusiaan

Memahami desain rantai suplai yang berbeda dan optimalisasi strategi

Perkembangan Logistik dan Manajemen Rantai Pasokan



Asal usul dapat ditelusuri kembali ke konflik militer ketika kemampuan untuk memobilisasi personel dan materi adalah penting untuk hasil perang



Kursus tingkat universitas pertama dan buku pelajaran yang berhubungan dengan bisnis logistik muncul di Amerika Serikat pada tahun 1960-an



Pada awalnya logistik mulai secara eksklusif mendukung fungsi dan tersebar di sepanjang proses bisnis yang berbeda



Hingga tahun 1960-an, kendali pasar-pasokan produksi, telah ada ditengah semua kegiatan



1960 - 1980, pasar menjadi lebih mendorong permintaan, penjualan dan pemasaran sebagai unit bisnis yang paling penting

Manajemen Rantai Pasokan dan Perkembangan Logistik



Meningkatnya persaingan dan meningkatkan kebutuhan pasar menyebabkan tumbuh pengakuan logistik dalam perusahaan



Pada 1980-an perusahaan mulai menghubungkan dan menyesuaikan fungsi logistik proses dan pelaku bisnis yang berbeda

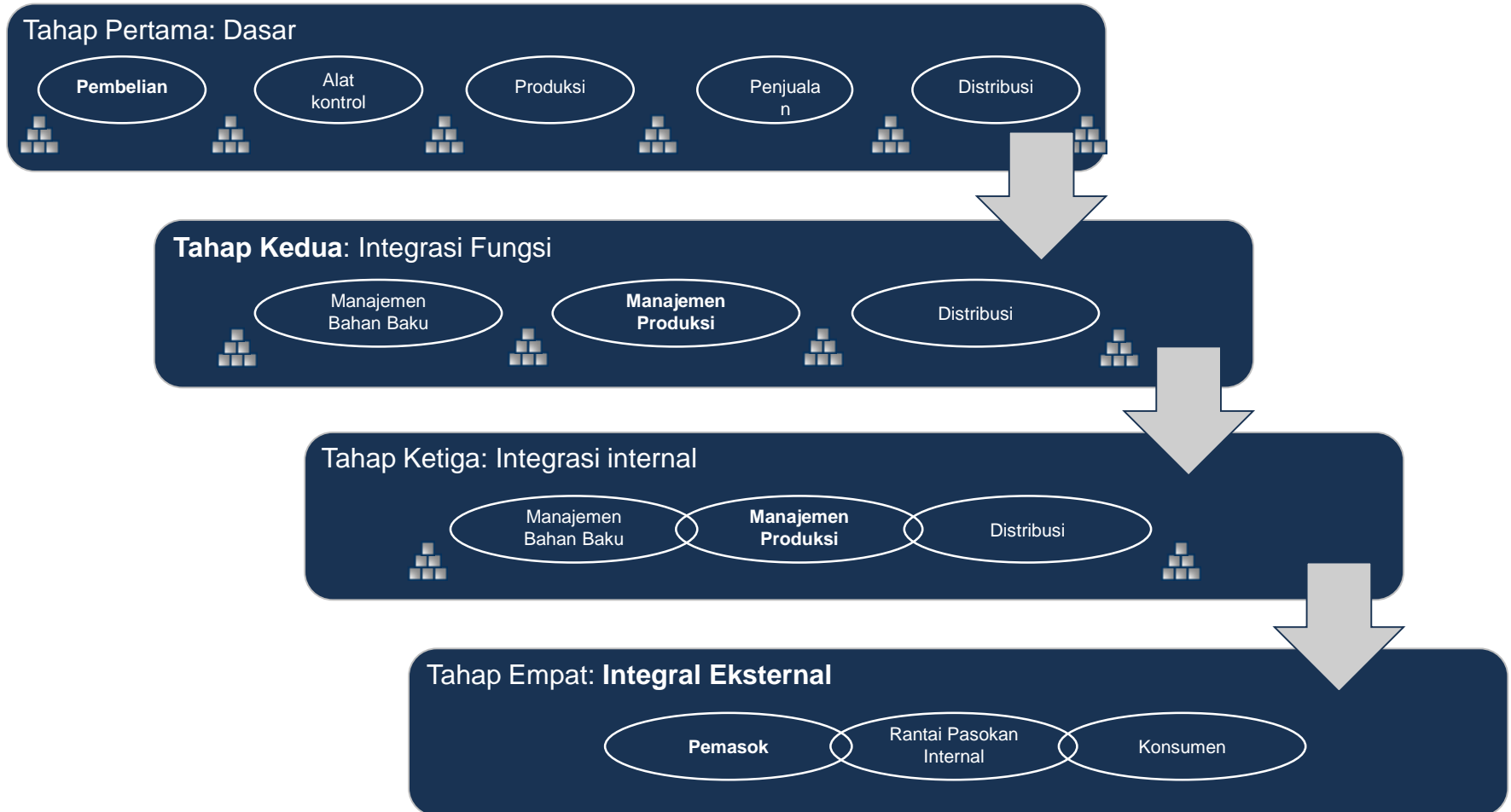


Logistik / Manajemen Rantai Pasokan mulai menjadi keunggulan kompetitif

"Penghematan biaya secara esensial / signifikan hanya dapat diwujudkan melalui pembentukan dan penggunaan konsep yang sejalan dan menyesuaikan perencanaan, manajemen dan pengendalian semua fungsi logistik tunggal dimulai dengan pemasok lebih dari produksi sampai ke konsumen akhir. Logistik sebagai sebuah konsep yang terintegrasi menjadi beserta bagian dari kebijakan perusahaan yang berorientasi keuntungan.

"(Koran Logistik Jerman 1982)

Perkembangan Rantai Pasokan



Source: Christopher 2005

Pengertian Logistik dan Manajemen Rantai Pasokan

Logistik secara keseluruhan adalah:

- perencanaan,
- kontrol,
- koordinasi,
- pelaksanaan dan
- Pemantauan

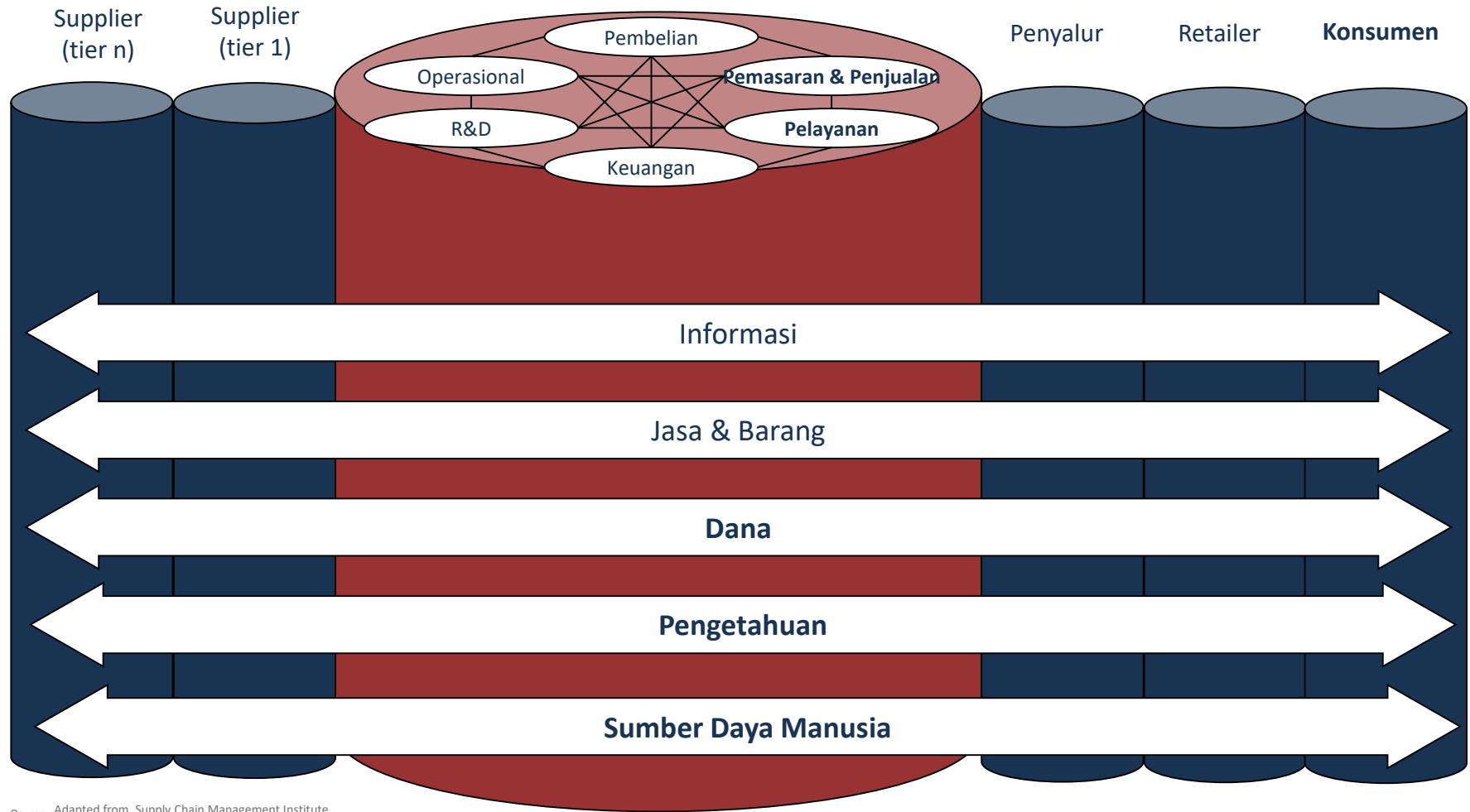
Dari keseluruhan aliran barang dan informasi di dalam dan di luar perusahaan.

Manajemen rantai pasokan (SCM), perencanaan dan kontrol yang tepat akan menambah nilai rantainya, jika digunakan dengan cara yang sama.

Pengertian Logistik dan Manajemen Rantai Suplai

(...) Penting, itu juga termasuk koordinasi dan kolaborasi dengan mitra terkait, yang dapat pemasok, perantara, penyedia layanan pihak ketiga, dan pelanggan. Pada intinya, manajemen rantai suplai mengintegrasikan penawaran dan permintaan manajemen di dalam dan di perusahaan.

Commercial Supply Chain

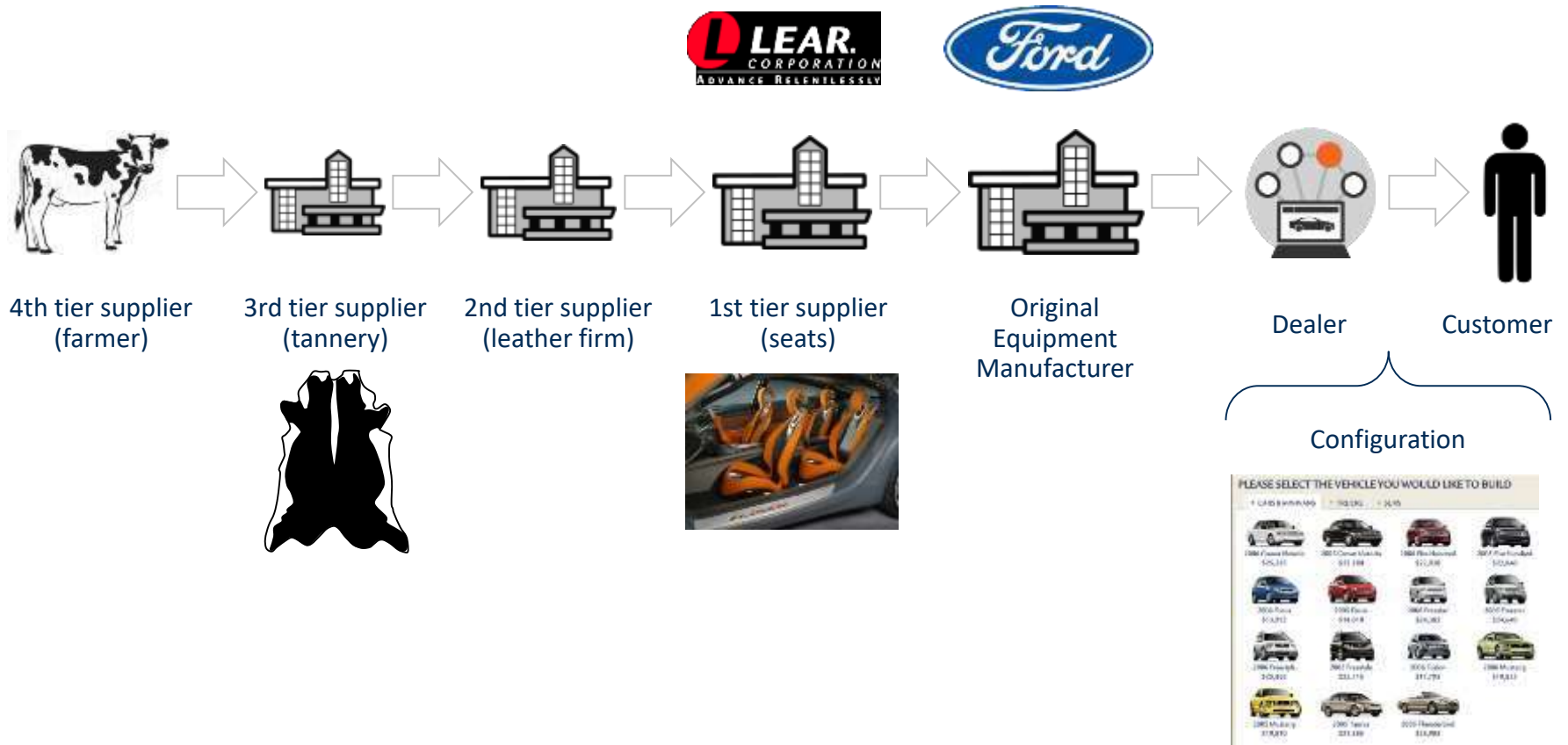


Source: Adapted from Supply Chain Management Institute

Commercial Supply Chain



A Commercial Supply Chain example: Car Seat



Rantai Pasokan meliputi fungsi didalam Perusahaan

Rantai pasokan mencakup semua fungsi (intra-organisasi, Yaitu titik focus perusahaan) seperti ...

- R&D dan teknik
- Pemasaran & Penjualan
- Operasional (logistik, pabrik, perakitan)
- Pembelian & persediaan
- Keuangan
- Layanan pelanggan



Yang terlibat, secara langsung maupun tidak langsung, **dalam memenuhi permintaan pelanggan**, i.e. berpusat pada pelanggan .

→ Mungkin lebih akurat untuk menggunakan istilah "*supply network*" atau "*supply web*"

Kontek Kemanusiaan

Aksi Kemanusiaan:

Tindakan bantuan, perlindungan dan advokasi yang dilakukan secara berimbang dalam menanggapi kebutuhan manusia yang dihasilkan dari keadaan darurat politik yang kompleks dan bahaya alam.

Bantuan kemanusiaan:

Bantuan yang berusaha untuk menyelamatkan nyawa dan meringankan penderitaan penduduk yang terkena krisis. Bantuan kemanusiaan harus diberikan sesuai dengan prinsip-prinsip dasar kemanusiaan, ketidakberpihakan dan netralitas.

Logistik dalam Konteks Kemanusiaan

Definisi Logistik Kemanusiaan

Logistik kemanusiaan didefinisikan sebagai proses perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian yang efisien aliran, hemat biaya dan penyimpanan barang dan bahan, serta informasi terkait, dari titik asal ke titik konsumsi untuk tujuan mengurangi penderitaan orang yang rentan.

Fungsi ini meliputi berbagai kegiatan, termasuk kesiapan, perencanaan, pengadaan, transportasi, pergudangan, pelacakan dan penelusuran, dan bea cukai.

Logistik di Organisasi Kemanusiaan

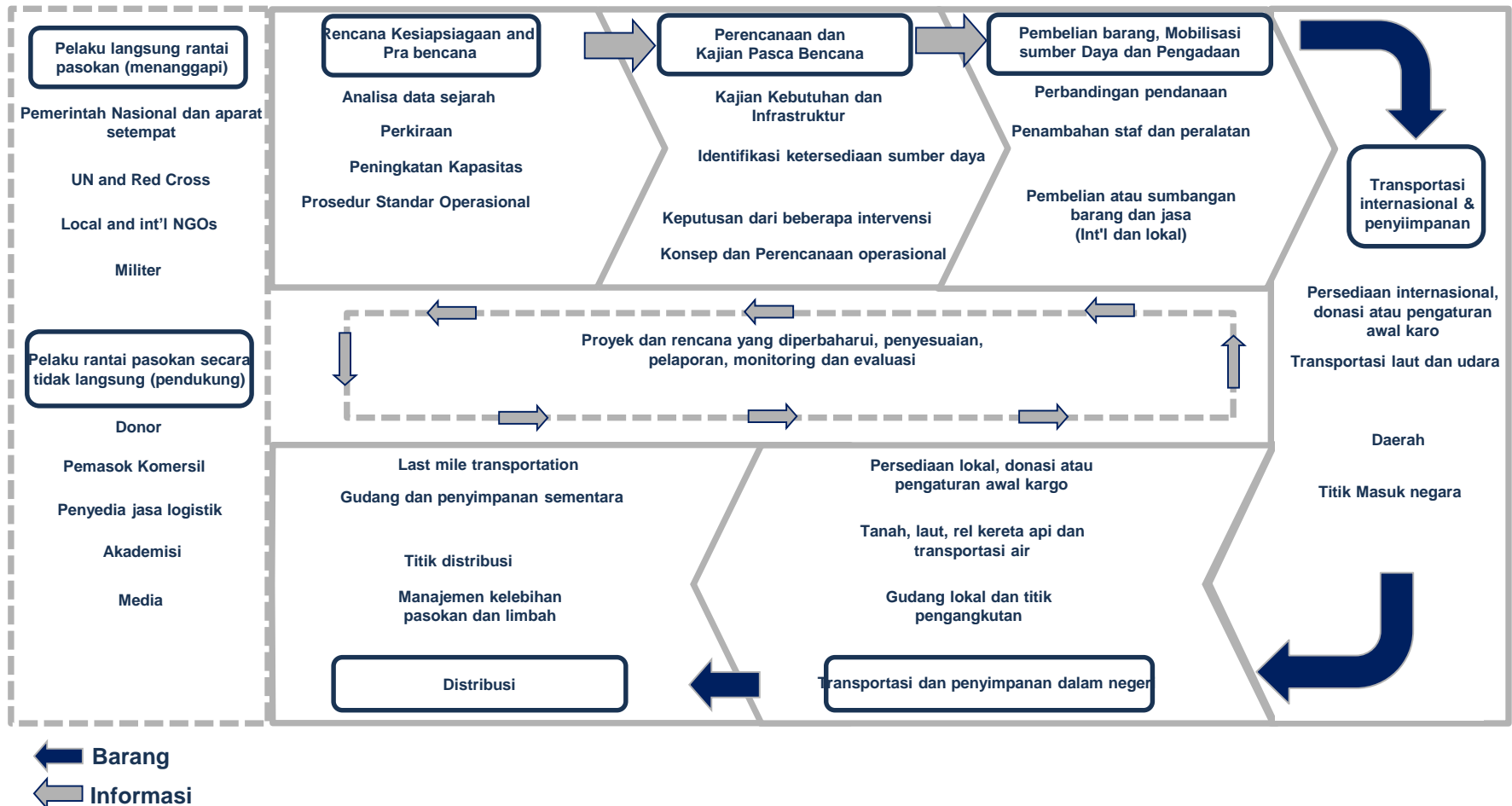
- **Logistik sebagai kompetensi kunci untuk memindahkan barang-barang bantuan dari titik asal ke tempat distribusi akhir**
 - Organisasi memiliki departemen logistik mereka sendiri; atau
 - *Outsourcing* jasa logistik

- **Logistik sebagai fungsi dukungan internal**
 - Menyediakan peralatan dan bahan untuk menjalankan pengerjaan
 - Berkisar dari peralatan kunci (misalnya camp, kendaraan, ICT, peralatan medis) ke dasar (misalnya kopi dan kertas toilet)

Tantangan Operasi Kemanusiaan

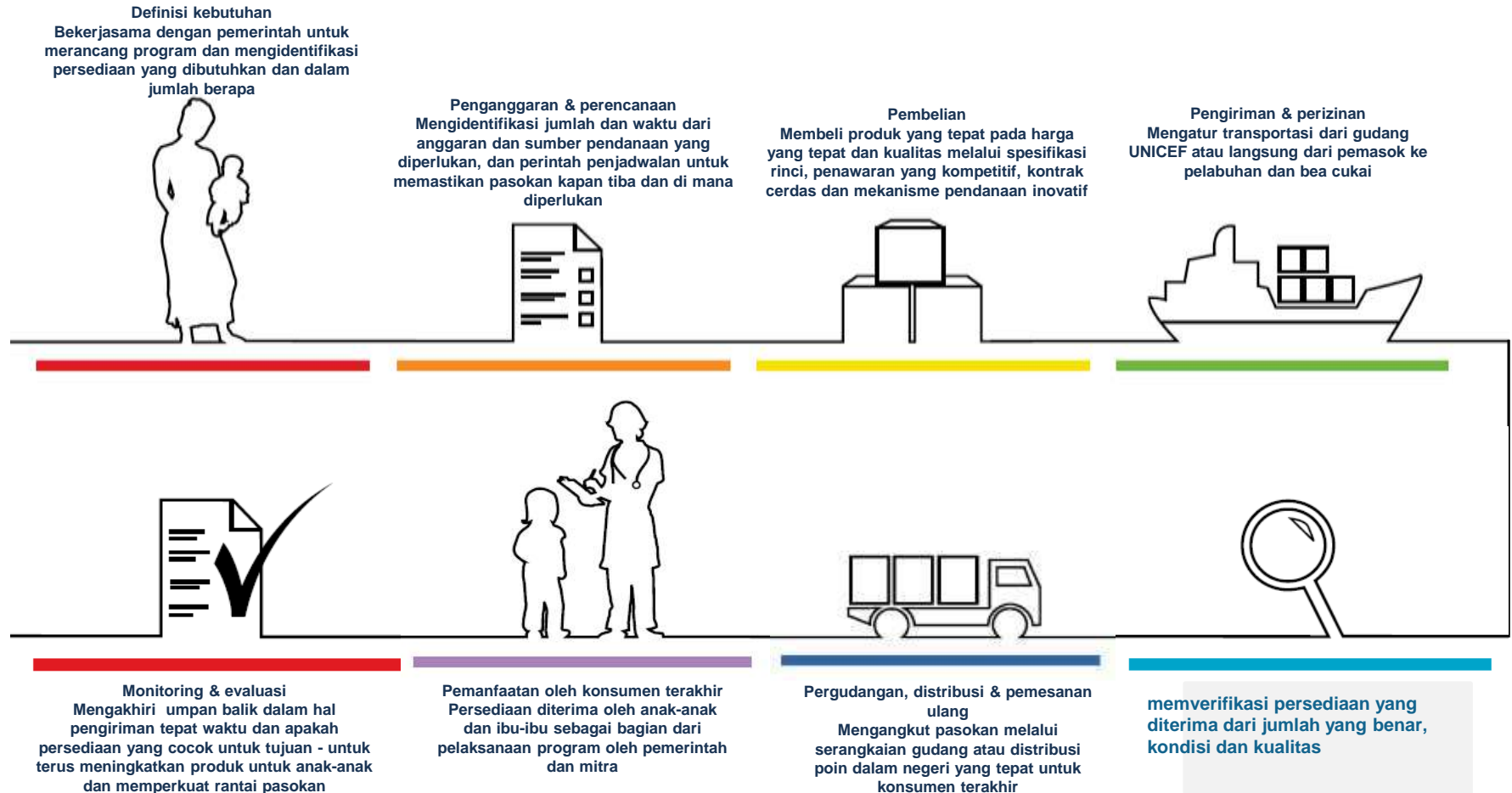
- **Miskin dan kondisi beroperasi yang tidak terduga:**
 - **Infrastruktur (jalan, bandara) tidak memadai atau tidak tersedia.**
 - **Sistem informasi yang tidak memadai dan proses logistik**
- **Permintaan belum menentu memerlukan penilaian cepat:**
 - **penilaian cepat dan jarang menyebabkan operasi bermasalah**
- **Kondisi persediaan tidak pasti:**
 - **Rantai pasokan dirancang dan dilaksanakan di lokasi**
- **Sumbangan yang tidak diinginkan:**
 - **Menciptakan hambatan yang tidak terduga dan sumber daya yang terbatas**
- **Ketergantungan pada sumbangan sukarela:**
 - **Keterbatasan dana**
- **Tekanan untuk menyelesaikan krisis jangka pendek menghalangi pembangunan kapabilitas jangka panjang:**
 - **Diperkuat oleh pendanaan donor - kekurangan kemampuan kapasitas jangka panjang**
 - **Beberapa pemangku kepentingan dengan tujuan yang berbeda dan saling bertentangan**
- **Tantangan masalah - masalah sumber daya manusia:**
 - **Kurangnya pelatihan yang memadai**
 - **Stres menyebabkan tinggi relawan berhenti bekerja**
- **Adanya tekanan dalam pelaksanaan:**
 - **Kegagalan dalam mengukur jumlah korban jiwa**
- **Beberapa Pemangku Kepentingan:**
 - **Perbedaan tujuan**
 - **Kurangnya koordinasi** Lack of coordination
- **Kondisi politik yang tidak stabil:**
 - **kendala pengiriman karena adanya campur tangan Pemerintah atau keterlibatan militer**

Rantai Pasokan Kemanusiaan : Sebuah sistem yang saling berhubungan yang melibatkan arus barang, dana dan data



Source: Stumpf (2014)

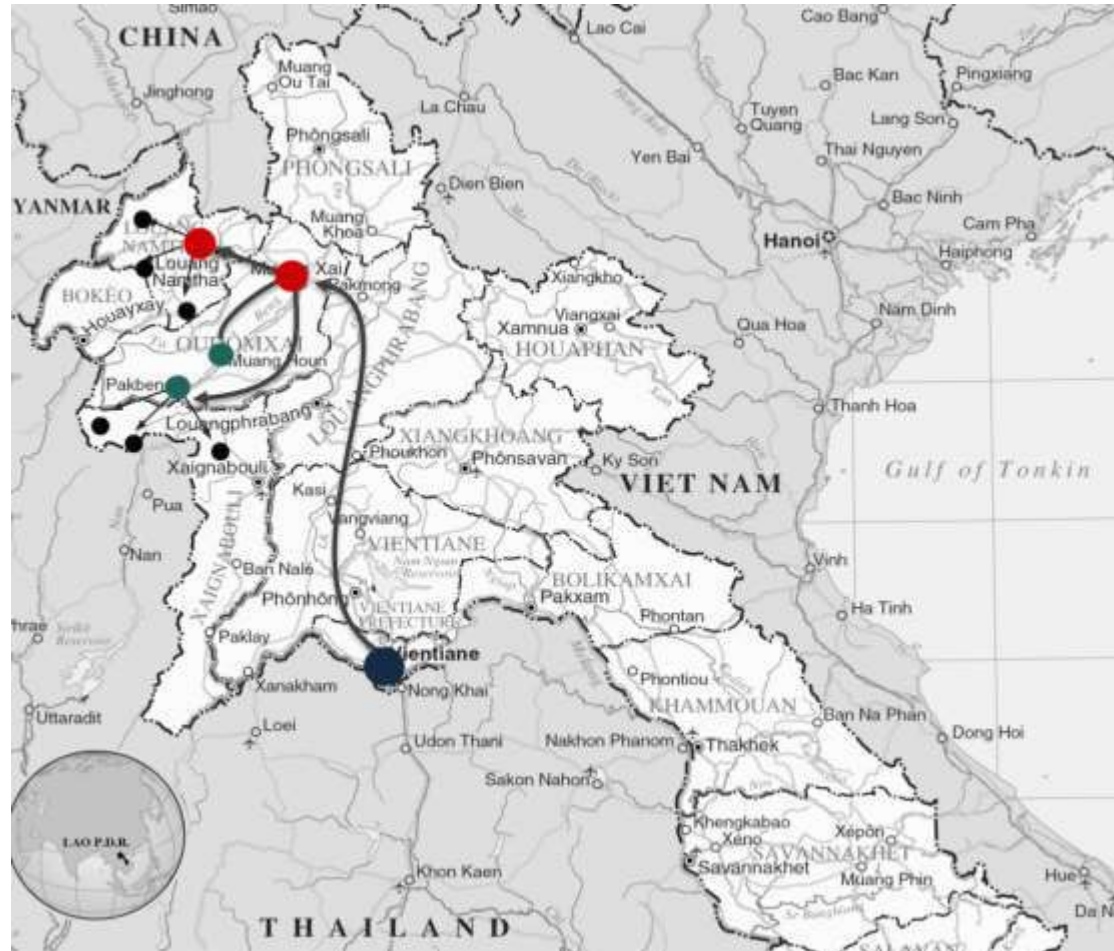
Rantai Pasokan UNICEF



Hulu Rantai Pasokan - Internasional

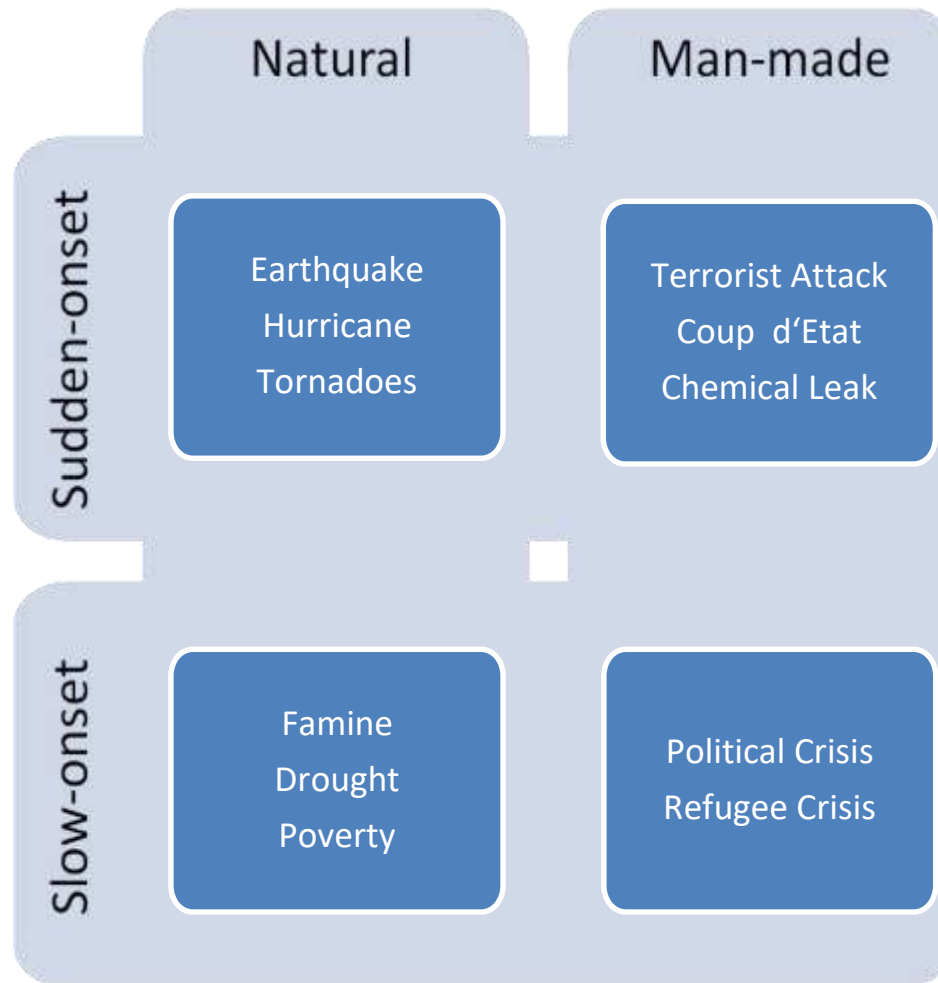


Hilir Rantai Pasokan - Domestik



Source: WFP 2014

Tipe Bencana



Jenis – jenis bencana

Jenis bencana	Sifat Bencana	Contoh
Bencana Alam	fenomena alam di atas permukaan bumi	Gempa bumi, Tsunami, Letusan Vulkanik
	fenomena alam di bawah permukaan bumi	Tanah longsor, Longsor
	Fenomena Meteorologi / hidrologi	Angin Badai (siklon, angin topan, badai), Tornado, Hail Badai dan badai salju, Sea lonjakan, Banjir, kekeringan
	fenomena biologis	Wabah
Bencana karena ulah manusia	Perang	Perang Dunia, Nasional/ Perang sipil
	Sosio-teknologi	Teknologi, Transportasi, Struktur runtuh, kegagalan Produksi
Bencana Hibrid	Kombinasi dari 2 bencana atau lebih	

Dampak Bencana

➤ Kejadian Bencana pada tahun 2014:

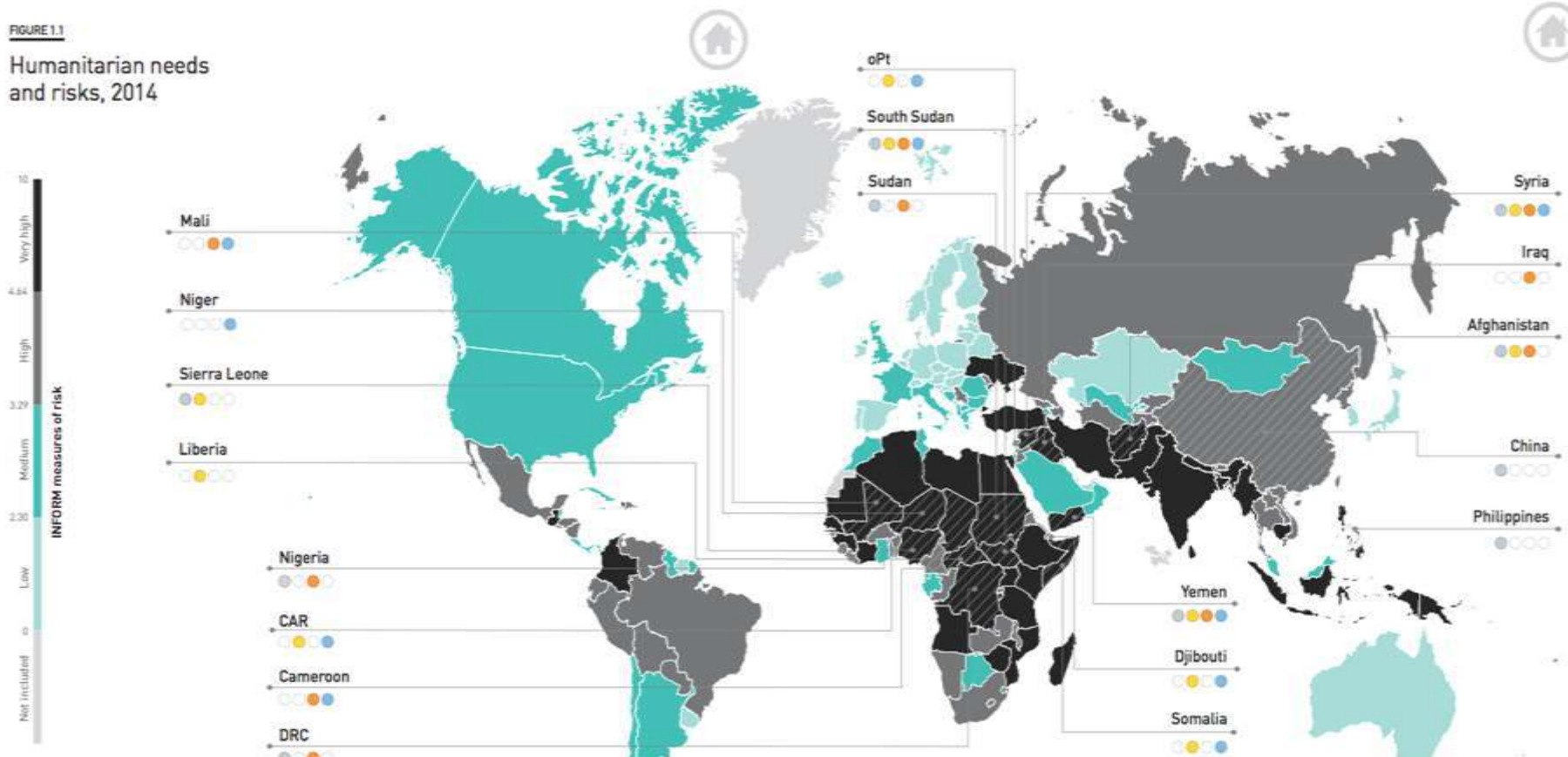
- 336 bencana (189 alam / 147 buatan manusia bencana)
- Dalam skala besar dan sangat kompleks operasi (respon Ebola Afrika Barat, Sipil konflik di Afrika Tengah dan Timur Tengah, bencana alam di Asia Tenggara). Kebutuhan yang berbeda dan multidimensional diperlukan banyak sumber daya yang berbeda
- Lebih dari 58 juta orang dilaporkan terpaksa mengungsi karena terjadinya kekerasan atau penganiayaan, sementara sekitar 107,3 juta orang terkena dampak bencana yang disebabkan oleh bencana alam
- US\$ 110 miliar kerugian ekonomi
- US\$ 24.5 miliar dihabiskan untuk respon kemanusiaan secara global (US\$ 18.7 milyar kontribusi Pemerintah dan US\$ 5.8 miliar kontribusi pribadi)



Source: Global Humanitarian Assistance Report 2015, SwissRe 2015

FIGURE 1.1

Humanitarian needs and risks, 2014



TOP 10 COUNTRIES, AFFECTED POPULATION NUMBERS (MILLIONS) INCLUDING REFUGEES	
1. China	59.9
2. Yemen	14.7
3. Syria	12.3
4. Philippines	11.8
5. Afghanistan	11.7
6. Nigeria	10.0
7. South Sudan	7.8
8. Sudan	7.6
9. DRC	6.8
10. Sierra Leone	6.3

TOP 10 COUNTRIES, PERCENTAGE OF POPULATION AFFECTED	
1. Sierra Leone	100%
2. Liberia	79%
3. South Sudan	69%
4. CAR	63%
5. Yemen	60%
6. oPt	57%
7. Syria	54%
8. Somalia	41%
9. Afghanistan	38%
10. Djibouti	34%

TOP 10 COUNTRIES, TARGET POPULATION IN UN-COORDINATED APPEALS (MILLIONS)	
1. Syria	12.9
2. Nigeria	8.0
3. Yemen	7.6
4. Cameroon	6.9
5. Sudan	6.7
6. Afghanistan	5.0
7. Iraq	5.0
8. DRC	4.7
9. South Sudan	4.5
10. Mali	3.7

TOP 10 COUNTRIES, PERCENTAGE OF POPULATION TARGETED IN UN-COORDINATED APPEALS	
1. Syria	56%
2. oPt	46%
3. South Sudan	40%
4. CAR	39%
5. Yemen	31%
6. Cameroon	31%
7. Djibouti	29%
8. Mali	24%
9. Niger	19%
10. Somalia	19%

Source: Development Initiatives based on the Index for Risk Management (INFORM), UN-coordinated appeals, EM-DAT CRED, UNHCR, and World Bank Population Data for 2013.
 Notes: INFORM data is from the mid-2015 data release (12 March 2015). Data on the number of people affected is taken from UN-coordinated appeals or from EM-DAT CRED data where no appeal was launched, as well as UNHCR data on refugee numbers. Target population is derived

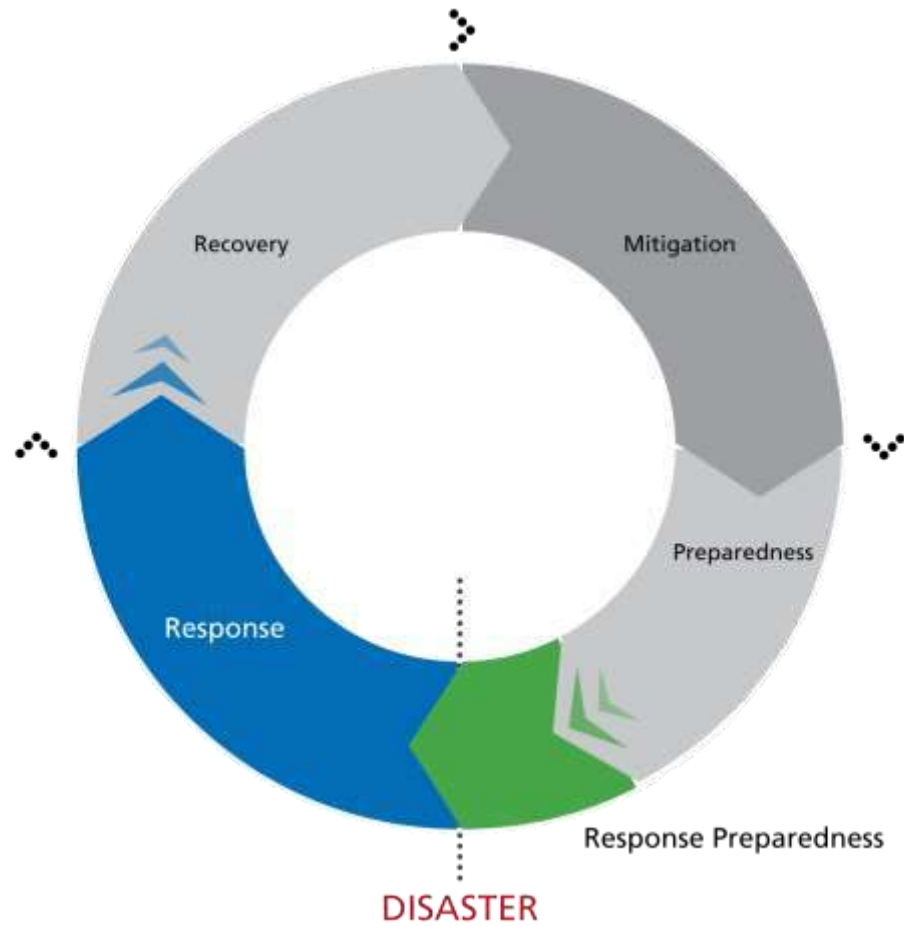
from UN-coordinated appeals. No target population figures are given for countries covered under the UN-coordinated Ebola Overview of Needs and Requirements since the appeal document does not include these numbers. The number of people targeted in UN-coordinated appeals for Syria does not include members of refugee-hosting communities since this would affect the calculation of the percentage of the total population in Syria targeted in UN-coordinated appeals. CAR, Central African Republic; DRC, Democratic Republic of Congo; oPt, occupied Palestinian territory.

Bencana di Asia

- Negara – negara Asia 'menghadapi risiko bencana alam terbesar' seperti banjir, badai, gempa bumi dan kekeringan
- Lebih dari 40 persen dari 3.979 bencana yang terjadi secara global antara tahun 2005 dan 2014 terjadi di kawasan Asia Pasifik, yang mengakibatkan hilangnya setengah juta orang, yang mewakili hampir 60 persen dari total kematian global yang terkait dengan bencana
- Lebih dari 1,4 miliar orang terkena dampak dimana 80 persen dari mereka yang terkena dampak global
- Wilayah tersebut juga menghadapi kerusakan ekonomi yang parah lebih dari setengah triliun dolar selama periode waktu yang sama, terhitung 45 persen dari total global
- Banyak bencana di Asia dan Pasifik yang lintas batas
- 772 juta orang hidup kurang dari \$ 1,25 per hari dan sangat rawan bencana
- Sekitar 740 juta dolar penduduk kota di Asia dan Pasifik yang sekarang untuk risiko bencana 'tinggi' - sering tinggal di titik rentan multi-hazard yang rentan siklon, gempa bumi, banjir dan tanah longsor



Siklus Bencana



Source: UN OCHA 2013

Logistik Kemanusiaan diantara Siklus Manajemen Penanggulangan Bencana

Tahap	Waktu	Jumlah Logistik	persediaan yang dibutuhkan	Tingkat keterdesakan	Pengadaan Perlengkapan
Kesiapsiagaan	jangka panjang, berkelanjutan	Rendah	khusus, standard: posisi awal	Low	Lokal
Tanggap Darurat	Hari-Bulan	Tinggi	Spesifik, standar: makanan, medis, Sanitasi Air, dll	Tinggi: waktu pengiriman dapat membuat perbedaan antara hidup & mati	Internasional
Transisi					
Pemulihan	Bulan-Tahun	Sedang	Variasi pasokan tergantung pada konteks bencana	Sedang: dari Pemerintah atau tekanan Donor	Lokal, Internasional
Mitigation	jangka panjang, berkelanjutan	Rendah	persediaan bervariasi	Rendah	Lokal

Barang bantuan khusus

- air
- Makanan
- Perlengkapan dan Peralatan Medis
- Tempat pengungsian & perlengkapan Rumah Tangga
- Fasilitas kebersihan
- listrik Generator
- telekomunikasi
- kendaraan
- Lainnya seperti perlengkapan sekolah



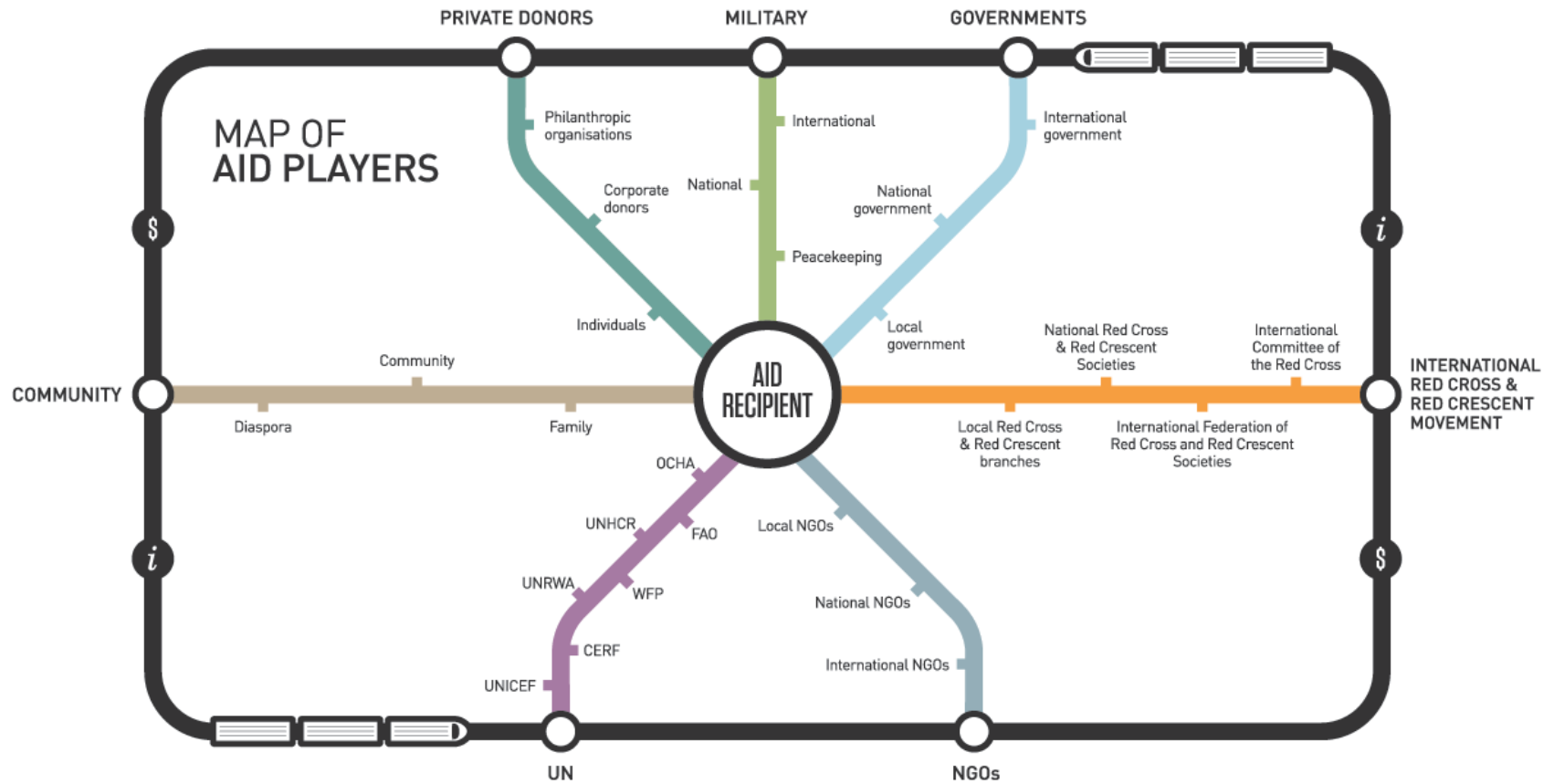
Perbedaan Jenis Bantuan dan Perbedaan Persyaratan Logistik

- barang habis pakai (makanan, air, barang-barang medis) vs satu-off pengiriman (tempat tinggal, kitchen set, generator)
- Nilai tinggi barang (item medis, ICT)
- barang sensitif (suhu, kelembaban)
- Kit (packing list lengkap!)
- barang-barang berbahaya



MATERIALS SHELTER KIT (per family)		
ITEM	Qty	Unit
CEMENT (Portland, 42.5 kgs/bag)	2	bag
Eucalyptus lumber (Dimensions: 2m x 3")	7	lumber
Eucalyptus lumber (Dimensions: 2m x 2")	3	lumber
Eucalyptus lumber (Dimensions: 3m x 2")	9	lumber
Eucalyptus lumber (Dimensions: 6m x 2")	8	lumber
Bamboo mat "esteras" (Dimensions: 2m x 3m)	9	estera
Nails, n° 3"	3	kilogram
Nails, n° 2.5"	2	kilogram
Nails, n° 1.5"	1	kilogram
Hinge (2.5", of steel)	3	hinge
Knocker "aldaba" (2", of steel)	1	aldaba
Padlock "candado"	1	candado
Tie wire galvanized (n° 16)	5.5	kilogram
Plastic sheeting - IFRC (4mx6m). Provide by IFRC	2 + 1/2	unit
Commun sand. Provide by beneficiary families	1	m3
Staple (max 1". Steel, Aproc. 1000 units/box)	2	box
Budget for one Materials Shelter Kit:		140 USD

Para Pelaku dalam Operasi Kemanusiaan



Source: GHA 2010

Para Pelaku dalam Operasi Kemanusiaan

- **komunitas lokal / penduduk**
 - masyarakat setempat yang terkena dampak

- **Pemerintah**
 - Lokal atau Negara terdampak
 - Negara tetangga
 - Negara-negara lain
 - Serikat Ekonomi / Persatuan Politisi

- **perusahaan komersial**
 - Pemasok
 - Penyedia Jasa Logistik

- **Donor**
 - pemerintah
 - perusahaan
 - Individu dan Masyarakat

- **Organisasi kemanusiaan**
 - LSM lokal
 - LSM internasional
 - Badan-badan PBB
 - Palang Merah Masyarakat

- **Militer dan Pertahanan Sipil**

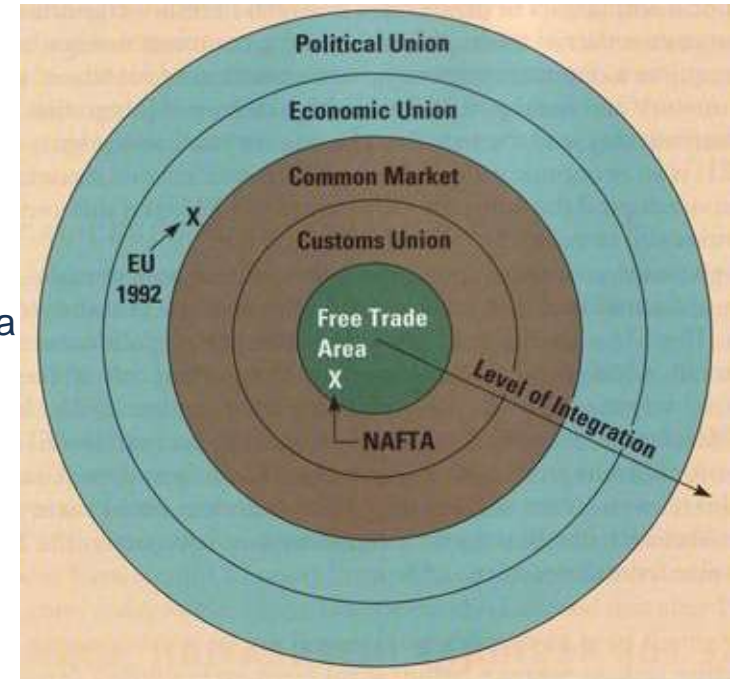
- **Media**

Pelaku Kemanusiaan

- Lokal atau Pemerintah Setempat
- Pemerintah berperan aktif dalam setiap operasi bantuan kemanusiaan
- Pemerintah seharusnya dapat berkoordinasi dalam pemberian bantuan baik dalam negeri maupun dari luar negeri
- Otorisasi pemerintah lokal sangat penting untuk keterlibatan negara lain / pemerintah
- Pemerintah juga dapat merespon secara aktif - Kantor Manajemen Bencana Nasional (NDMO)
- NDMO terus tumbuh di ASEAN dengan kapasitas lebih banyak dan memiliki peranan penting secara operasi tanggap darurat
- Pemerintah juga sebagai penyedia sumber daya penting bagi proyek-proyek pembangunan, misalnya sumber daya seperti lahan untuk pembangunan sekolah dan rumah sakit

Pelaku Kemanusiaan

- Pemerintah (Serikat)
- Negara cenderung membentuk perkumpulan untuk memajukan manfaat ekonomi dan politik
- Serikat ekonomi dan politik dalam bantuan operasi kemanusiaan dengan menyediakan sumber daya, barang-barang bantuan, tenaga kerja, peralatan ke negara anggota yang terkena
- Contoh serikat: Uni Eropa, ASEAN, NAFTA



Pusat Koordinasi ASEAN untuk Bantuan Kemanusiaan - AHA Centre

- AHA Centre memungkinkan negara-negara anggota ASEAN untuk memobilisasi dan menggunakan sumber daya kritis dan kapasitas untuk bantuan bencana yang cepat dan tanggap darurat di wilayah tersebut
- AHA Centre harus ditetapkan untuk tujuan memfasilitasi kerjasama dan koordinasi antara para pihak, dan dengan yang relevan PBB dan organisasi internasional, dalam mempromosikan kolaborasi regional
- AHA Centre akan bekerja atas dasar bahwa partai akan bertindak pertama untuk mengelola dan menanggapi bencana. Dalam hal partai membutuhkan bantuan untuk mengatasi situasi seperti itu, selain permintaan langsung untuk setiap entitas membantu, mungkin mencari bantuan dari AHA Centre untuk memfasilitasi permintaan tersebut

Pusat Koordinasi ASEAN untuk Bantuan Kemanusiaan



Source: <http://www.ahacentre.org/>

Pelaku kemanusiaan

➤ **Militer**

- Militer telah menjadi aktor yang sangat penting dalam manajemen bencana sejak tentara dilatih untuk penyelamatan
- Memberikan bantuan utama, misalnya: rumah sakit lapangan, instalasi camp, pendirian telekomunikasi dan perbaikan dengan
- Dalam konteks Asia, militer lokal dari negara-negara yang terkena dampak adalah aktor yang signifikan karena pertimbangan seperti kedaulatan

Pelaku Kemanusiaan

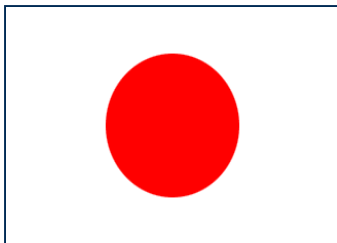
➤ Donor (Negeri dan Swasta)

- Menyediakan sebagian besar dana untuk pembangunan jangka panjang serta kegiatan bantuan darurat
- Mereka menyediakan sarana keuangan (Bantuan Langsung) untuk mendukung operasi kemanusiaan atau menyediakan barang dan / atau jasa secara gratis (sumbangan dalam bentuk)

Pelaku Kemanusiaan



Germany



Japan



Australian Government
AusAID



Pelaku Kemanusiaan

➤ Donor (Private)

- Perusahaan / Corporate Social Responsibility
- Logistik Tim Darurat (UPS, Agility, Maersk dan TNT)
- Pepsi Co

➤ Individu / Yayasan

- masyarakat lingkungan dan lokal
- rumah tangga dari luar negeri
- Kuehne Foundation, Gates Foundation, Clinton Foundation




KUEHNE FOUNDATION

Pelaku Kemanusiaan

➤ Perserikatan Bangsa - Bangsa

- PBB adalah sebuah organisasi internasional yang didirikan pada tahun 1945 setelah Perang Dunia Kedua berkomitmen untuk menjaga perdamaian dan keamanan internasional, mengembangkan hubungan persahabatan antar bangsa dan mempromosikan kemajuan sosial, standar hidup yang lebih baik dan hak asasi manusia
- Dalam proyek pembangunan skala dan darurat besar badan-badan biasanya antara aktor yang paling berpengaruh dan terbesar dalam hal pendanaan, koordinasi dan bantuan yang diberikan








The UNITED NATIONS

THE UNITED NATIONS

EVERY DAY THE UNITED NATIONS WORKS TO TACKLE GLOBAL CHALLENGES



-  Provides food to 90 million people in 75 countries
-  Vaccinates 58 per cent of the world's children, saving 2.5 million lives a year
-  Assists over 34 million refugees and people fleeing war, famine or persecution
-  Combats climate change; works with 140 nations to prevent harmful mercury emissions
-  Keeps peace with 120,000 peacekeepers in 16 operations on 4 continents
-  Fights poverty, helping 370 million rural poor achieve better lives in the last 30 years
-  Protects and promotes human rights on site and through some 80 treaties/declarations
-  Mobilizes US\$12.5 billion in humanitarian aid to help people affected by emergencies
-  Uses diplomacy to prevent conflict; assists some 50 countries a year with elections
-  Promotes maternal health, saving the lives of 30 million women a year

United Nations - Department of Public Information - 2013

Pelaku Kemanusiaan

➤ Gerakan Palang Merah dan Bulan Sabit Merah

- Jaringan kemanusiaan terbesar di dunia. Gerakan netral dan tidak memihak, dan memberikan perlindungan dan bantuan kepada masyarakat yang terkena dampak bencana dan konflik:
- Komite Internasional Palang Merah (ICRC) dalam konflik
- Federasi Internasional Palang Merah dan Bulan Sabit Merah (IFRC) dalam bencana alam
- 189 anggota Palang Merah dan Bulan Sabit Merah (mis Vietnam Palang Merah, Thai Palang Merah, Filipina Palang Merah)



Pelaku Kemanusiaan

➤ LSM (International, Regional, lokal)

- LSM internasional, seperti World Vision, Plan International, Catholic Relief Services, Save the Children, Islamic Relief, Oxfam, Mercy Corps, CARE
- LSM Nasional dan lokal seperti Muhammadiyah, Mercy Malaysia
- Organisasi mikro yang berkembang di dalam masyarakat setempat, beberapa dari mereka dibentuk sementara untuk mengatasi salah satu krisis tertentu
- Di banyak negara Asia LSM lokal memiliki kapasitas yang kuat dan jaringan rantai pasokan yang luas



Pelaku Kemanusiaan

- Kehadiran dan keterlibatan perusahaan swasta semakin tumbuh
- Mereka dapat berperan pada salah satu cakupan berikut:
 - Donor: mendukung logistik kemanusiaan dengan memberikan kontribusi keuangan untuk mendanai operasi bantuan
 - Kolektor / Penggalang dana: perusahaan tersebut dapat mengumpulkan sarana keuangan dari pelanggan mereka, karyawan, dan pemasok untuk mendanai operasi tersebut
 - Penyedia / Pemasok: jenis perusahaan dapat menawarkan barang dan jasa untuk (donasi sejenis) gratis atau sebagai konsekuensi dari tindakan jual

Tim Logistik Kedaruratan

➤ Movie

Pelaku Kemanusiaan

➤ **Penyedia layanan logistik atau penyedia logistik pihak ketiga**

- Pengelolaan layanan logistik pihak ketiga bagi pelanggan mereka, bisa menjadi bagian, atau semua fungsi manajemen rantai pasokan.
- Biasanya mengkhususkan diri dalam pelayanan terpadu operasi, pergudangan dan transportasi yang dapat ditingkatkan dan disesuaikan dengan kebutuhan pelanggan
- Perusahaan besar seperti KN atau DHL memiliki jaringan dan menjalankan global yang kantor di semua benua
- Beberapa dari mereka bahkan menjalankan sendiri departemen "logistik darurat"



Pelaku Kemanusiaan

➤ Media

- Teknologi komunikasi memungkinkan untuk penyebaran berita tepat waktu, gambar hidup yang sebenarnya dari bencana dan keadaan darurat
- Sorotan dari media massa dapat dihasilkan tergantung pada besarnya, jenis, waktu dan jumlah orang yang terkena dampak
- Dampak positif dalam penggalangan dana

Pembangunan Jangka Panjang vs Operasi Darurat

Jenis Keadaan	Program / Sifat kedaruratan	Karakteristik
Pembangunan Jangka Panjang	<ul style="list-style-type: none"> ➤ program pertanian ➤ program pendidikan ➤ pembangunan infrastruktur ➤ program sanitasi ➤ Kesehatan / Obat 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ permintaan diprediksi ➤ onset lambat ➤ Berkelanjutan, terus menerus ➤ Konstan dukungan jangka panjang
Keadaan darurat	<ul style="list-style-type: none"> ➤ operasi bantuan bencana untuk menyelamatkan nyawa dan meringankan penderitaan (alam dan buatan manusia) ➤ Program berfokus pada pemberian bantuan yang diperlukan paling mendesak (medis, makanan, air dan tempat tinggal) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ tiba-tiba ➤ lonjakan tiba-tiba dalam permintaan untuk barang-barang bantuan ➤ Sebagian besar sulit untuk memprediksi ➤ Transisi ke proyek-proyek pembangunan dan rekonstruksi

Rantai Pasokan yang berbeda dan Karakteristik Logistik berkaitan dalam hal Kemanusiaan

Rantai pasokan kemanusiaan:

➤ Susunan dan ciri dari rantai pasokan bisa berbeda jauh dari satu tanggap darurat ke yang lain untuk proyek pembangunan jangka panjang

Menghadapi bencana yang datang tiba - tiba (misalnya gempa bumi), dalam banyak kasus kebutuhan tak terduga. Informasi tentang waktu, lokasi, jenis, dan volume tidak akurat dan tidak lengkap. Selama hari-hari atau minggu – minggu pertama persyaratan kebutuhan didasarkan pada data historis dan temuan yang dibuat selama misi penilaian. Informasi ini akan berubah dalam setiap hari.

Dalam proyek pembangunan seperti pemberian makanan di sekolah atau pertanian, kebutuhan pasokan dapat diprediksi dan pra-posisi pasokan dapat dilakukan dengan tingkat keseimbangan dan akurasi tertentu.

Rantai Pasokan yang berbeda dan Karakteristik Logistik berkaitan dalam hal Kemanusiaan

Latihan

Perbandingan antara rantai pasokan tanggap darurat dan rantai pasokan proyek pengembangan



Rantai Pasokan yang berbeda dan Karakteristik Logistik berkaitan dalam hal Kemanusiaan

	Rantai Pasokan Tanggap Darurat	Program Pengembangan Rantai Pasokan
Kajian Kebutuhan		
Informasi		
Pola Permintaan		
Sumber Pengadaan		
Jenis Produk		
Sorotan Berita Internasioal		
Situasi Pendanaan		
Infrastruktur		
Harga/Biaya		
Strategi <i>Lead Time</i>		
Perencanaan		
Konfigurasi Jaringan Distribusi		
Strategi persediaan		
Mode transportasi		
Sasaran strategis		

Rantai Pasokan yang berbeda dan Karakteristik Logistik berkaitan dalam hal Kemanusiaan

	Rantai Pasokan Tanggap Darurat	Program Pengembangan Rantai Pasokan
Kajian Kebutuhan	Cepat dan dapat diperkirakan	Accurate
Informasi	Informasi dalam banyak kasus tidak bisa diandalkan, tidak lengkap atau tidak ada	Available if properly collected and documented and IT system in place
Pola Permintaan	Permintaan yang dihasilkan dari kejadian acak yang tidak dapat diprediksi dalam hal waktu, lokasi, jenis dan ukuran. Persyaratan permintaan diperkirakan setelah mereka dibutuhkan berdasarkan penilaian awal	Relatively stable and predictable. Demand occurs from fixed locations in set quantities
Sumber Pengadaan	perjanjian jangka panjang sulit karena ketidakpastian permintaan yang tinggi → Ketersediaan sering menjadi masalah. Banyak sumbangan dalam bentuk barang yang akan ditangani.	perjanjian jangka panjang bisa diatur lebih mudah. Pengadaan jumlah besar / banyak pilihan
Jenis Produk	menyelamatkan hidup barang-barang seperti air, makanan, tempat tinggal dan medis	Matapencapaian
Sorotan Berita Internasional	Perhatian yang tinggi selama hari pertama setelah bencana	Perhatian yang rendah
Situasi Pendanaan	Pada umumnya banyak dana yang diperoleh khususnya setelah bencana besar	Seringkali sulit untuk proyek-proyek jangka panjang
Infrastruktur	In most cases severely damaged in particular last mile	Infrastruktur ada tapi sulit dan dapat diakses sebagian selama musim hujan

Perbedaan Rantai Persediaan dan Karakteristik Logistik dalam konteks Kemanusiaan

	Tanggap Darurat Rantai Persediaan	Program pengembangan rantai persediaan
Harga / Biaya	biaya biasanya tinggi karena keterbatasan waktu, persaingan dan kurangnya sumber daya / kapasitas	Penurunan biaya berperan penting
Strategi <i>Lead Time</i>	<i>Zero lead time</i> → Pengurangan yang tajam bahkan jika biaya yang signifikan	<i>lead time</i> harus didasarkan pada karakteristik pengadaan transportasi-distribusi dan persyaratan
Perencanaan	Akan sulit jika tidak ada kesiapsiagaan	Perencanaan jangka panjang yang bisa dicapai bila dana yang tersedia
Susunan jaringan distribusi	Menjadi tantangan karena keadaan yang tidak dikenal	Dapat didefinisikan dengan baik; jumlah dan lokasi dapat ditentukan
Strategi Inventarisasi	Penyangga / Posisi awal/ ruang penyimpanan yang terbatas dapat menimbulkan persaingan yang tinggi & harga	meminimalkan Inventaris
Mode Transportasi	Kecepatan dan ketersediaan	ketergantungan lebih besar pada mode biaya rendah jumlah besar dan pilihan bundling dipertimbangkan
Sasaran strategis	Meminimalkan hilangnya nyawa & penderitaan → Respon yang efektif	Memberikan produk berkualitas tinggi dengan biaya minimal dan mencapai kepuasan penerima manfaat yang tinggi → Respon yang efisien

Prinsip – prinsip Rantai Pasokan

Kriteria	Efisien	Responsive
Tujuan utama	biaya terendah	Respon yang cepat
strategi desain produk	Desain secara keseluruhan untuk meminimalkan biaya produksi	desain modular untuk memungkinkan adanya penundaan
strategi harga	margin yang lebih rendah	margin yang lebih tinggi
strategi Manufaktur	pemanfaatan yang tinggi	Kapasitas fleksibilitas
Strategi inventarisasi	Meminimalisir inventaris	Inventaris cadangan
Strategi <i>Lead time</i>	Mengurangi tetapi tidak pada biaya yang lebih besar	Mengurangi tapi tidak dengan biaya yang lebih besar
Strategi pemilihan pemasok	"Cukup" kualitas dan biaya yang tidak sedikit	Kecepatan, fleksibilitas, kualitas
Strategi Transportasi	ketergantungan lebih besar pada mode biaya rendah	ketergantungan lebih besar pada responsif mode (cepat)

Source: Fisher (1997)

Rantai Pasokan Komersial vs Rantai Pasokan Kemanusiaan

Komersial rantai pasokan:

- Pada catatan yang sama, rantai pasokan dari industri yang berbeda akan berbeda dalam hal set-up dan karakteristik tergantung pada industri dan fokus
- rantai pasokan komersial akan fokus pada kedua efektivitas & efisiensi, masing-masing untuk berbagai tingkat prioritas
 - ❑ **Efektivitas:** respon pelanggan
Misalnya. Mode (ZARA) atau teknologi tinggi - fokus pada tanggap terhadap tren yang berlaku
 - ❑ **Efisiensi:** waktu, biaya dan sumber daya yang diperlukan untuk memproses dan memenuhi pesanan pelanggan
Misalnya. Nasi atau pasta - fokus pada produksi massal dan standarisasi dalam hal permintaan stabil

Rantai Pasokan Komersial VS Rantai Pasokan Kemanusiaan

- Tabel di atas merupakan perbedaan antara darurat dan pembangunan dapat diterapkan hampir 1-1 untuk diferensiasi antara rantai pasokan yang efektif dan efisien dari industri komersial
- Selanjutnya, karakteristik rantai pasokan komersial dan kemanusiaan bisa sangat mirip dalam kasus mereka beroperasi baik dalam lingkungan yang stabil permintaan tak terduga (efektivitas) atau keduanya di lingkungan yang stabil permintaan diprediksi (efisiensi)

Rantai Pasokan Komersial VS Rantai Pasokan Kemanusiaan

- Nevertheless, there are certain aspects where humanitarian and commercial supply chains differ independent from which environment they operating in.
- Namun demikian, ada beberapa aspek tertentu di mana Rantai Pasokan komersial dan kemanusiaandi lingkungan operasi mereka.

Latihan

Bandungkan antara Rantai Pasokan Komersial dan kemanusiaan



Rantai Pasokan Komersial VS Rantai Pasokan Kemanusiaan

	Logistik Kemanusiaan (pengembangan Program & Tanggap Darurat)	Logistik Komersial (Sebagian besar Industri)
Tujuan Utama		
Konsumen		
Pemangku Kepentingan		
Investasi/peningkatan Kapasitas		
Strategi masuk pasar / toleransi risiko		
Sistem Informasi		
Lingkungan		
Manajemen Sumber Daya Manusia		

Rantai Pasokan Komersial VS Rantai Pasokan Kemanusiaan

	Logistik kemanusiaan (Proyek Pengembangan & Tanggap Darurat)	Logistik komersial (Sebagian besar industri)
Tujuan Utama	<ul style="list-style-type: none"> Menyelamatkan nyawa dan meringankan penderitaan 	<ul style="list-style-type: none"> memaksimalkan keuntungan Optimalisasi pemanfaatan sumber daya
Konsumen	<ul style="list-style-type: none"> Konsumen yang menggunakan Donatur yang membayar 	<ul style="list-style-type: none"> Konsumen yang membayar
Pemangku Kepentingan	<ul style="list-style-type: none"> Beberapa pemangku kepentingan seperti lembaga donor pemerintah dll dengan kepentingan yang berbeda 	<ul style="list-style-type: none"> Biasanya lebih homogen dengan tujuan bersama (keuntungan, nilai pemegang stok)
Investasi / Peningkatan Kapasitas	<ul style="list-style-type: none"> Pengembalian investasi sulit untuk dihitung Tergantung pada dukungan donor yang sulit untuk mendapatkan sebelum bencana terjadi 	<ul style="list-style-type: none"> investasi / strategi inovasi jelas
Strategi masuk pasar / risiko toleransi	<ul style="list-style-type: none"> toleransi risiko tinggi untuk mencapai tujuan akhir Tidak benar-benar pilihan apakah akan menanggapi krisis kemanusiaan atau tid 	<ul style="list-style-type: none"> Risiko strategis - analisis Profit
Sistem Informasi	<ul style="list-style-type: none"> Sering lemah atau tidak memadai Banyak sistem yang berbeda di tempat 	<ul style="list-style-type: none"> teknologi informasi yang tepat dilihat sebagai kunci untuk sukses di hampir setiap sektor
Lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> ketidakpastian (politik, kesehatan, stabilitas sosial lingkungan) 	<ul style="list-style-type: none"> Kolaboratif dan terintegrasi dalam setiap situasi untuk kepentingan pembangunan ekonomi
Manajemen Sumber Daya Manusia	<ul style="list-style-type: none"> Kurangnya profesional staf berpengalaman dan jalur pengembangan staf 	<ul style="list-style-type: none"> profesional yang sangat berpengalaman

Menjembatani antara Komersial dan sektor Kemanusiaan

perusahaan komersial tidak ingin kehilangan uang ketika memberikan pelayanan kepada lembaga kemanusiaan

Lembaga-lembaga kemanusiaan tidak ingin ditagih berlebihan untuk layanan yang disediakan oleh perusahaan komersial



- Ada kecenderungan kebutuhan badan-badan PBB dan LSM meningkat dengan menggunakan keahlian dan logistik layanan yang disediakan oleh perusahaan komersial
- logistik kemanusiaan membutuhkan tingkat fleksibilitas yang tinggi akibat ketidakpastian eksternal operasi (dana, permintaan yang sebenarnya, pembatasan akses dan lain – lain)
- Penting bagi penyedia layanan komersial untuk memahami konteks kemanusiaan untuk memfasilitasi kontrak sehubungan dengan waktu, tempat, kuantitas dan asuransi pertimbangan

Kerugian pada Rantai Pasokan

„Mengurangi Tujuh Jenis Kerugian pada Rantai Pasokan“

Kualitas produk cacat dan masalah yang memerlukan memperbaiki/pengerjaan ulang atau menjadi sampah



Transportasi

Barang yang tidak perlu ditangani



inventaris

Memiliki baik berlebihan atau tidak cukup persediaan untuk memenuhi permintaan pelanggan

Kelebihan Produksi

hal yang sebenarnya tidak diminta oleh pelanggan



Gerakan

Gerak yang berlebihan bagi seorang operator selama proses berlangsung

Proses yang terlalu lama

merancang sebuah proses yang memakan lebih banyak daya yang tidak diperlukan



Menunggu

Bagi siapa pun atau apa pun yang mencegah Anda untuk melaksanakan tugas Anda

Limbah Rantai Pasokan

“Pada komisi Laporan Audit (COA), jutaan barang bantuan membusuk, sia-sia dan tidak didistribusikan karena penyimpanan yang tidak bertanggung jawab. Laporan COA yang sama mencatat bahwa departemen kesejahteraan sosial dan pembangunan (DSWD) gagal untuk mendistribusikan 128.000 kaleng sarden, senilai P69.2 juta botol air dan P58 juta persediaan (termasuk 7,527 kemasan makanan keluarga senilai P2.7M) karena masalah penyimpanan.”

Mengapa sangat penting untuk meningkatkan Logistik Kemanusiaan dan Kapasitas Rantai Pasokan?

- «Sangat penting untuk efektivitas, efisiensi dan respon transparansi!»

Modul 2 - Kesiapsiagaan, Pencegahan dan Perencanaan

Tujuan Pembelajaran:

- Memahami akan relevansi pengukuran pencegahan yang tepat
- Diskusikan peran logistik dan manajemen rantai pasokan pada mereka pengukuran
- Memahami proses penilaian dan perencanaan setelah bencana terjadi
- Mengetahui faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam perencanaan logistik untuk operasi kemanusiaan

Kesiapsiagaan dan Pencegahan

“

After ten years of the HFA there is no reason why a Finance Minister or CEO would choose to pay for disaster recovery but not to invest in prevention”

-- Margareta Wahlström
Head of the UN Office
for Disaster Risk Reduction

#WCDRR



Pencegahan menyelamatkan Kehidupan dan Uang

"Di Asia, dimana 80% dari bencana alam di dunia terkonsentrasi, jumlah orang yang terkena dampak langsung telah menurun, dari masa ke masa, hampir satu miliar, karena adanya sistem peringatan dini di Samudra Hindia."

"Evakuasi tepat waktu dalam perkiraan yang akurat, tahun terakhir sistem badai besar telah memungkinkan Filipina untuk menyelamatkan ribuan nyawa."

"Turki akan memiliki bangunan tahan gempa bagi sekolah dan rumah sakit pada tahun 2017".

"Uni Eropa memperkirakan bahwa menghabiskan €1 untuk perlindungan banjir akan menghemat €6."

Peran logistik dan Manajemen Rantai Pasokan

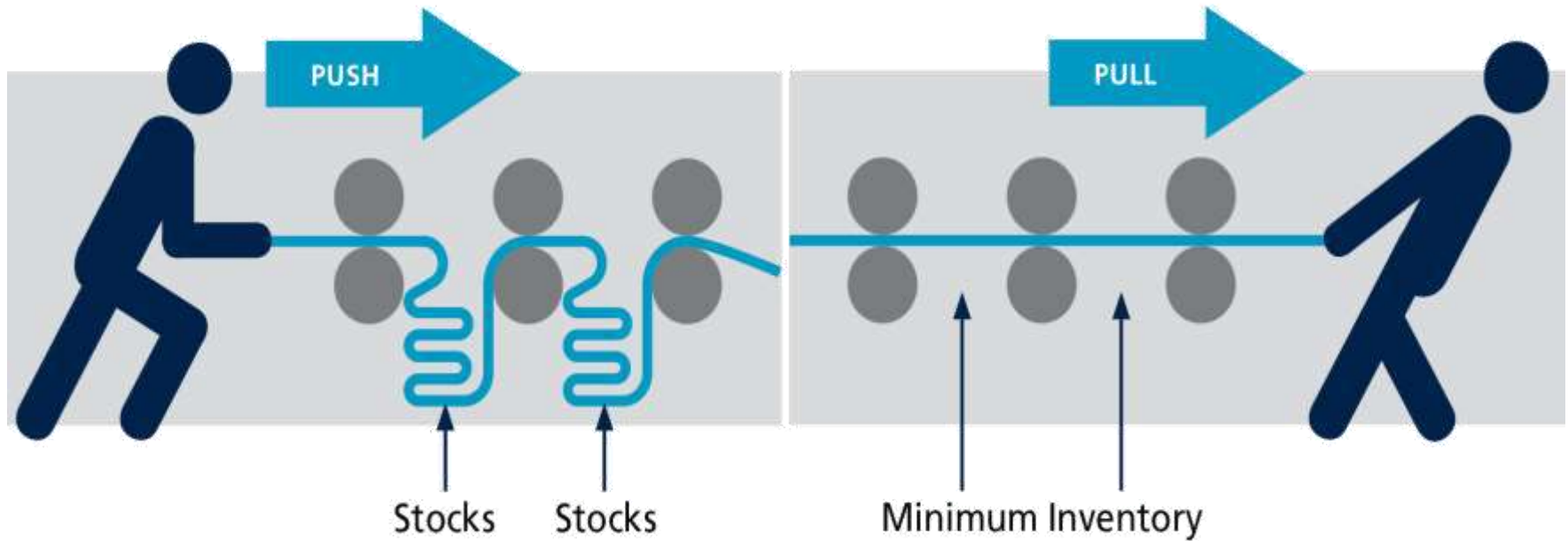
- Penilaian pasar
- Peta Analisis Infrastruktur dan hubungan desain manajemen rantai pasokan dengan mitra rantai pasokan
- Pra-penempatan barang-barang bantuan
- analisis data Sejarah
- Pembangunan Kapasitas
- Lain - lain

Kajian Kapasitas Logistik

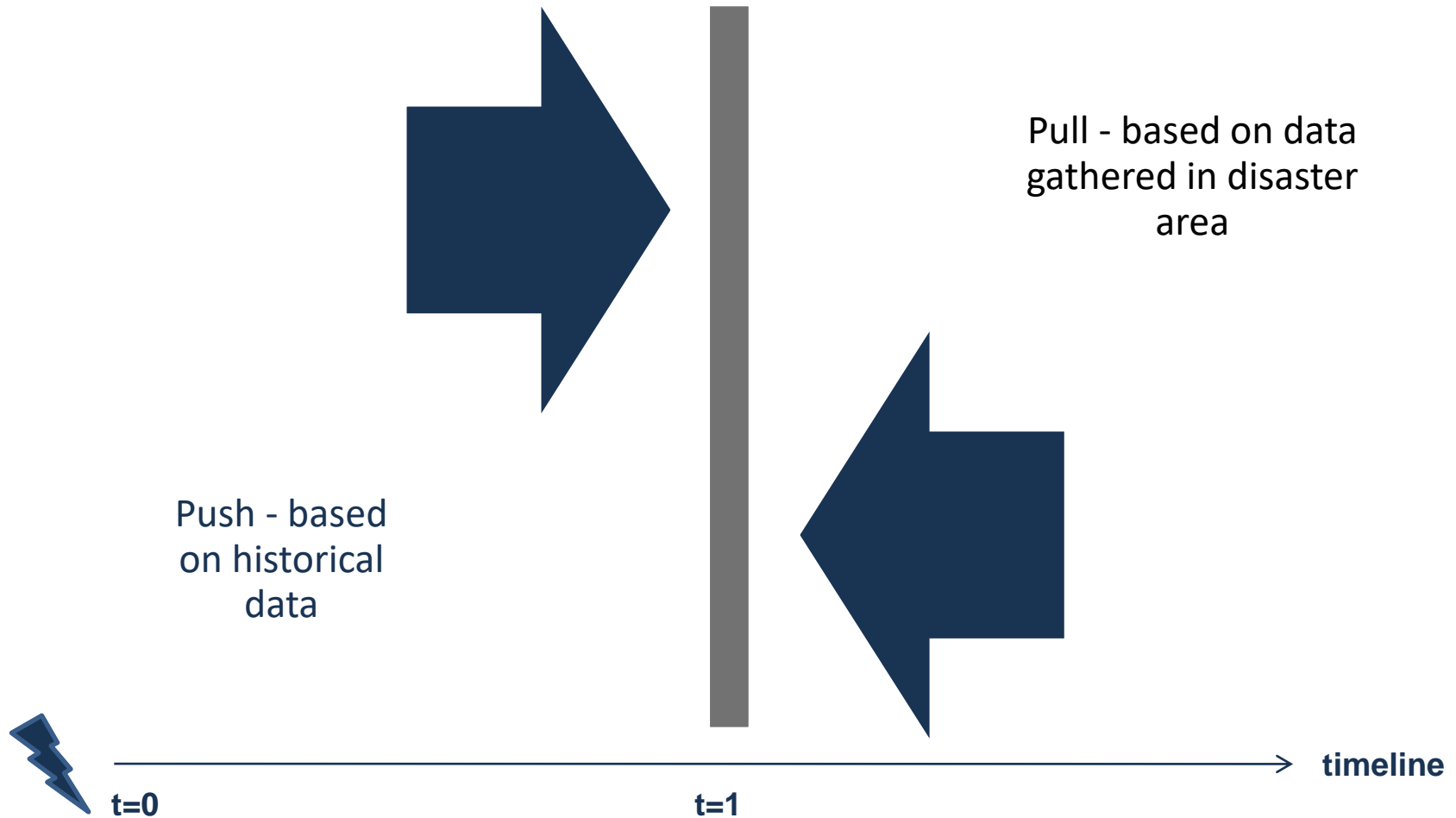
- Dukungan selular pada klaster logistik global untuk mengembangkan pelaporan kerentanan logistik di negara berisiko
 - Latar belakang logistik kemanusiaan
 - Infrastruktur informasi (jalan, Bandara, pelabuhan, gudang dll)
 - Logistik pemasok (pengangkut, pemasok barang generik dan penyedia layanan)



Push (Forecast) vs. Pull (Demand)



Memprediksi hal yang tak terduga



Source: Everywhere et al. 2011

Memprediksi hal yang tak terduga

- 63 bencana di tahun 2005-2010
- 4 jenis bencana (kekeringan / kelaparan, banjir / badai, gunung berapi / gempa bumi dan lainnya)
- 5 daerah (Afrika, Amerika, Asia, Eropa dan Timur Tengah / Utara Afrika)
- Tiga periode waktu: 1-3 (fase darurat), 4-6 (Pemulihan awal) dan 7-12 (Pemulihan)
- Tiga jenis sumber: Uang, barang-barang bantuan dan kegiatan seperti logistik (volume, berat dan biaya)

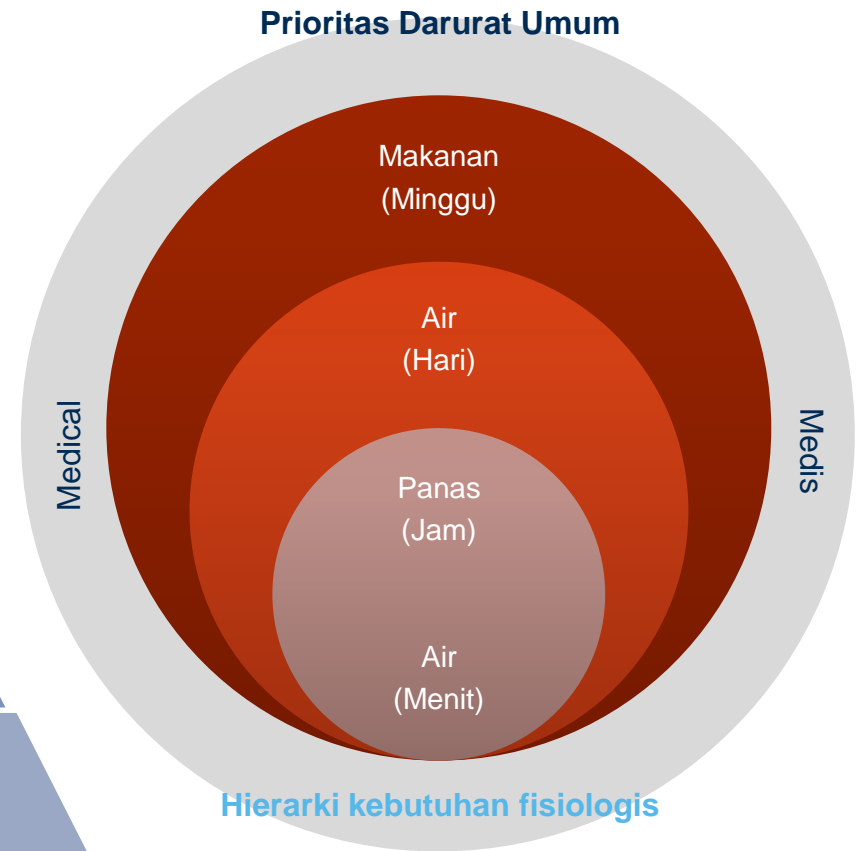
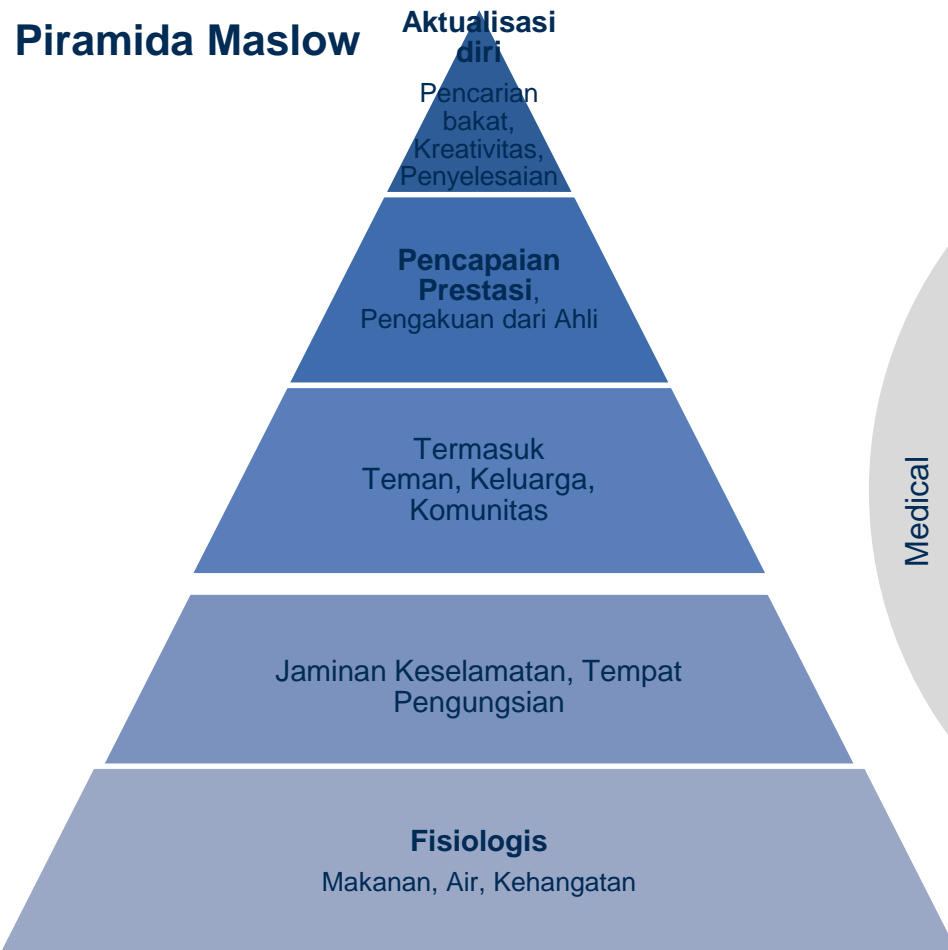
Memprediksi hal yang tak terduga

- perencanaan jangka panjang dalam hal penempatan awal stok regional
- perencanaan jangka panjang dalam hal perjanjian kerangka kerja dengan pemasok
- perencanaan jangka panjang dalam hal kapasitas yang dibutuhkan: barang, jasa, pendanaan
- Perencanaan pelatihan dan rekrutment
- Short-term planning in terms of deployment of supply chains once a disaster occurs – organisations should be able to search the data and extract information on average needs given a specific type of disaster in a specific region

Memprediksi hal yang tak terduga

➤ Movie

Kajian dan Perencanaan



6 Pertanyaan untuk dijawab

Untuk siapa?
Dimana?
Kapan?
Apa?
Berapa banyak?
Bagaimana?

'Bagaimana?' Adalah logistik dan manajemen rantai persediaan

Kajian dan Perencanaan Logistik dan Manajemen Rantai Pasokan

- **Penilaian menyediakan data yang merupakan kunci untuk perencanaan yang tepat dan pelaksanaan operasi kemanusiaan**
 - Berapa banyak orang yang terdampak
 - Apa jenis bantuan yang diperlukan
 - Kapan dan di mana itu dibutuhkan
- **Logistics related information**
 - Infrastruktur atas tanah merupakan hal yang mudah dicapai bagi masyarakat yang terkena dampak
 - lead time dan biaya transportasi
 - Penyimpanan dan transportasi kapasitas
 - Keamanan

Hal ini penting untuk melibatkan staf Logistik pada tahap yang sangat awal dari proses penilaian dan perencanaan sejak logistik informasi terkait mengenai kemungkinan kemacetan dan kelayakan bantuan direncanakan menentukan dalam banyak keberhasilan kasus operasi

Kajian dan Perencanaan Logistik dan Manajemen Rantai Pasokan

- **Dalam operasi kedaruratan** Waktu adalah masalah yang menempatkan banyak proses penilaian dan perencanaan pada tekanan . Informasi yang tidak lengkap dan tidak akurat selama setelah langsung dari bencana memerlukan update terus menerus dan perencanaan yang fleksibel..
 - Inisiatif kesiapsiagaan kunci untuk memulai secepat mungkin
 - Analisis data historis,
 - Penempatan awal,
 - prosedur operasi standar,
 - katalog produk standar,
 - perjanjian yang telah ditentukan dengan pemasok
 - penilaian kapasitas logistik
- **Dalam proyek-proyek pembangunan jangka panjang**, pengkajian dan perencanaan dapat dilakukan di bawah tekanan waktu yang kurang
 - informasi yang diperlukan dan data dapat dikumpulkan dengan benar untuk menyiapkan rencana jangka panjang

Persiapan Kajian

- Menetapkan tujuan kajian
- Menetapkan hal referensi untuk logistik
- Memilih dan mempekerjakan anggota tim
- Mengidentifikasi dan / atau menyiapkan alat kajian
- Memobilisasi sumber daya untuk memudahkan kajian - staf, kendaraan, kamera
- Menyetujui Format pelaporan
- Mengidentifikasi pengguna dari informasi penilaian

Siklus Kajian

- pertimbangan utama
- Penduduk berisiko
- Rencana distribusi
- Bahan yang dibutuhkan (Komoditas dan Perlengkapan)
- Listrik, Fasilitas Hydro
- Air dan Sanitasi
- Penerbangan Sipil, Bandara, Pesawat Alternatif
- pelabuhan
- Kereta
- Jalan dan Jembatan
- Kapasitas Truk lokal
- transfer Poin
- komunikasi
- Kapasitas koordinasi
- Pergudangan



Berbagai langkah-langkah dalam proses perencanaan

- Identifikasi Masalah
- Apakah banjir, kekeringan, konflik, atau bencana yang kompleks?
 - Menganalisis informasi yang dikumpulkan selama penilaian atau berdasarkan data historis
 - Kebutuhan Penerima Manfaat
 - Aktor Menanggapi lainnya
- Datang dengan solusi alternatif yang berbeda
- Tentukan kerangka waktu dan strategi keluar
- Mengevaluasi alternatif dan memilih
- Mengimplementasikan solusi
- Menindaklanjuti implementasi dan mengambil tindakan di mana perubahan / penyesuaian yang diperlukan

Faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam Proses Perencanaan

- Ketersediaan Sumber keuangan
- Ketersediaan staf
- Jadwal Kepegawaian untuk rekrutmen lokal; pertimbangan HR
- Pelatihan: jadwal untuk induksi dan pelatihan khusus
- Manajemen Informasi Alat
- Semua informasi yang diperlukan untuk perencanaan, pengelolaan dan pelaporan. Ada rencana kontijensi, output dari kajian cepat, Kajian Kapasitas Logistik
- Infrastruktur eksternal dan Ketersediaan Sumber Daya eksternal
- Mitra organisasi, mitra pelaksana, pemasok, penyedia layanan dll

Faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam Proses Perencanaan

➤ stok dan Gerakan

- Jadwal gerakan untuk memenuhi persyaratan program
- Sebelum penempatan bahan dan persyaratan stok operasional
- perencanaan gudang - tabel yang menunjukkan lokasi dari fasilitas penyimpanan, kapasitas, “throughput” direncanakan, tingkat stok direncanakan
- fasilitas gudang dan manajemen

Faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam Proses Perencanaan

➤ Informasi Transportasi Yang Tersedia

- Operasi Pelabuhan, termasuk penanganan peralatan/operasi
- Operasi Bandara, termasuk penanganan peralatan/operasi
Meja menunjukkan rute, mode, perjalanan waktu, kapasitas, direncanakan *throughput*, catatan (tindakan-tindakan untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan efisiensi)
Transportasi Jalan: penggunaan dan pengelolaan komersial dan pemerintah dan armada bantuan lainnya
- Transportasi air
- Bahan bakar dan Pemeliharaan untuk unit transportasi

Faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam Proses Perencanaan

- Distribusi, Monitoring dan Evaluasi
 - Pelaksanaan pedoman distribusi rencana sumber daya
 - Pemantauan kinerja rantai pasokan untuk rencana sumber daya
 - Evaluasi kinerja rantai pasokan dilaksanakan untuk rencana sumber daya
- Pengaturan keamanan

Faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam Proses Perencanaan

- “Exit Strategy’ dan strategi penyerahterimaan penyelesaian proyek
- Perencanaan untuk jalan keluar harus dimulai dari awal program / proyek dan dipertimbangkan dalam desain oleh program. Beberapa proyek datang dari sebuah akhir yang dirancang atau direncanakan. Lain pergi melalui transisi ke jenis lain dari program atau proyek
- Dari darurat untuk pemulihan awal untuk rehabilitasi pembangunan. Terlepas dari perubahan, fungsi masing-masing harus memiliki strategi keluar untuk mendukung akhir atau transisi dari proyek tanpa merugikan masyarakat

Kemampuan Penilaian Alat

tujuan

Untuk memberikan bimbingan untuk logistik dari LSM, badan-badan PBB, dan organisasi lain yang bekerja di tanah selama situasi tanggap darurat dan terutama selama:

Tahap penilaian dari situasi daerah logistik

Tahap pelaksanaan kegiatan logistik

Bentuk dan Presentasi

Salah satu daftar untuk setiap tematik: Bandara, Pelabuhan, Kereta Api, jalur air, Jalur jaringan, Pergudangan, Pasokan Lokal, Bahan Bakar, Bea Cukai, Truck Pengangkut, Agen pengiriman ekspedisi, Telekomunikasi dll

Daftar akan disusun dalam sebuah buku saku dan juga akan dapat diakses dalam versi elektronik tersedia di situs web Logistik Cluster

Isi daftar

Setiap daftar dibagi dalam bagian / bab untuk menjawab "siapa, apa, di mana dan bagaimana" dari setiap topik / tematik.

Di mana saya dapat menemukan informasi?

Siapa yang harus saya hubungi? Apa yang harus saya minta?

Daftar tips berguna dan daftar tindakan logistik penting untuk diatur (apa yang harus dilakukan dan bagaimana ...) juga termasuk dalam setiap checklist



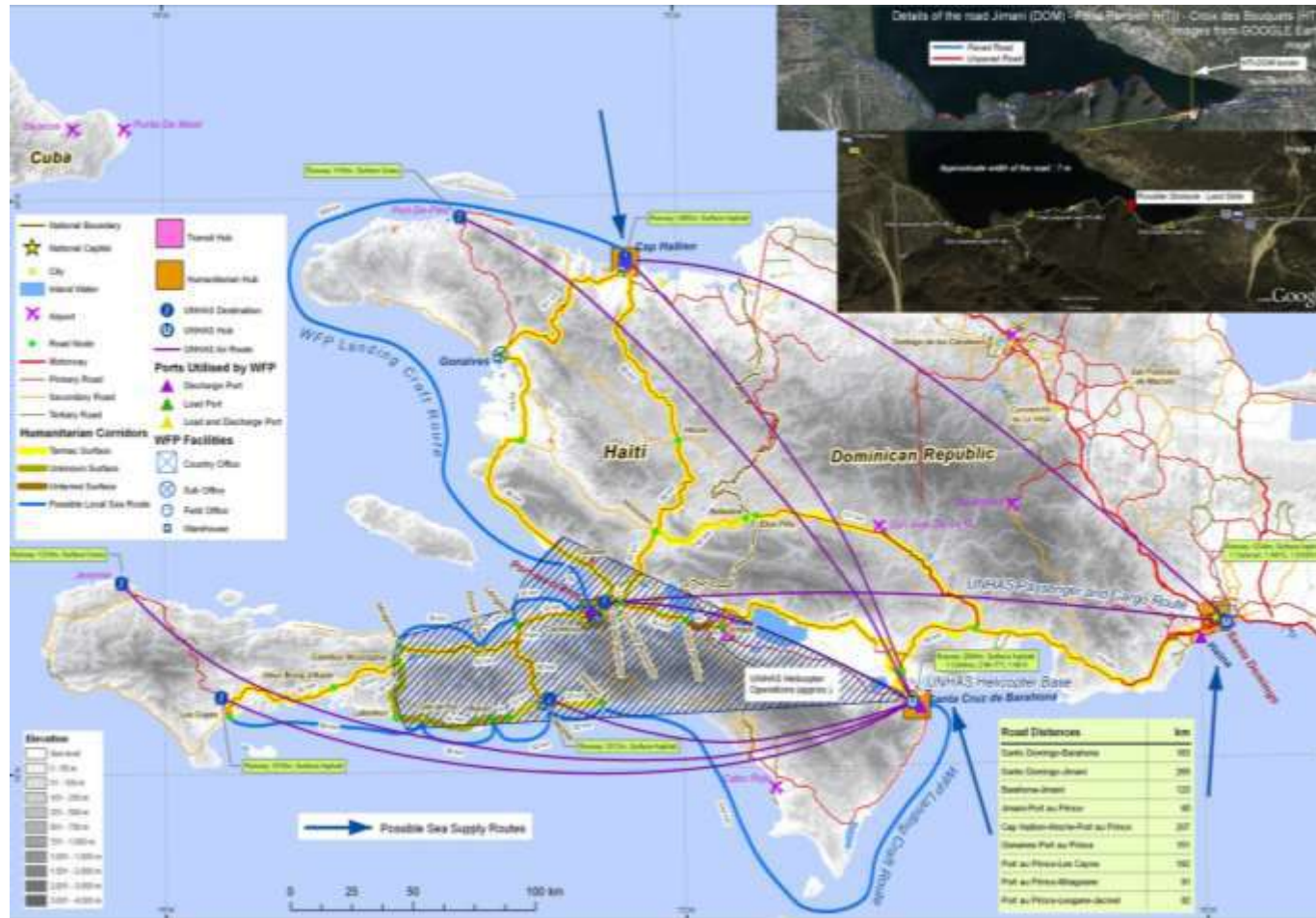
Konsep Operasi

- Definisi: "untuk menggambarkan perilaku aksi kemanusiaan di tingkat operasional tanggap darurat"
- Dirancang untuk memberikan gambaran keseluruhandari operasi.
- Kendaraan untuk menerjemahkan pandangankonseptual untuk sebuah dokumen proyek yang komprehensif
- Integrasi input individu upaya operasional kolektif

Konsep Operasi

- **Pengenalan Kegiatan yang berlangsung**
- **Implikasi dari acara tersebut :**
 - Perpindahan orang, korban
 - Diperkirakan orang yang membutuhkan bantuan
 - Kerusakan infrastruktur
 - Penentuan jumlah penerima manfaat yang akan dibahas dalam operasi
- **Operasi Tanggap Darurat**
 - Tentukan 'teater operasi'
 - Mengantisipasi harapan dari pemerintah dan masyarakat kemanusiaan
 - Pengukuran operasi pada tahap awal - sumber daya (orang, dana, komoditas, aset, waktu)
 - Merencanakan dan mengkonfigurasi setup logistik berdasarkan kondisi situasional di lapangan
 - Tambahan infrastruktur logistik yang dibutuhkan
 - "identify quick wins" strategi pada pekerjaan persiapan yang diperlukan untuk operasi yang lebih berkelanjutan
 - Berkomunikasi protokol arus informasi (internal dan / atau eksternal - laporan yang diharapkan)
- **Informasi berguna**
 - Orang yang dapat dihubungi untuk informasi operasional
 - bagan organisasi (tingkat unit)

Gempa Bumi Haiti 2010



Source: World Food Program (26. January 2010)

modul 3 - Pembelian dan Pengadaan Barang

➤ Tujuan Pembelajaran:

- Memahami peran dan fungsi pengadaan di organisasi
- Mengetahui proses pengadaan umum dan pengadaan dalam konteks operasi manusia
- Mengetahui prinsip-prinsip umum di balik kebijakan dan prosedur pengadaan
- Menghargai pentingnya memiliki kebijakan pengadaan dan prosedur, serta potensi konflik kepentingan dalam proses pengadaan

Proses Pengadaan

➤ Pengadaan

- Sebuah proses yang mencakup dari mengidentifikasi, memilih dan negosiasi dengan pemasok yang cocok, untuk kontrak dan memperoleh barang dan jasa. Ini termasuk pengadaan barang, pembelian dan mencakup semua kegiatan dari riset pasar pasokan untuk mengidentifikasi calon pemasok melalui pengiriman dari pemasok ke pengguna atau penerima manfaat, serta pemantauan dan pengukuran kinerja pemasok untuk menjamin kelangsungan pasokan dan perbaikan secara terus-menerus.¹

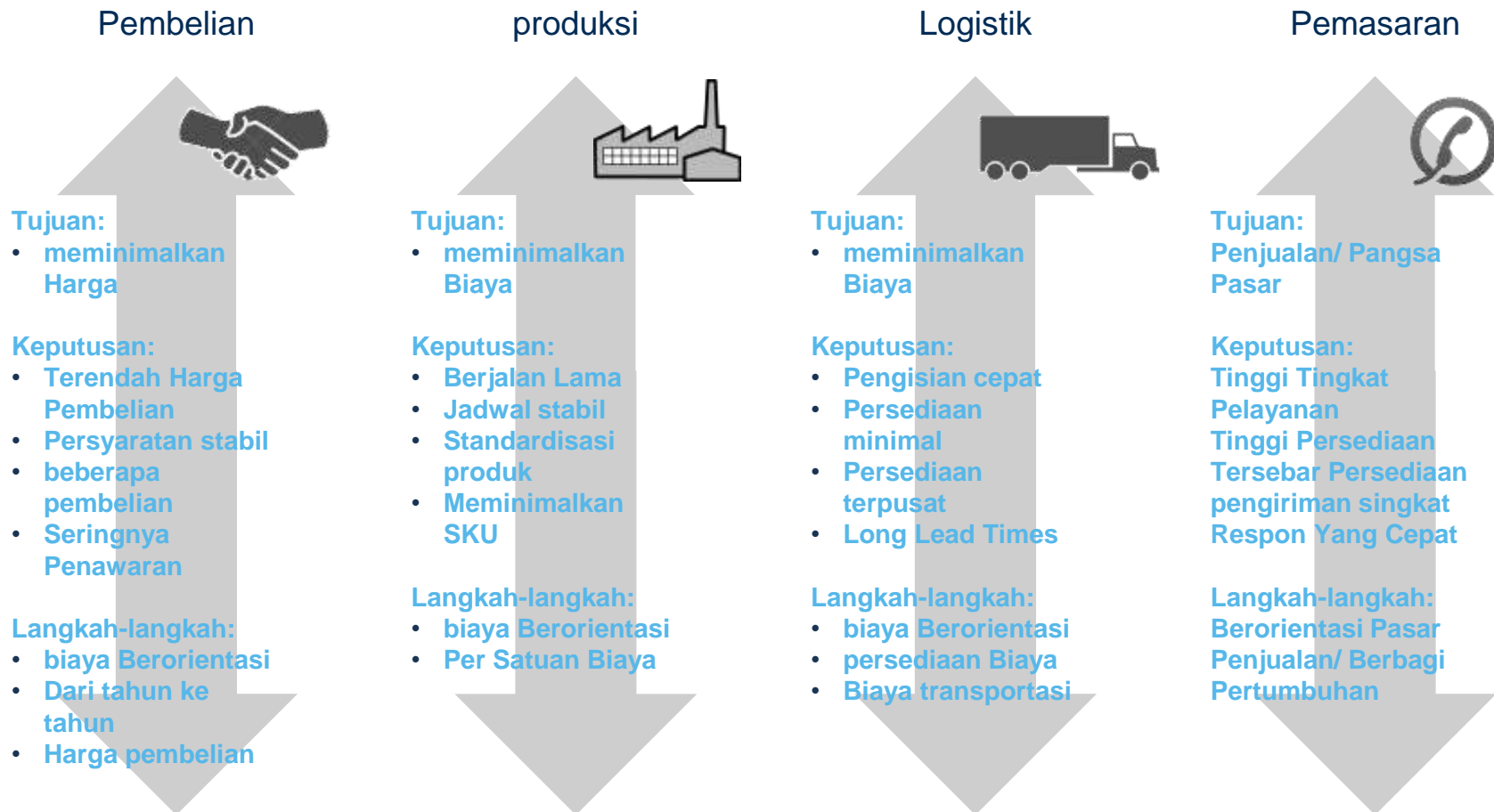
➤ Pembelian

- Fungsi spesifik yang terkait dengan pembelian aktual dari barang dan jasa dari pemasok.

➤ Pembelian Barang

- Mengidentifikasi dan bekerja dengan pemasok yang tepat.³

Tujuan Fungsional Organisasi contoh khas rantai pasokan komersial pada umumnya



Subkontrak dari kegiatan rantai pasokan

- Salah satu keputusan yang paling signifikan untuk setiap organisasi adalah yang kegiatan rantai pasokan harus dilakukan di rumah atau lebih baik “outsourcing” kepada pihak ketiga
- kegiatan rantai pasokan yang khas yang dapat semua atau sebagian diserahkan kepada satu atau berbagai penyedia eksternal:
 - Pembelian
 - Mengangkut
 - Bea cukai
 - Pergudangan
- Pada tingkat negara, organisasi kemanusiaan sangat dianjurkan untuk mengambil penggunaan tersedia transportasi dan gudang penyedia lokal untuk menghindari gangguan pasar dan ketidakseimbangan.

Outsourcing Aktivitas Rantai Pasokan

Kemungkinan Keuntungan	Kemungkinan Kerugian
Lebih banyak Fleksibilitas ('aset-light')	Kehilangan kendali
Biaya pemeliharaan yang lebih sedikit	Upaya untuk memilih, mengelola dan memantau penyedia
Sumber daya tersedia harus lebih fokus pada inti persaingan	Kehilangan transparansi (khususnya jika penyedia bekerja dengan sub-agen)
tingkat kinerja yang lebih tinggi ketika kegiatan non-kompetensi oleh pihak ketiga ke ahli khusus	Berkurangnya pengetahuan dan para ahli
Pengetahuan lokal dari penyedia	Ketergantungan pada kinerja penyedia
Mengurangi risiko korupsi dan suap (seperti penyedia mengurus procurement dan jasa transportasi)	

Pengadaan dalam konteks kemanusiaan

➤ Pembelian

- adalah kegiatan kunci rantai pasokan dengan pengaruh signifikan pada keberhasilan keseluruhan operasi kemanusiaan
- adalah sebagian besar dari total belanja dalam rantai pasokan kemanusiaan
- berbalik meminta menjadi aktual produk / komoditas atau jasa untuk memenuhi kebutuhan penerima
- transparansi dan akuntabilitas merupakan kunci karena uang dari donor yang dihabiskan

Mengelola Pengadaan secara efektif untuk mencapai nilai optimal.



Pengadaan dalam konteks kemanusiaan

➤ Proses pengadaan berbeda berdasarkan

- Jenis perolehan Barang (Barang, jasa atau tenaga kerja)
- Jenis Program (operasi darurat atau pembangunan jangka panjang)
- Prioritas Barang
- Penggunaan internal maupun eksternal
- “Paket lengkap atau satu barang”
- Barang-barang atau perlengkapan
- Nilai Barang
- Sensitivitas dan Batas Item
- Ada Perjanjian Jangka Panjang atau sekali Pembelian
- Pengadaan lokal atau Internasional
- “Pengadaan barang secara terpusat atau tidak terpusat”



Pengadaan dalam konteks kemanusiaan

Terlepas dari jenis pengadaan, itu bermanfaat bagi tim pengadaan untuk mempertahankan hubungan dekat dengan:

- Departemen Program
 - Apa, kapan, di mana barang-barang yang diperlukan?

- Departemen Logistik atau penyedia
 - Apa yang mungkin akan disampaikan?



Menerjemahkan kebutuhan ke dalam program “daftar belanja”

Pengadaan dalam konteks kemanusiaan

3 Prinsip Utama:

Transparansi

- Semua tahapan dalam proses pengadaan yang adil dan akurat didokumentasikan

Akuntabilitas

- Akuntabilitas untuk donor yang mungkin memerlukan aturan-aturan tertentu yang harus diikuti ketika menggunakan sumbangan mereka

Efisiensi dan efektivitas

- Harga yang tepat,
- Waktu yang tepat,
- Kuantitas yang tepat,
- Kualitas layanan yang tepat,
- pengiriman tepat ke tempat-tempat yang diperlukan dan dari biaya yang paling efektif sumber.

3 prinsip yang berlaku untuk pengadaan komersial

Pengadaan dalam konteks kemanusiaan

➤ Standar SPHERE

- Dimulai pada tahun 1997 oleh sekelompok lembaga kemanusiaan untuk meningkatkan kualitas tindakan mereka pada saat tanggap bencana dan harus bertanggung jawab untuk mereka.
- **Kedua keyakinan** inti: pertama, bahwa mereka yang terkena dampak bencana atau konflik memiliki hak untuk hidup bermartabat dan, karena itu, hak untuk bantuan; dan kedua, bahwa semua langkah yang mungkin harus diambil untuk meringankan penderitaan manusia akibat bencana atau konflik.
- standar di sektor menyelamatkan hidup kunci minimal tercermin dalam empat bab teknis Handbook ini: penyediaan air, sanitasi dan kebersihan; keamanan pangan dan gizi; tempat tinggal, pemukiman dan non-makanan; dan tindakan kesehatan
- **Standar minimum** menggambarkan kondisi yang harus dicapai dalam respons kemanusiaan apapun jika terkena bencana dapat bertahan dan pulih dalam kondisi stabil dan bermartabat. Dimasukkannya penduduk yang terkena dampak dalam proses konsultasi terletak di jantung filsafat Sphere ini. Proyek Sphere, akibatnya, adalah salah satu yang pertama dari apa yang sekarang dikenal sebagai kualitas dan akuntabilitas (Q & A) inisiatif.

Pengadaan dalam konteks kemanusiaan



Transparansi berkontribusi untuk membentuk suara, dapat diandalkan hubungandan berkelanjutan dengan donor dan pemasok

Sumber daya biasanya didanai oleh para donatur

Efisiensi & efektivitas dampak langsung pada operasi dan penerima manfaat

Pengadaan dalam konteks kemanusiaan

➤ Tujuan dari Pengadaan Barang(1)

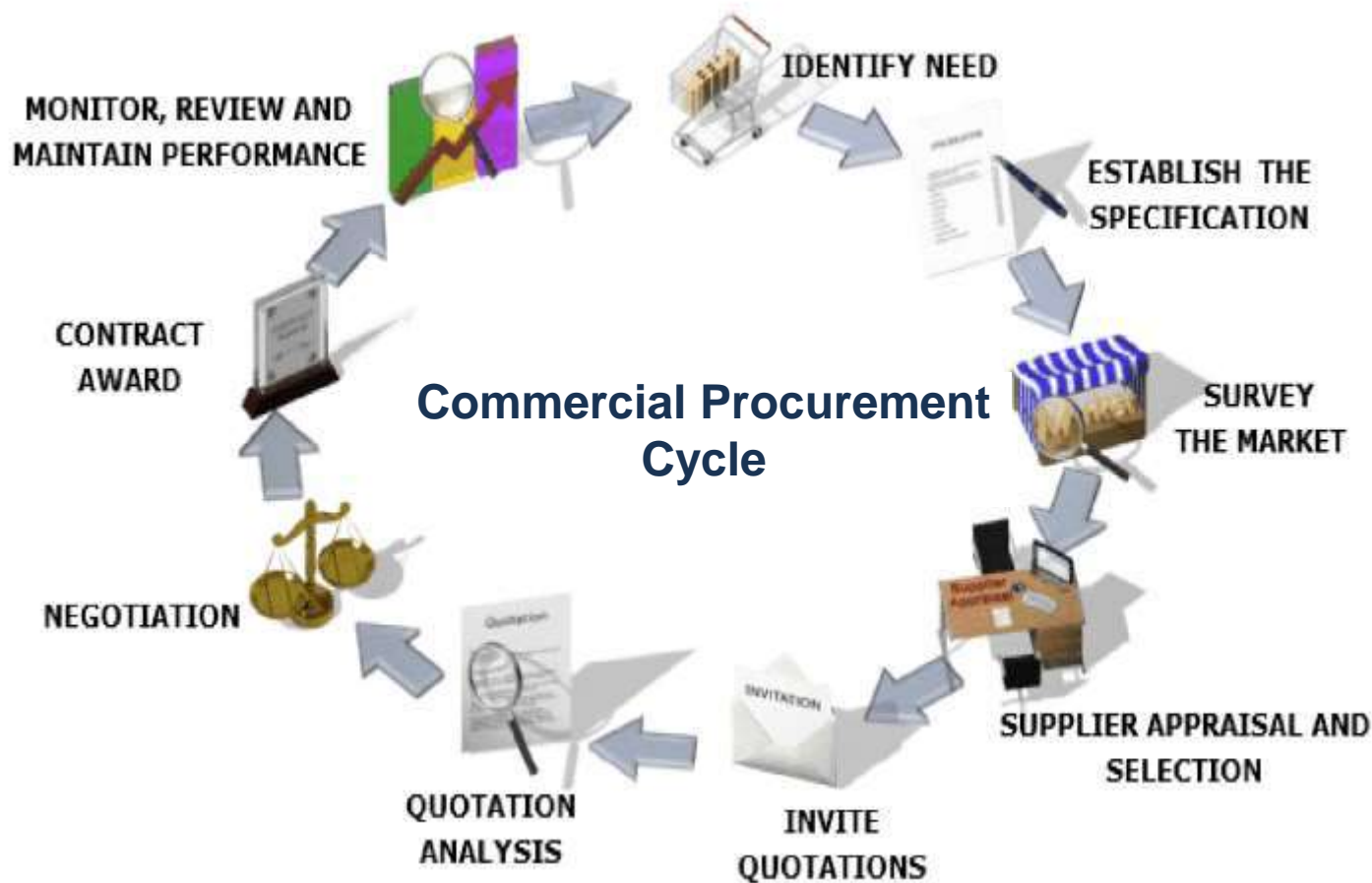
- Untuk membeli bahan berkualitas, barang dan jasa ekonomi dari sumber terpercaya.
- Untuk menjamin kelangsungan pasokan dan pengiriman tepat waktu melalui pemilihan pemasok yang handal dan efisien.
- Untuk terus mencari, mengevaluasi dan mengembangkan sumber pasokan ekonomis dan dapat diandalkan.
- Untuk mengidentifikasi sumber-sumber pasokan yang paling dapat diandalkan tersedia melalui Tender terbuka , multi-stage tender atau tender terbatas

Pengadaan dalam konteks kemanusiaan

➤ Tujuan Pengadaan (2)

- Untuk menyelidiki ketersediaan bahan baru dan tren memantau harga pasar.
- Untuk membeli sesuai dengan kebijakan organisasi.
- Untuk memperkirakan, posisi dan memantau tingkat stok yang sesuai berdasarkan perkiraan kebutuhan, kebijakan operasional, tujuan & prioritas, perkiraan waktu untuk pengisian dan ketersediaan dana.
- Untuk merencanakan dan mengkoordinasikan pembelian kebutuhan seluruh tim pengadaan pusat dan lapangan untuk mengurangi administrasi dan membuat penggunaan terbaik dari dana yang dimanfaatkan.

Siklus Pengadaan barang komersial



Awal Proses Pengadaan Dalam Operasi Kemanusiaan



Mengumpulkan
Persyaratan
Pengadaan



Konsolidasi Rencana
Pengadaan



Analisis rencana
prioritas
Analisis Pasar



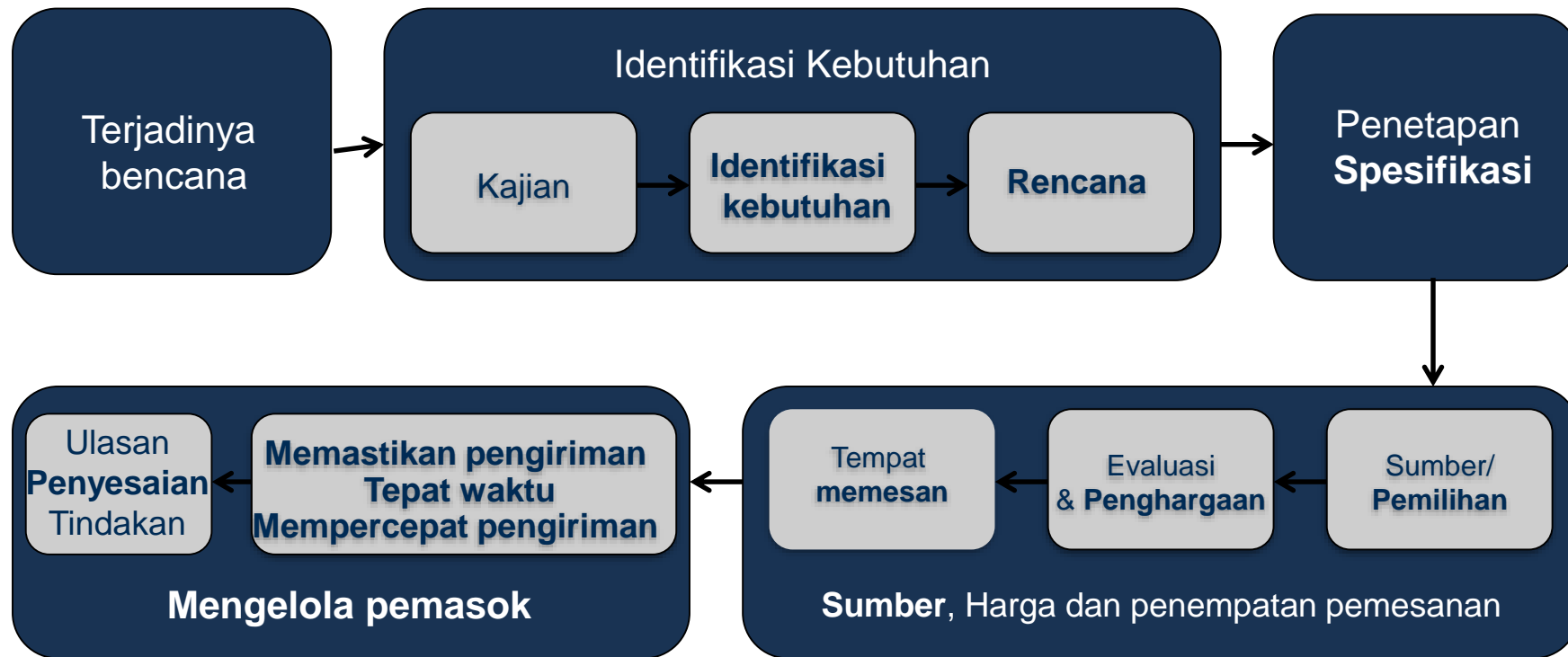
pasokan Permintaan
Dari Pemasok yang
Disetujui



Mulai Proses
Pengadaan

Proses pengadaan organisasi khusus dan didasarkan pada organisasi kebijakan dan persyaratan donor

Pengadaan dalam Konteks Darurat



Catatan: Sumber atau Pemilihan dapat juga dari:

- Dari yang ada / pemasok tanpa syarat
- Dari Pemasok yang baru (jika mudah tersedia)

Pengadaan dalam Konteks Darurat

Kecepatan - adalah yang paling penting dalam hal pengadaan dan dan memindahkan persediaan

Kelincahan - Membangun sebuah ketepatan pasokan rantai yang menggunakan JIC (hanya dalam Kasus) dan JIT (Just in Time) strategi dan fleksibilitas untuk sumber bahan yang mana mungkin

“Lite - The team needs to be lite, mobile and multi functional / disciplined”

Efektif - Memastikan pengiriman sampai ke pengguna akhir secepat mungkin

Kebijakan pengadaan

➤ Tujuan dari Kebijakan Pengadaan

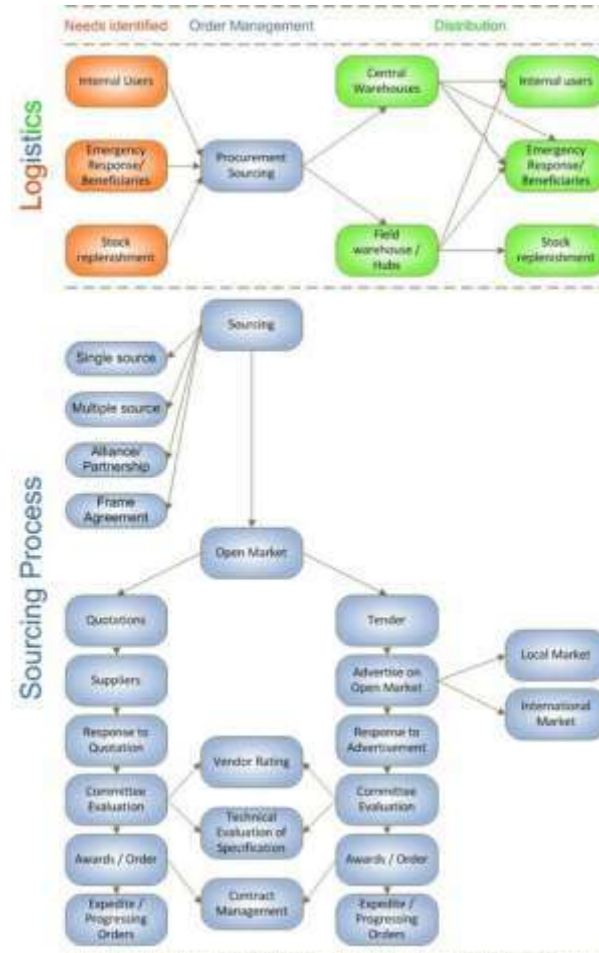
- kebijakan pengadaan akan bervariasi dari organisasi ke organisasi
- Tentukan bagaimana aspek pengadaan yang berbeda akan dilakukan
- Memberikan pedoman umum & khusus untuk mengelola membeli item / jasa
- Menetapkan kriteria pembelian dan proses pengambilan keputusan
- Pastikan bahwa staf pelaksana yang terlatih
- Memberikan pedoman khusus untuk membangun dan mengelola hubungan dengan entitas eksternal sehubungan dengan pengadaan
- Mendorong dan meningkatkan langkah-langkah pengendalian intern
- Bertindak sebagai alat manajemen untuk lebih baik pengambilan keputusan dan pengelolaan yang lebih baik dari sumber daya yang dipercayakan kepada organisasi dari donatur mereka.

Kebijakan pengadaan

➤ Sebuah Kebijakan Pengadaan akan mencakup

- Peran pengadaan dalam organisasi dan struktur
- etika profesional pengadaan
- strategi pembelian barang
- pedoman donatur
- persyaratan pengadaan khusus pada hibah
- Pengambilan keputusan protokol
- strategi pengadaan: membeli secara lokal atau internasional
- praktek etika;
- Pembelian persyaratan untuk item dengan kebutuhan penyimpanan khusus;
- sumber pra-ditentukan pasokan;
- Pengecualian untuk kebijakan - terutama dalam situasi darurat
- reverse logistics - pelepasan, strategi keluar, kembali

Proses pembelian barang



Source: <http://log.logcluster.org/>

Request for Quotation (RFQ) or Tender

➤ **RFQ atau tender** atau setara meminta pemasok untuk menyatakan dengan syarat apa harga dan apa yang mereka siap untuk memasok

- Peserta lelang diwajibkan untuk mengajukan tawaran mereka dengan batas waktu tertentu dan memenuhi semua ketentuan yang tercantum dalam undangan untuk menawar atau tender.
- Hal ini biasanya diasumsikan penawar terendah akan diberikan kontrak. tawaran yang lebih tinggi akan diterima jika itu mewakili nilai yang lebih baik.
- Pasokan profesional akan memeriksa semua tawaran untuk memenuhi kondisi dan untuk menghadapi kemungkinan pengecualian.



Jenis Tender

Open Tendering	Multi-Stage Tendering			Limited tendering
<p>Public Advertisement for tender</p> <p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Evaluation of tenders received</p>	<p>For panel of pre-qualified service providers for future tendering opportunities</p>	<p>For service provider for a single contract</p>	<p>Request for contract for a single contract</p>	<p>Known service providers invited to tender</p>
	<p>Public advertisement for interested partners to apply to join list if they meet the minimum criteria</p> <p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Selected /pre-registered tenderer list established and maintained for future tender appointments</p> <p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Evaluation of tenders received for each contract.</p>	<p>Public advertisement for expression of interest from parties meeting minimum criteria.</p> <p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Shortlist of service providers best meeting criteria established</p> <p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Shortlisted service providers invited to tender for a single contract</p> <p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Evaluation of tenders received</p>	<p>Public advertisement for respondents to provide a preliminary proposal.</p> <p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Shortlist of service providers with the best preliminary proposals established</p> <p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Shortlisted service providers invited to tender for single contract or obtain a best and final offer from the shortlisted providers.</p> <p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Evaluation for tenders received</p>	<p>⋮</p> <p>↓</p> <p>Evaluation of tenders received</p>

Pengadaan -Penilaian Penjual

Faktor perlu dipertimbangkan dalam penilaian kinerja Penjual

- status hukum penjual';
- harga dan biaya;
- kualitas barang;
- kondisi keuangan
- rekam pelayanan;
- ketersediaan barang;
- kemampuan untuk memberikan tepat waktu;
- komunikasi yang baik; dan
- ketersediaan titik fokus diidentifikasi dengan jelas



Menempatkan Pesanan dan Persetujuan

- Langkah selanjutnya dalam proses melibatkan menempatkan pesanan untuk barang atau jasa dengan pemasok, atau mendirikan kontrak yang harus dikirim ke pemasok.
- Dalam situasi darurat tingkat persetujuan dan batas disesuaikan berdasarkan proses disetujui, untuk mempercepat proses perolehan barang dan jasa. Dalam keadaan normal, proses persetujuan mungkin lebih rumit.
- membangun hubungan kontraktual antara organisasi dan pemasok. Tergantung pada organisasi membimbing kebijakan, hubungan kontraktual ini dapat direpresentasikan dalam berbagai bentuk, termasuk:

Pembelian pesanan

Layanan pesanan

Layanan Kontrak

Bingkai perjanjian Kerangka perjanjian

Pengiriman Kontrak Umum

Menempatkan Pesanan dan Persetujuan

- Rincian penerima barang: Nama, Organisasi, Alamat, Hubungi no.
 - Spesifikasi / deskripsi, didefinisikan dengan baik
 - Kualitas dan Kuantitas
 - ukuran lot dan ukuran kemasan
 - Pengiriman: Lokasi, Waktu, Verifikasi pengiriman, Incoterms
 - Bagaimana mendistribusikan - Bagaimana prosedur serah terima di tempat?
- Syarat pembayaran:
 - Harga pembayaran? Kapan pembayaran?
 - Bagaimana seharusnya pembayaran melalui?
 - Di mana harus pembayaran dilakukan?
- Verifikasi pembayaran?
- syarat dan ketentuan lainnya (termasuk denda)



Satu atau beberapa sumber

➤ Argumen untuk Satu Sumber:

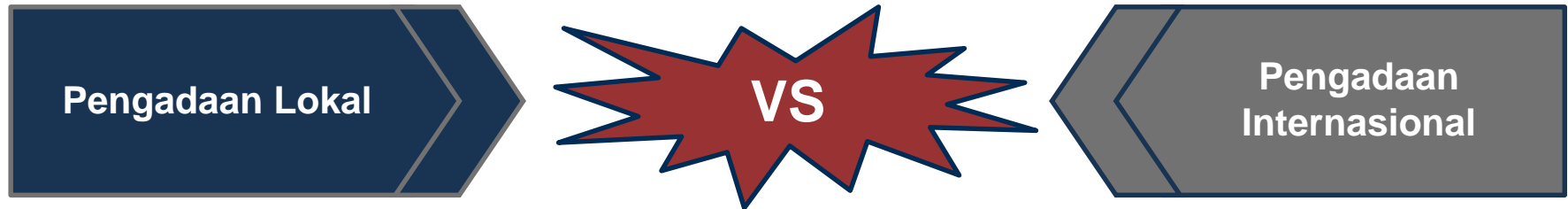
- Sebuah pemasok mungkin pemilik eksklusif penting paten / proses tertentu sehingga menjadi satu-satunya sumber yang mungkin.
- Sebuah pemasok yang diberikan mungkin begitu luar biasa dalam kualitas produk / jasa untuk menghalangi pertimbangan serius untuk membeli di tempat lain.
- Order kecil dan tidak berharga untuk membaginya.
- Berkonsentrasi pembelian untuk diskon tertentu atau tarif barang yang lebih rendah yang tidak bisa punya sebaliknya.
- Pemasok akan lebih kooperatif, bersedia dan tertarik untuk menyenangkan jika memiliki semua bisnis pembeli.
- penjadwalan pengiriman akan lebih mudah.
- hubungan pemasok yang efektif memerlukan sumber daya yang cukup dan waktu. Oleh karena itu, lebih sedikit pemasok yang lebih baik.
- Satu sumber akan langkah untuk membangun kemitraan yang erat.

Satu atau beberapa sumber

➤ Argumen untuk Beberapa Sumber:

- Persaingan membuat pemasok lebih waspada untuk memberikan nilai yang baik.
- Jaminan pasokan meningkat. Jika salah satu pemasok gagal, pengiriman masih bisa diperoleh dari orang lain untuk setidaknya sebagian dari kebutuhan.
- pembeli dapat mengembangkan kemampuan menangani berbagai sumber.
- Strategis itu dapat meningkatkan keamanan pasokan dan kesiapan.
- kapasitas yang cukup mungkin tidak tersedia untuk mengakomodasi kebutuhan pembeli saat ini atau masa depan.
- Volatilitas di pasar pasokan membuat satu sumber yang tidak dapat diterima berisiko.
- Pemasok potensial baru mungkin harus diuji dengan perintah pengadilan, sementara sumber lain menerima sebagian besar bisnis saat ini.
- Bahkan dalam situasi yang melibatkan hubungan pemasok dekat dan kooperatif, adalah mungkin untuk membuat pengaturan cadangan sehingga pemasok X yang mengkhususkan diri dalam produk Q dan punggung pemasok Y, yang mengkhususkan diri dalam produk R dan punggung atas pemasok X.

Pengadaan Lokal vs Internasional



Manfaat Pengadaan Lokal	Risiko dan kerugian pengadaan lokal
Memperkuat pasar lokal	Gangguan pasar karena lonjakan permintaan mendadak
cara yang lebih pendek, kurang risiko (penundaan, prosedur adat)	terbatasnya ketersediaan barang yang dibutuhkan dan kompetisi yang tinggi
kesempatan lebih tinggi untuk mencocokkan kebutuhan spesifik dari penduduk setempat	Kualitas barang, risiko pemasok yang terkena bencana
Apakah itu selalu lebih murah dan lebih cepat daripada pengadaan internasional sulit untuk mengatakan dan bervariasi dari kasus ke kasus	

Mempersiapkan Pengukuran & Praktek Terbaik

- pertemuan rutin dari Program, Pengadaan dan staf Logistik untuk memfasilitasi komunikasi.
- Memiliki daftar singkat dari pemasok siap dalam "Perdamaian" kali, termasuk yang dari kliring dan agen ekspedisi
- Memahami dan akrab dengan peraturan Bea dan Impor.
- Pastikan item label yang jelas.
- Melakukan analisis pasar reguler untuk memahami apa yang pasar lokal dapat menyerap. pasar lokal mungkin tidak mampu mempertahankan dalam jangka panjang jika ada lonjakan permintaan

Konsorsium Pengadaan– Program Penampungan Banjir yang Tangguh (Flood Resilient Shelter (FRESH) Project)

- Sejak musim hujan 2011, Wilayah SW di Bangladesh telah sangat terpengaruh dari banjir dan berlangsung lama sehingga dipenuhi dengan air yang mengarah ke masyarakat rentan dan tak terbayangkan hampir satu juta orang terkena dampak
- Aliansi Nasional Pengurangan Risiko dan Respon Initiatives (NARRI) * Konsorsium memberikan bantuan seperti bahan sementara tempat tinggal, peralatan rumah tangga, perlengkapan kesehatan keluarga, mengatur perlengkapan dingin bagi keluarga yang terkena dampak banjir
- NARRI kolektif mengajukan proposal ke Departemen Pembangunan Internasional Inggris (DFID / USAID) untuk dana 10 juta GBP
- Pada awal proyek FRESH, 6 NARRI organisasi memasang Komite Sentral Pengadaan (BPK) untuk bergabung

Konsorsium Pengadaan– Program Penampungan Banjir yang Tangguh (Flood Resilient Shelter (FRESH) Project)

- kunci Dasar pembenaran untuk pengadaan terpusat:
 - keuangan dan fasilitas kapasitas terbatas atau lemah dari pedagang lokal
 - pembelian eceran akan menjadi titik paling mahal dari rantai pemasaran produk
 - Dealer dan distributor harga yang lebih tinggi dari produsen
 - potensi risiko dealer yang sindikasi, memegang stok dan meminta harga lebih tinggi daripada ritel

- tujuan utama dari BPK
 - Nilai untuk uang (VfM) melalui kombinasi sempurna dari '5RS', harga yang tepat yaitu, waktu yang tepat, tempat yang tepat, produk yang tepat, dan kualitas yang tepat.
 - partisipasi yang sama dari Associates NARRI dalam pengambilan kolektif keputusan melalui akuntabilitas dan tanggung jawab bersama.
 - Terbaik Pasokan dan Logistik berencana untuk proyek ini.
 - tindakan pembelajaran timbal balik dan refleksi

Konsorsium Pengadaan– Program Penampungan Banjir yang Tangguh (Flood Resilient Shelter (FRESH) Project)

➤ Monetary Savings

SI	Items Description	Price at Local Market	Actual Price through Central Procurement	Savings
1.	Ordinary Portland Cement	GBP 529,402	GBP 516,693	GBP 12,709
2.	8 mm MS Bar	GBP 347,920	GBP 302,744	GBP 45,175
3.1.	.36 mm CGI Sheet	GBP 1,247,850	GBP 1,243,408	GBP 4,442
3.2.	.22 mm CGI Sheet	GBP 107,038	GBP 53,482	GBP 53,556
3.3.	GI Ridge	GBP 70,249	GBP 69,140	GBP 1,109
			Total Savings	GBP 116,991

➤ Non-Moneter Pertambahan Nilai

- penghematan waktu yang signifikan anggota staf 'dan upaya untuk organisasi individu
- Konsistensi dalam harga dan kualitas di seluruh NARRI
- Keterlibatan DFID, Kantor Wilayah Oxfam Asia dan Oxfam GB Kantor Pusat di Oxford dalam proses

Risiko Pengadaan

- Dalam lingkungan kemanusiaan yang kompleks, berbagai risiko yang ada dalam proses pengadaan, termasuk:
 - Rintangan karena motif politik (dari Pemerintah lokal maupun donor internasional)
 - Suap, Kolusi dan Korupsi
 - Peluang penyelundupan dengan membuat operasi penggunaan bantuan untuk mengimpor barang-barang selundupan untuk menghindari pajak

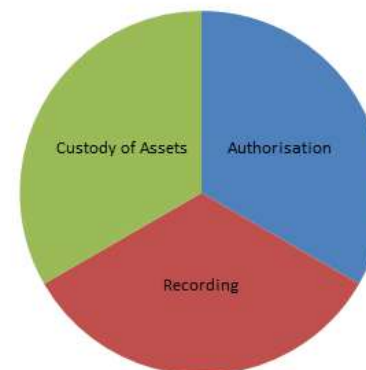


Risiko Pengadaan

- Mengurangi risiko pengadaan dengan pemisahan tugas:
 - Tidak menetapkan orang yang sama untuk tugas yang berbeda dalam proses;
 - Pastikan bahwa orang yang bertanggung jawab dari spesifikasi teknis harus terpisah dari orang yang bertanggung jawab anggaran.



Segregation of Duties



Diskusi

- Apa manfaat dan kemungkinan kelemahan yang terkait dengan kebijakan yang komprehensif dan prosedur untuk pengadaan?
- Menggambarkan situasi dimana pembeli profesional mungkin menghadapi konflik kepentingan?

Modul 4 - Gudang & Manajemen Persediaan

Tujuan Pembelajaran

- Mengetahui berbagai jenis gudang dan fungsinya
- Memahami faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan ketika memilih dan menyiapkan gudang, serta prinsip-prinsip tata letak gudang dan desainnya.
- Mengetahui berbagai jenis barang-barang bantuan yang memiliki persyaratan penyimpanan khusus.
- Mengetahui dan memahami metode manajemen persediaan yang berlaku untuk operasi kemanusiaan.
- Mengetahui dan memahami pengukuran kontrol stok vital.

Manajemen Gudang

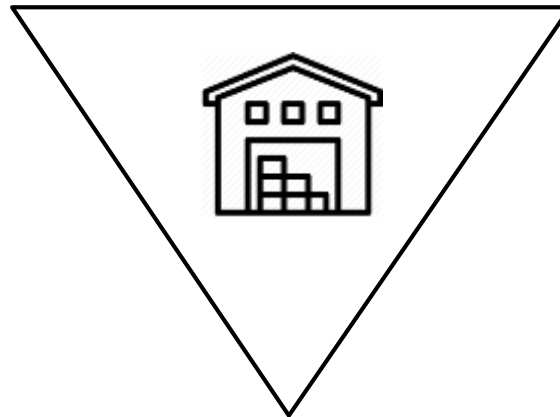
- Gudang adalah ruang yang direncanakan untuk penyimpanan dan penanganan barang dan bahan.
- Gudang fokus pada pengumpulan dan distribusi poin untuk aliran produk dan informasi antara sumber pasokan dan pelanggan / penerima manfaat.
- Peran dan karakteristik gudang yaitu untuk operasi kemanusiaan, mungkin berbeda dari gudang komersial.



Peran Persediaan : Menyamakan Ketidakcocokan Fungsi Silang



**Keamanan Pasokan
ukuran pesanan besar
Keamanan Persediaan**



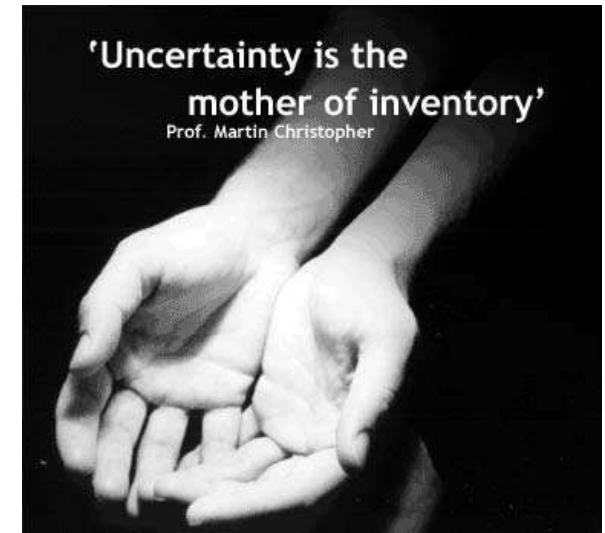
**Menanggapi pelanggan
berbagai produk yang tinggi
ketersediaan tinggi**



**Stabil, bahkan pada produksi
Skala besar, persediaan
penyangga**

Persediaan sebagai akibat dari ketidakpastian kondisi operasi

- Pola permintaan tak terduga
- *lead time* yang panjang/ waktu pengisian
- Masalah kualitas dari pemasok
- Kendala infrastruktur



→Mengambil ketidakpastian maka tidak ada alasan untuk persediaan besar.

→Cobalah untuk mengontrol seluruh rantai pasokan sebanyak mungkin. Lebih banyak mengontrol biasanya akan mengurangi ketidakpastian.

Manajemen Gudang

Gudang global dan Regional

- Konsep pergudangan global menjadi populer sebagai persediaan sebelum penempatan menjadi strategi untuk memastikan respon yang tepat waktu untuk keadaan darurat.
- Situasi operasi relatif stabil dan perhatian manajemen difokuskan pada operasi yang efisien dan biaya yang efektif.
- Dioperasikan oleh staf terlatih permanen atau memanfaatkan staf dan fasilitas 3PL.
- Menggunakan sistem informasi berbasis komputer dengan software canggih untuk perencanaan dan manajemen gudang.
- Biasanya tujuan dibangun atau tujuan fasilitas yang dirancang



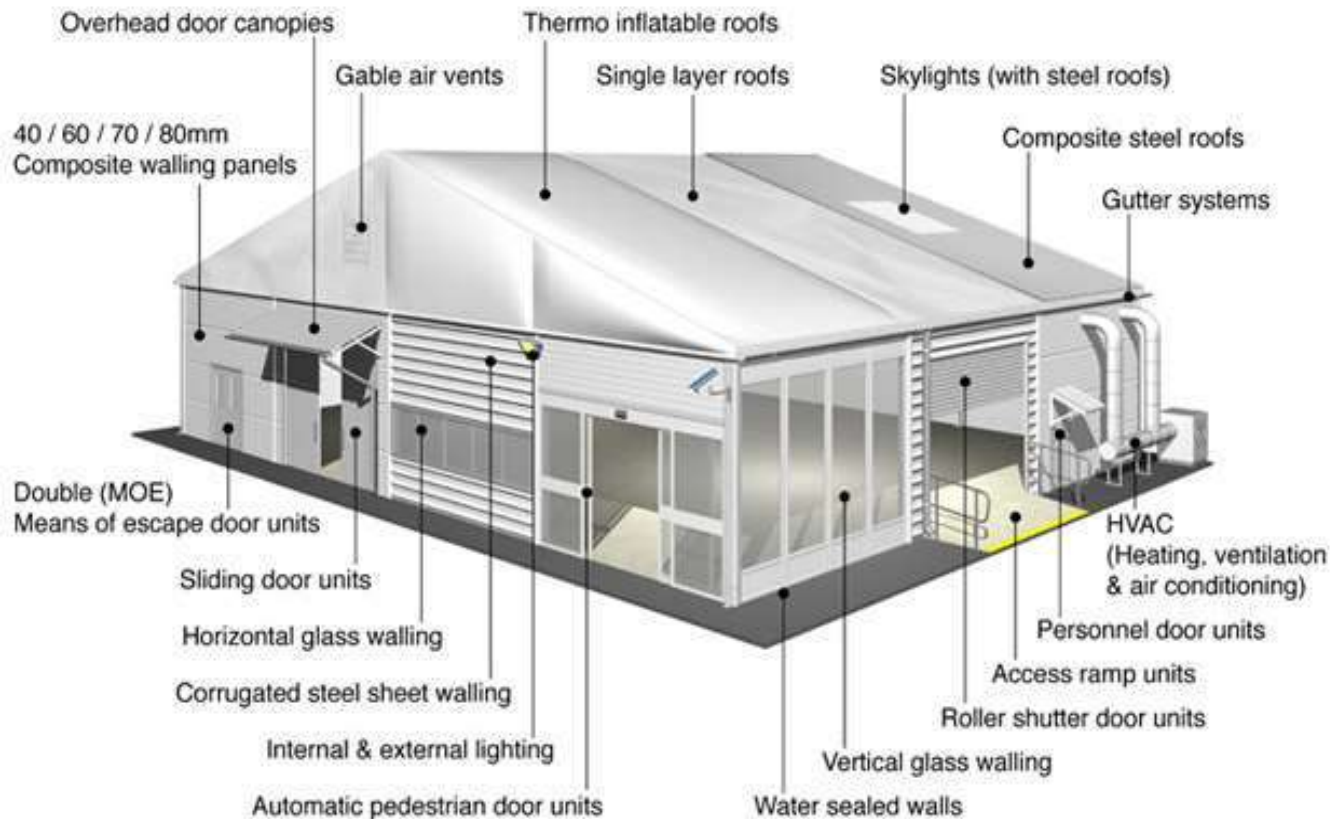
Manajemen Gudang

Gudang

- Biasanya bersifat sementara
- Sistem persediaan mungkin berbasis kertas
- Staf mungkin seorang tenaga kerja yang kurang berpengalaman di bidang pergudangan sebelumnya
- Dioperasikan dalam sebuah bangunan tidak dirancang sebagai gudang atau di sementara untuk bangunan/struktur, di unit kendaraan seperti ruangan umum, dan kadang kadang sebuah tenda di lapangan.



Gudang sementara



Kegiatan Gudang

- **Penerimaan**
 - Bongkar muat
 - Kontrol Kualitas dan Kuantitas
 - Dokumentasi.
- Penyusunan dan Penyimpanan
- **Manajemen Stok**
 - Inspeksi
 - Pelaporan
 - persediaan
- **Persiapan untuk pengiriman**
 - Pemilihan
 - Konsep penjualan dimana setiap pembelian barang berhubungan dengan produk barang lainnya
 - Mengepak barang kembali
- Menyusun Pesanan
- **Pengiriman**
 - Pemuatan
 - Kuantitas dan kualitas kontrol
 - Dokumentasi

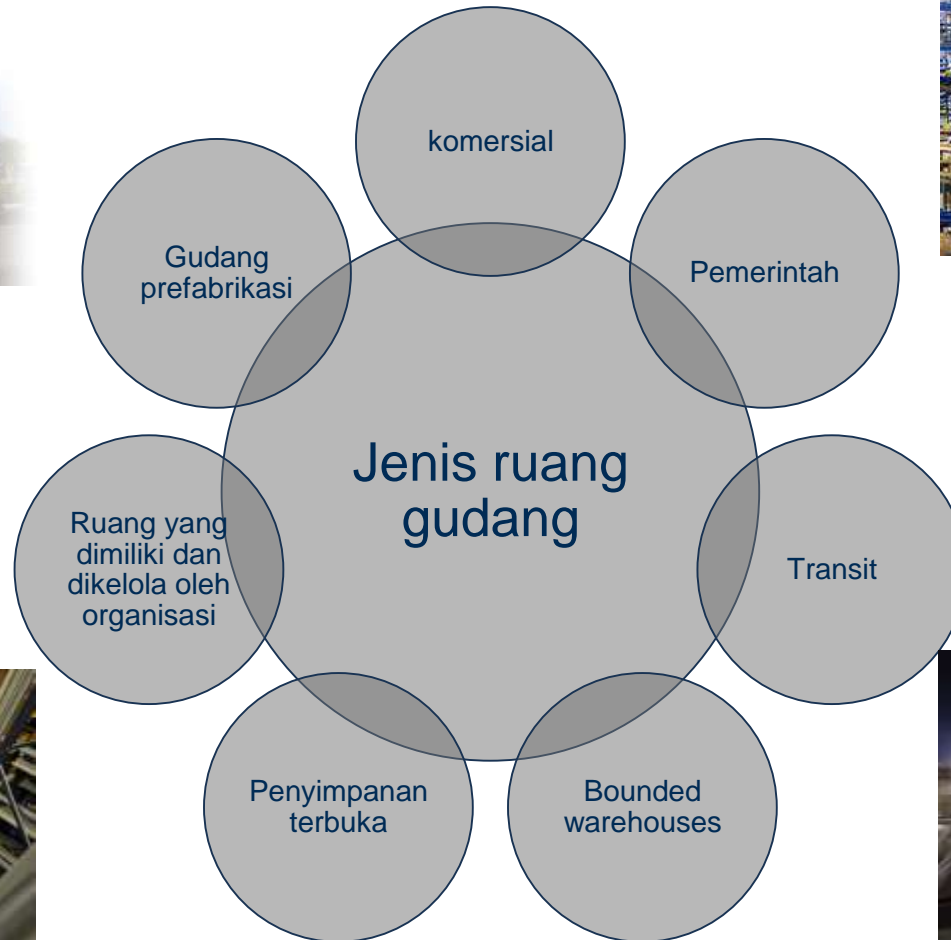
Kegiatan Gudang

Kebijakan Manajemen Gudang:

Aturan dan peraturan untuk pelaksanaan operasi gudang meliputi:

Kebijakan organisasi Manajemen gudang dan prosedur tertentu	Kebijakan kesehatan dan keselamatan	Manajemen Sumber Daya Manusia	Keamanan
Pengendalian hama	pemeliharaan dan kebersihan gudang	Kendali mutu	Pencatatan dan pelaporan
	Cadangan Logistik	Pembuangan barang usang dan rusak.	

Jenis Ruang Gudang



Manajemen Gudang

Yang harus diperhatikan dalam Memilih dan Menyiapkan Pertimbangan pada sebuah Gudang yaitu:

- Volume barang yang akan ditangani
- Kecepatan yang diperlukan untuk melalui penempatan sebagai titik transit
- Lokasi untuk kerusakan dalam jumlah besar
- Daerah untuk memilah dan konsolidasi barang yang berbeda
- Ketentuan untuk meningkatkan kecepatan respon
- Ketentuan untuk melindungi dan memperhitungkan persediaan
- Adanya penunjang meskipun pasokan yang rusak atau mengalami penundaan

Manajemen Gudang

Memilih Gudang yang Benar: Faktor yang perlu dipertimbangkan

Dekat dengan
pelabuhan masuk
dan penerima
manfaat

bangunan yang
ada

bangunan yang
ada

Konteks

Site
condition

akses

pelayanan

ukuran lahan
yang tersedia

Tujuan dari
gudang

Menggunakan
fasilitas tersebut
sebelumnya

Berat lantai

Akses ke tenaga
kerja

Pilih pengaturan sementara atau dari bangunan yang ada?

Manajemen Gudang

Menentukan Jenis gudang Faktor yang perlu dipertimbangkan :

Sifat dan karakteristik barang yang akan disimpan

Sifat penanganan peralatan yang tersedia

Durasi penyimpanan yang dibutuhkan
jangka pendek atau jangka panjang

Perlu untuk kegiatan lainnya,
misalnya kemasan, label, kitting, dll

Akses dan parkir untuk kendaraan

Jumlah muatan yang diperlukan dermaga

Komponen yang aman

Outsourcing Gudang kepada Pihak Ketiga

Layak dan terkadang disukai, pilihan untuk organisasi kemanusiaan adalah untuk melakukan outsourcing layanan gudang untuk penyedia layanan pihak ketiga.

- organisasi kemanusiaan dapat menggabungkan sumber daya bersama-sama dengan berbagi gudang regional atau lokal yang dioperasikan oleh pihak ketiga
- Merupakan hal yang penting bagi organisasi kemanusiaan untuk mengambil catatan khusus dari konteks negara yang berbeda (dimana mereka beroperasi) berkenaan dengan pergudangan

Outsourcing Gudang kepada Pihak Ketiga

Alasan untuk melakukan outsourcing pergudangan

- Keahlian dan sumber daya organisasi ini tidak dioptimalkan untuk mengelola pergudangan.
- Kurangnya pengalaman di real estate komersial untuk menegosiasikan pengaturan optimal.
- Untuk mendapatkan efisiensi melalui penggunaan profesional rantai pasokan dan untuk meningkatkan proses pemenuhan dan rantai pasokan operasi ini.
- Untuk menghindari belanja modal untuk peralatan, perangkat lunak, dan infrastruktur.
- Untuk mengambil keuntungan dari daya beli transportasi pergudangan perusahaan.

Outsourcing gudang kepada pihak ketiga

Alasan untuk melakukan outsourcing pergudangan

- Untuk memanfaatkan layanan nilai tambah seperti kitting dan pelabelan jasa.
- Untuk mendapatkan keuntungan dari teknologi canggih dan perangkat lunak pergudangan tanpa investasi dimuka.
- Untuk memperoleh customer service yang fleksibel dan terukur untuk pengiriman dan pengiriman.
- Untuk menggunakan penyedia pergudangan dengan beberapa pusat distribusi untuk meningkatkan efektivitas dan kehandalan.

Tata Letak dan Rancangan Tujuan Gudang

- Pemanfaatan Kapasitas kubik
- Perlindungan
- Efisiensi
- Mekanisasi
- Produktifitas



Tata Letak dan Prinsip-prinsip Desain Gudang

- Gunakan salah satu fasilitas jika memungkinkan.
- Memindahkan barang dalam “**straight-line**”. Menghabiskan lebih sedikit waktu perpindahan
- Gunakan bahan peralatan penanganan yang paling efisien
- Meminimalkan ruang lorong. Misalnya. Tata letak Lorong sangat sempit (Very Narrow Aisle) (VNA)
- Gunakan tinggi bangunan semaksimal mungkin.

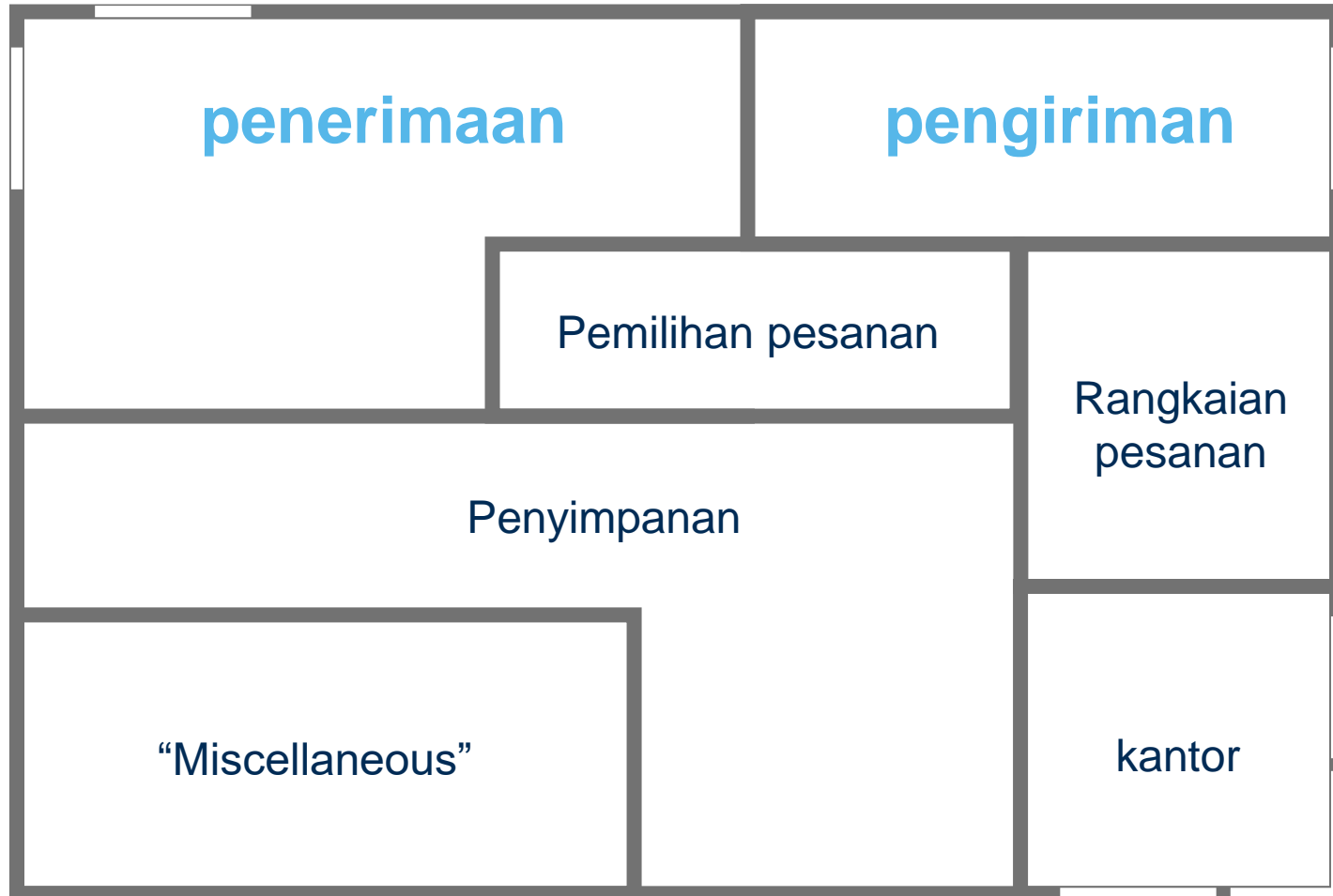


Tata Letak dan Prinsip-prinsip Desain Gudang

- Mengembangkan perkiraan permintaan.
- Menentukan kuantitas pesanan masing-masing item.
- Mengkonversi unit menjadi persyaratan rekaman kubik.
- Memperhitungkan pertumbuhan.
- Memperhitungkan ruang lorong yang memadai untuk peralatan penanganan material.
- Menyediakan antarmuka transportasi.
- Memberikan ruang agar-picking.
- Menyediakan ruang penyimpanan.
- Menyediakan “recouping”, kantor, dan ruang lain-lain.

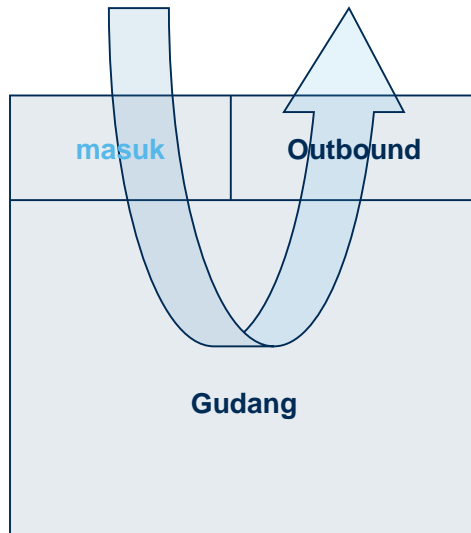


Tata Ruang dan Desain Gudang



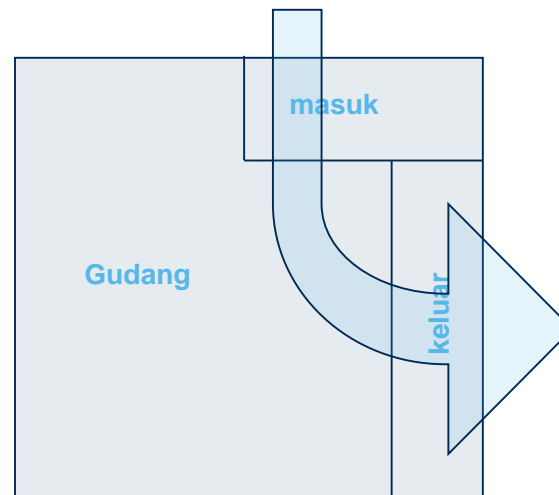
Tata Ruang dan Desain Gudang

Desaign-U



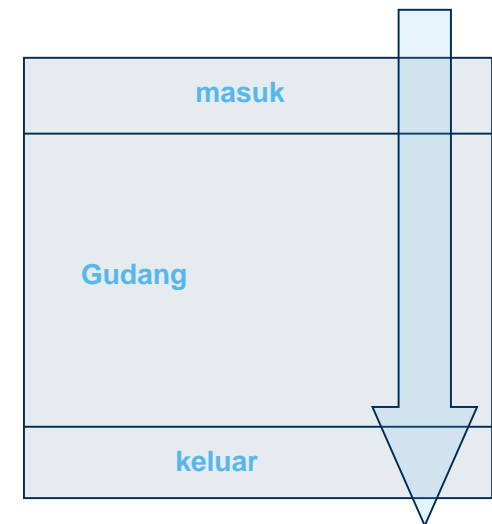
- + pemanfaatan gerbang yang fleksibel
- + kantor bersama untuk In / Out
- + Satu dok pemuatan
- + ekstensi yang fleksibel

Design- L



- pemanfaatan gerbang yang fleksibel (+/-)
- kantor bersama untuk In / Out (+)
- Dua dok pemuatan (+/-)
- ekstensi yang fleksibel (+/-)

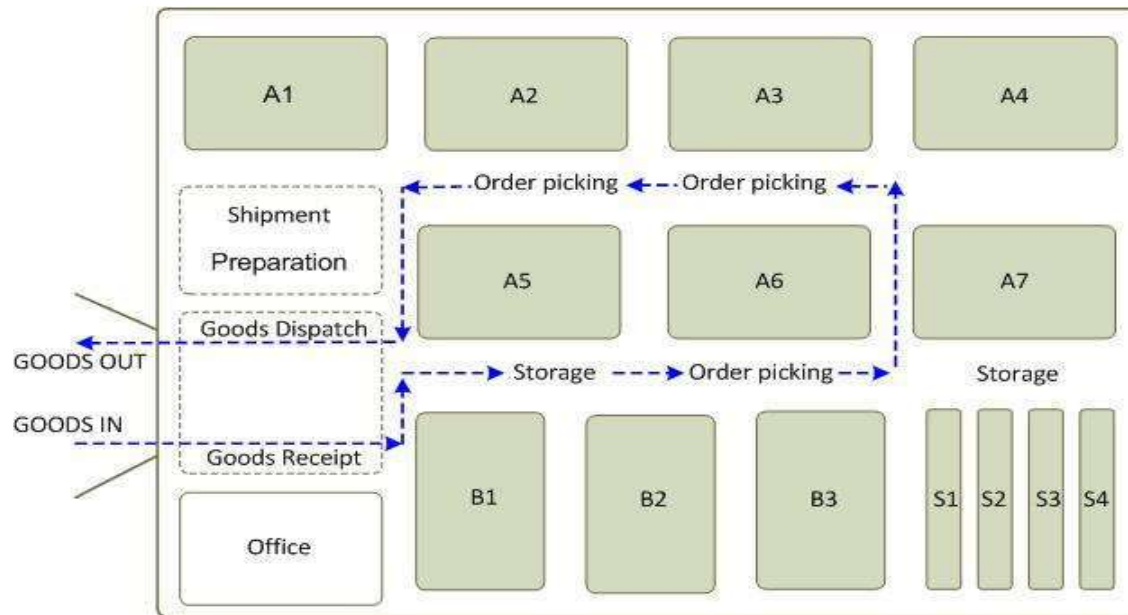
Design-I



- Hanya dengan tinggi gerbang (-)
- Jarak untuk menyimpan / memilih (-)
- Struktur hub klasik (+/-)

Tata Ruang dan Desain Gudang

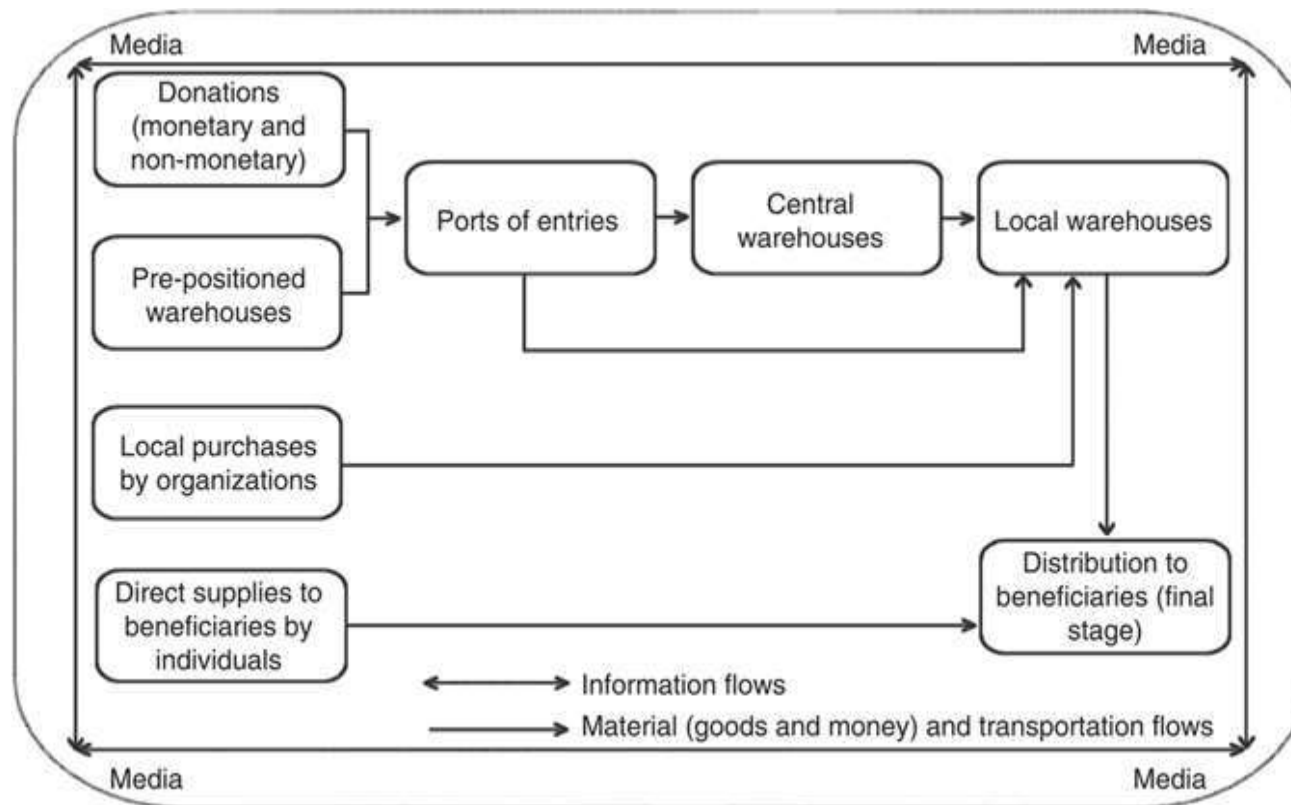
Contoh 1: Sebuah desain tata ruang gudang yang dapat diterapkan dalam operasi kemanusiaan



Key:
 A1 to A7 - Household and shelter materials
 B1 to B3 - Medical Equipment
 S1 to S4 - Camp Supplies

Tata Ruang dan Desain Gudang

Example 2: Warehousing flow in humanitarian operations



Kebutuhan Penyimpanan khusus

- Beberapa barang-barang bantuan memerlukan pengaturan khusus dalam jenis dan keamanan tempat penyimpanan

Perlengkapan Medis & Obat



- Kecil
- Relatif bernilai tinggi
- item yang sering dibatasi
- Limited shelf-life
- Memerlukan daerah aman
- perhatian cermat pada tanggal kadaluwarsa.

Produk berbahaya



- zat mudah terbakar, beracun atau korosif
- Harus disimpan secara terpisah sebaiknya dalam gudang dingin dan aman
- Di halaman tertutup tetapi di luar gudang utama

Antibiotik dan vaksin



- “Require temperature”
- dikendalikan atau pengaturan penyimpanan yang dingin
- kapasitas penyimpanan yang cukup
- Diandalkan (dengan cadangan) sumber daya..

Stok UNHRD Global

Didirikan pada tahun 2000, United Nations Humanitarian Response Depot (UNHRD) adalah basis layanan yang dikelola dan dioperasikan oleh World Food Programme (WFP) di bandara militer di Brindisi, Apulia, Italia.

- Depot daerah UNHRD berada di:
- Eropa (Brindisi / Italia)
- Africa (Accra / Ghana)
- Timur Tengah (Dubai / UAE)
- Asia Tenggara (Subang / Malaysia)



UNHRD Prepositioning

UNHRD saat ini menjadi alat kesediaan yang mendukung upaya penimbunan strategis PBB, internasional, dan lembaga swadaya masyarakat pemerintah. Jaringan:


- Memiliki strategi cadangan persediaan barang bantuan darurat seperti kotak medis, tempat tinggal, peralatan IT dan operasi mendukung aset untuk mendukung organisasi-organisasi bantuan untuk menanggapi keadaan darurat.
- Memfasilitasi kemampuan WFP untuk menanggapi beberapa keadaan darurat berskala besar pada waktu tertentu.
- Mengatur pengiriman darurat dan operasi bantuan teknis, mempertahankan layanan 365 hari yang bertugas 24 jam.
- Memiliki kapasitas untuk mengirim darurat kemanusiaan barang-barang bantuan di mana saja di dunia dalam 24/48 jam.

UNHRD stock Wilayah

UNHRD "Pengguna Resmi"

- Organisasi UN Kemanusiaan dan non- UN Organisasi, Lembaga Kemanusiaan, Pemerintah dan Lembaga Swadaya Masyarakat, yang telah menandatangani Perjanjian Technical dengan WFP untuk menggunakan Jaringan UNHRD.
- Mungkin memiliki stok berbasis di satu atau lebih pembela HAM dan dapat meminta layanan dari setiap HRD individu.
- Dapat meminta layanan bahkan jika mereka tidak memiliki stok yang disimpan di salah satu pembela HAM. Misalnya, pengadaan jasa yang ditawarkan oleh jaringan UNHRD untuk semua pengguna.
- organisasi kemanusiaan lainnya / entitas yang ingin menggunakan fasilitas UNHRD dan jasa yang (biaya), dapat meminta layanan secara ad hoc.

Operasi Wilayah UNHRD



UNHRD Humanitarian Response Depot

UNHRD OPERATIONS UPDATE - 20 DECEMBER 2013

Philippines - Typhoon Haiyan

SNAPSHOT

#12

The United Nations Humanitarian Response Depot (UNHRD) is a preparedness tool that supports the strategic stockpiling efforts of United Nations, International, Governmental and Non-Governmental organisations. Made up of 8 facilities strategically located around the world, the Network holds strategic stocks of emergency relief goods on behalf of 50 humanitarian partners.

CARGO DISPATCHED
1485 MT

VALUE OF GOODS DISPATCHED
USD 8.3M

PARTNERS SERVED
24

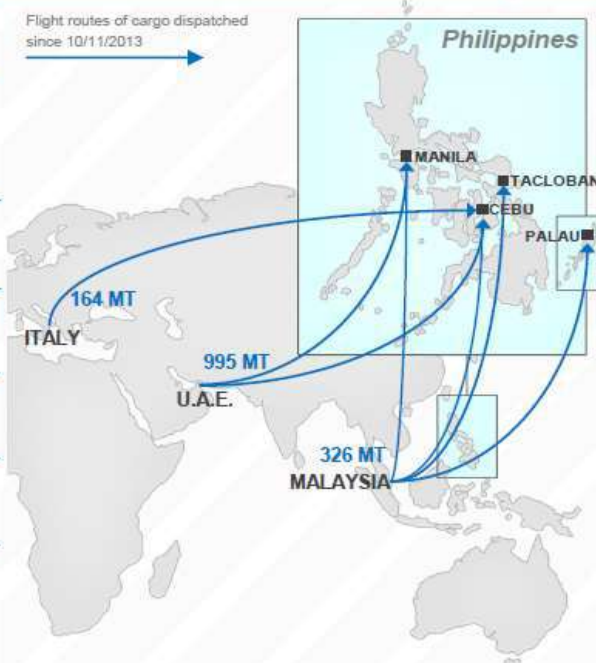
UNHRD STAFF DEPLOYED
9

TOTAL CONSIGNMENTS
95

OUT OF WHICH

- VIA SEA: 9%
- VIA COMMERCIAL AIRCRAFT: 26%
- VIA CHARTERED AIRCRAFT: 65%

Flight routes of cargo dispatched since 10/11/2013



Partner	Quantity (MT)	Partner	Quantity (MT)
ACF	92	UNICEF	10
Australian Aid	101	CRS	93
CONKERN	29	Handicap International	57
HANDICAP INTERNATIONAL	31	INTEROS	8
Irish Aid	166	UNEP	5
JICA	15	UNEP/WHO	31
OCHA	17	UNEP/WHO	52
Save the Children	12	UNEP/WHO	61
Swiss Red Cross	3	Swiss Red Cross	23
UNEP	3	UNEP/WHO	3
UNEP/WHO	0.1	UNEP/WHO	522
UNEP/WHO	24	WFP	126

CARGO TYPES DISPATCHED (PERCENTAGE BASED ON MT)

Support equipment	13%	Food	15%	Medical	3%	Telecomms	2%	Nutrition	11%	Shelter	48%	Water/Sanitation	10%
-------------------	-----	------	-----	---------	----	-----------	----	-----------	-----	---------	-----	------------------	-----

*Planned shipments based on the availability of cargo and transport.



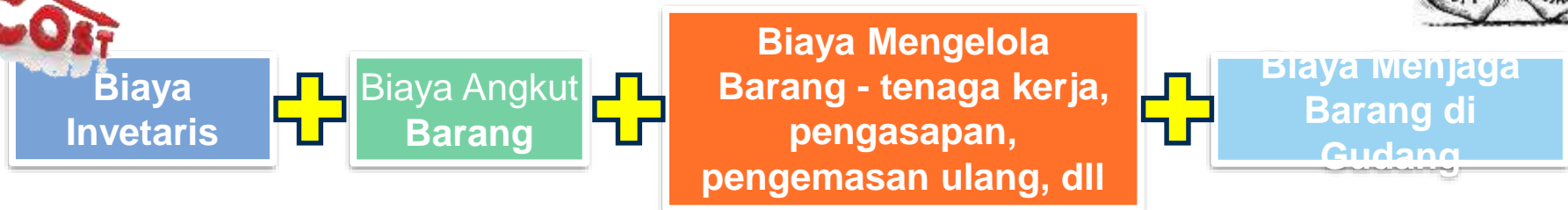
Manajemen Inventory

Manajemen Inventory untuk operasi kemanusiaan adalah untuk memastikan persediaan yang tersedia untuk memenuhi kebutuhan penerima manfaat jika diperlukan.

Persediaan menunjukkan biaya besar untuk rantai pasokan kemanusiaan



Cost



Manajer Persediaan harus memastikan keseimbangan antara penawaran dan permintaan dengan membangun minimal memegang stok untuk menutupi *lead time*.

Manajemen Inventory

Economic order quantity (EOQ) adalah jumlah pesanan yang meminimalkan biaya total holding persediaan dan biaya pemesanan.

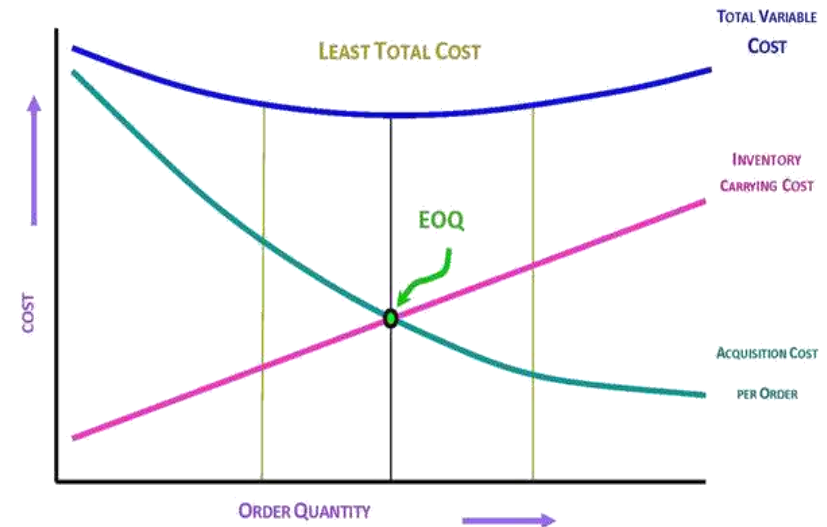
$$Q^* = \sqrt{\frac{2DK}{h}}$$

Q^* = jumlah pesanan optimal

D = kuantitas permintaan tahunan

K = biaya tetap per pesanan, biaya penyiapan
(Biaya pemesanan, pengiriman dan penanganan)

h = biaya penyimpanan tahunan per unit, dikenal sebagai biaya tercatat atau biaya penyim



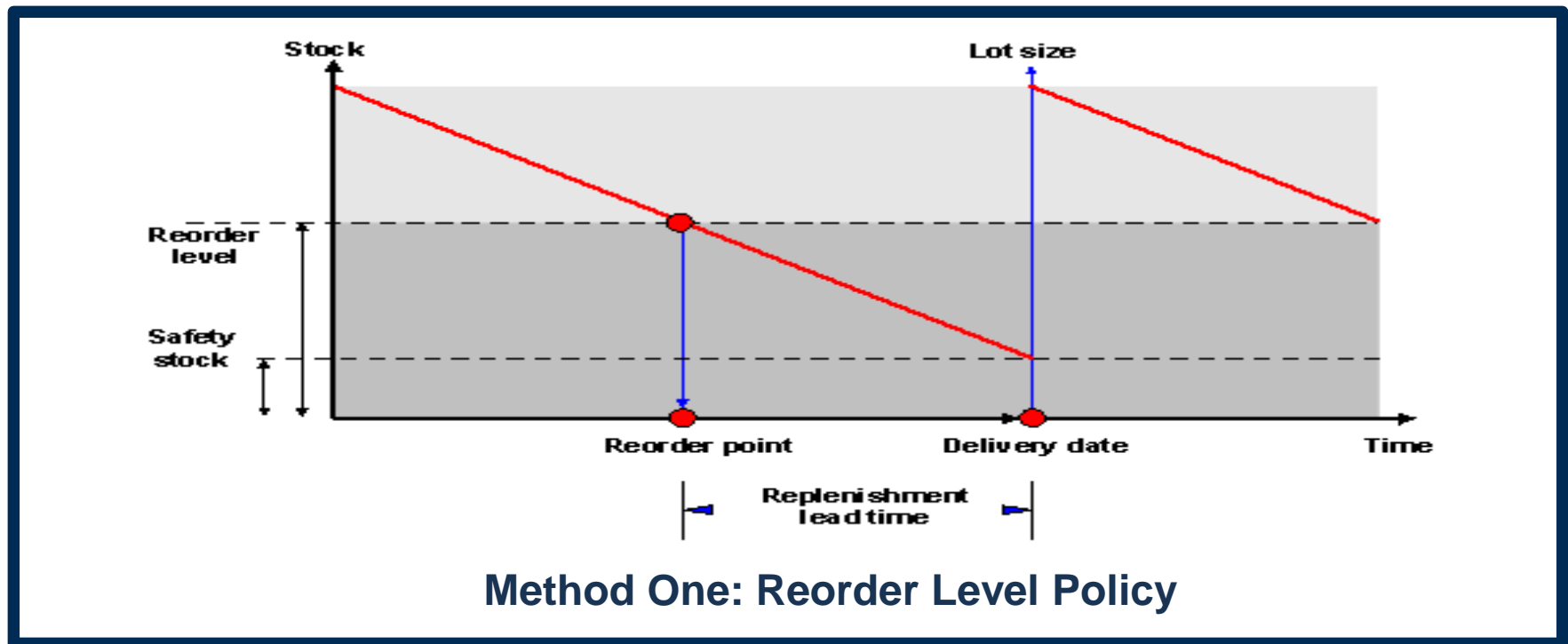
Manajemen Inventory

Batasan EOQ

- EOQ dalam prakteknya berlaku dalam lingkungan yang cukup stabil di mana variabilitas permintaan dan pengisian “lead-time” yang cukup stabil dan dapat diprediksi.
- Kuantitas pesanan ekonomi berlaku di lingkungan yang lebih stabil. Contoh dalam konteks kemanusiaan:
- Penampungan pengungsi
- Kemudian Tahap dalam bantuan/ Tahap Pemulihan

Manajemen Inventory

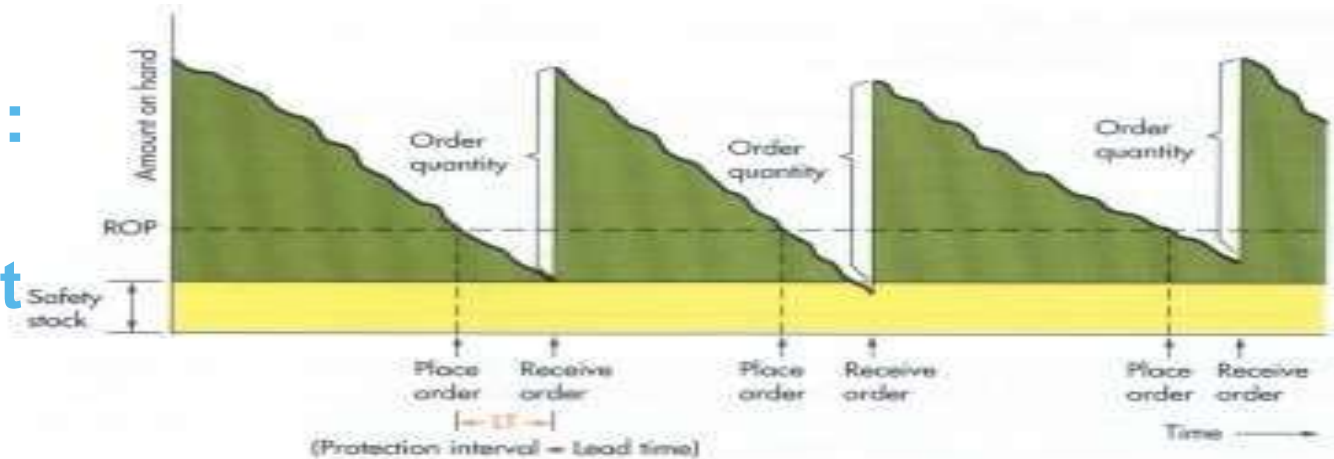
2 metode **pengendalian persediaan** yang dapat diaplikasikan dalam keadaan yang membahayakan ~



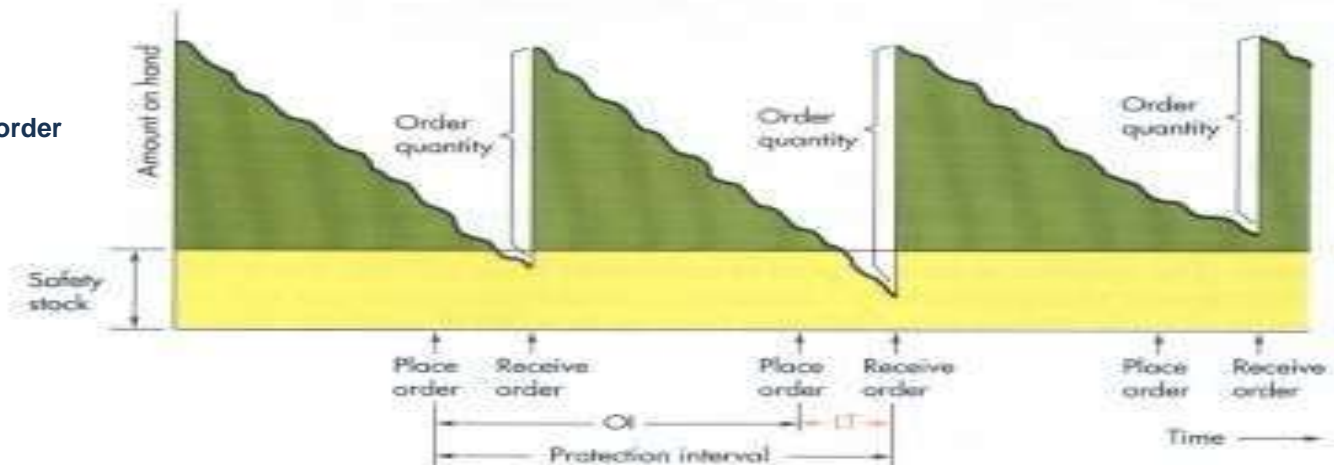
Manajemen Inventory

Metode Satu: menyusun ulang tingkat Kebijakan

(Fixed Reorder Point)



Metode Dua: menyusun ulang Siklus Kebijakan (Fixed Reorder Interval)

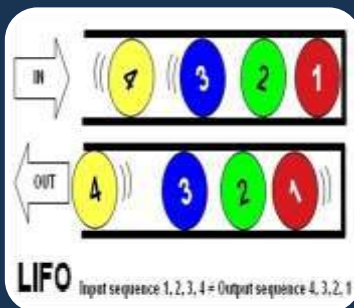


Manajemen Inventory



FIFO (First-In-First-Out)

- FIFO dasarnya adalah untuk menampilkan dan menjual atau mengonsumsi stok lama sebelum menjual baru yang baru diperoleh .
- Berlaku untuk barang-barang yang tahan lama dan objek yang “may go out of fashion” atau mempunyai masa manfaat..
- Cenderung untuk mengurangi pemborosan persediaan barang-barang



LIFO (Last-In-First-Out)

- LIFO dasarnya adalah untuk menjual , mengonsumsi atau membuang barang yang diproduksi atau yang baru diperoleh.
- Berlaku untuk barang dengan masa manfaat yang lebih lama atau tidak mengalami fluktuasi harga..
- Potensi untuk menyimpan dalam jarak perjalanan dan saat berada di gudang

Manajemen Inventory

Manajemen persediaan dalam keadaan darurat

- Lebih didasarkan proyek , pencocokan pasokan dengan penggunaan secara sebuah lingkungan
- Membutuhkan membangun sebuah begitu cepat berubah rantai pasokan dari dari tingginya angka fleksibilitas dan adaptasi
- Memerlukan identifikasi yang cepat pada kebutuhan dan pemenuhan secara cepat pada kebutuhan

SARAN:

Persediaan harus dipertimbangkan dalam jumlah yang relatif kecil (paket persediaan barang-barang bantuan yang terkait) yang terikat (dipatok) untuk kebutuhan yang diidentifikasi kemudian dipindahkan (dan dilacak) melalui dari sumber ke kebutuhan yang diidentifikasi (pengguna).

Manajemen Inventory

Pengukuran pengendalian stok yang penting, termasuk:

- Mendirikan stok operasi tingkat konsumsi berdasarkan/tingkat penggunaan. Tingkat stok akan ditinjau dari waktu ke waktu, tergantung pada kebutuhan saat ini.
- Memastikan keseimbangan stok bulanan dan mingguan dari laporan-laporan setiap item stok dan nilai total tersedia
- Mempertahankan laporan penggunaan stok bulanan dari masing-masing item dan keseluruhan dalam trend penggunaan dalam enam bulan terakhir
- Meninjau laporan dan pada enam bulan sekali item bergerak lambat, yang menunjukkan tanggal gerakan terakhir, nilai unit dan nilai total; dan menjalin hubungan dengan departemen pengguna
- Menentukan kuantitas, menentukan kesempatan dan ketersediaan tiap item yang disediakan pada pasar
- Mencatat semua item non-stok yang diterima dari pemasok, kembali ke pemasok dan dikeluarkan ke pengguna.

Manajemen Inventory

UNHRD Real Time Stock Report as at 9 Jan 2014

[Subang Stock Report - World Vision International - Export as Excel](#)

Line items found: 6.

Item Code	Description	Quantity	Owner	Location
B27161612	Tarpaulin,woven plastic,4x6mt with logo	100	World Vision International	WFP UNHRD - Subang
B27169704	Prefab, wareh, soft wall, 10x24 ALU, O	4	World Vision International	WFP UNHRD - Subang
B36221203	Hygiene Kit, with condoms	1,760	World Vision International	WFP UNHRD - Subang
B36949101	Jerry can, collapsible, w/zip, 10lt	6,000	World Vision International	WFP UNHRD - Subang
B36949108	Jerry can, collap. w.zip, 10lt, WVI logo	11	World Vision International	WFP UNHRD - Subang
B42912001	Cooking set	1,008	World Vision International	WFP UNHRD - Subang

Monthly Stock Report

Location: _____

Operation: _____

Date: _____

Person Responsible: _____

Remarks: _____

S/N	Present Location	Origin Station	Serial No	Inventory No	User	Location	Waybill / D-note	Comments	Type of Transaction

Agenda

Hari Ketiga, Rabu, 7 Desember 2016

7 Desember 2016		
08.00 – 08.30	Review hari kedua	LPBI NU
08.30 – 10.00	Modul 5 : Transportasi Dalam Operasi Kemanusiaan	HELP Logistics
10.00 – 11.30	Modul 6 : Bea Cukai, Ekspor dan Impor	HELP Logistics
11.30 – 12.30	Pembagian kelompok dan pembahasan studi kasus	LPBI NU
12.30 – 13.30	ISHOMA	
13.30 – 14.30	Modul 7 : Koordinasi Dalam Kebencanaan	HELP Logistics
14.30 – 15.30	Modul 8 : Topik Khusus Logistik Kemanusiaan	HELP Logistics
15.30 – 15.30	Break & Sholat Ashar	LPBI NU
15.30 – 17.00	Studi Kasus	LPBI NU & HELP Logistics

Modul 5 – Transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

Tujuan Pembelajaran

- Mengetahui berbagai moda transportasi antara hubungan keuntungan dan kerugian
- Memahami peran transportasi dalam operasi kemanusiaan dan mampu menganalisis tantangan yang dihadapi fungsi transportasi selama operasi kemanusiaan
- Memahami "*last mile*" distribusi dan mendiskusikan isu-isu terkait dan implikasi berkaitan dengan mencapai penerima manfaat
- Memahami dan mendiskusikan kriteria untuk tertular armada sendiri
- Mengetahui berbagai metode pembelian kendaraan
- Menghargai pentingnya manajemen & pemeliharaan kendaraan

Transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

- Dalam konteks kemanusiaan, transportasi dapat didefinisikan sebagai: "kegiatan yang terlibat dalam memindahkan barang dan orang di seberang pasokan rantai dari titik asal ke tujuan akhir."
- Sebuah sistem transportasi yang baik memenuhi 5 dari "hak" dari pasokan, yang mendapatkan barang yang tepat ke tempat yang tepat (tujuan) pada waktu yang tepat, dalam kondisi yang tepat dan dengan biaya yang efektif (biaya yang tepat)
- Sesuai koordinasi dan komunikasi dengan internal dan eksternal hulu (seperti pemasok) dan hilir (seperti kotamadya) rantai pasokan pasangan adalah penting untuk kelancaran eksekusi dari proses transportasi dan handover dari kargo

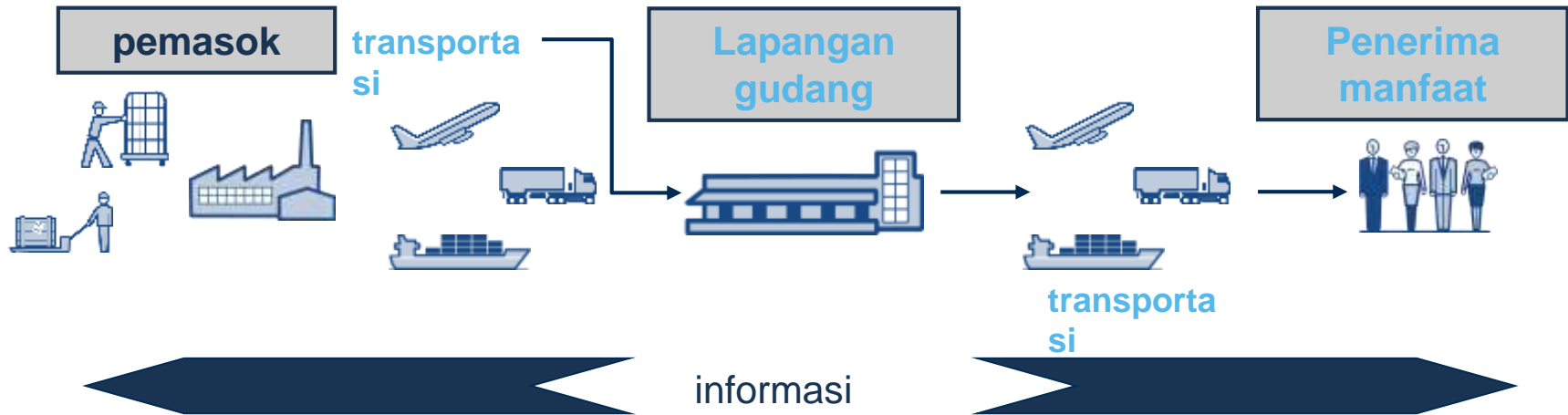
Transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

Peran Transportasi

- Transportasi memfasilitasi gerakan di seluruh rantai pasokan:
 - Dari titik-titik produksi/pra-posisi ke titik-titik penggunaan;
 - antara gudang-gudang/hub dan titik distribusi;
 - dari gudang-gudang/hub untuk mengakhiri menggunakan;
 - dari titik distribusi untuk mengakhiri menggunakan;
 - kembali dari akhir menggunakan kembali untuk hub dan pra-positioning poin atau produsen.

Catatan: Titik asal dan titik tujuan mungkin di negara yang sama, atau di negara yang berbeda membutuhkan gerakan internasional.

Transportasi dalam Operasi Kemanusiaan



penentu keberhasilan dalam rantai pasokan kemanusiaan

- mempermudah
- kecepatan
- akuntabilitas
- visibilitas
- transparan
- kualitas

Moda Transportasi

Transportasi konvensional dapat juga diklasifikasikan menjadi:

- Tanah (Jalan)
- Tanah (Rail)
- Udara
- Air
- Tenaga Hewan
- Tenaga Manusia



Moda Transportasi

Transportasi darat (jalan)

- Mobil atau mobil adalah kendaraan jalan paling umum; kendaraan penumpang roda membawa sendiri mesin / bermotor.
- kendaraan jalan lainnya termasuk:
 - bus, truk & trailer, truk, sepeda motor, sepeda
- Keuntungan dari mobil dan angkutan jalan
 - fleksibilitas yang tinggi, ke pintu tujuan
 - Modarat dalam kecepatan
 - Dapat melayani pengiriman volume kecil
- Kekurangan dari mobil dan angkutan jalan
 - kapasitas rendah dibandingkan dengan Moda lainnya
 - energi tinggi dan penggunaan kawasan
 - Kemacetan lalu lintas dan aksesibilitas
 - sumber utama polusi suara dan udara di kota-kota



Moda Transportasi

Transportasi darat (Rail)

- transportasi kereta api adalah di mana kereta api berjalan sepanjang satu set dari dua rel baja paralel, disebut kereta api atau kereta api. Sebuah kereta terdiri dari satu atau lebih kendaraan terhubung bersama-sama yang berjalan di rel.
- Keuntungan dari transportasi kereta api
 - Kapasitas tinggi
 - kecepatan sedang
 - Tidak terpengaruh oleh kondisi cuaca yang paling biaya
- Kekurangan dari transportasi kereta api
 - Kurang fleksibilitas dari jalan
 - Memerlukan investasi besar dalam infrastruktur
 - Dalam konteks kemanusiaan infrastruktur rel yang ada sering tidak berkembang dengan baik



Moda Transportasi

□ Transportasi Air

- transportasi maritim adalah tulang punggung dari perdagangan internasional dan globalisasi mesin pendorong utama. Sekitar 80 persen dari perdagangan global dengan volume (jumlah pada tahun 2012: 8,7 miliar ton) dan lebih dari 70 persen berdasarkan nilai yang dibawa oleh laut dan ditangani oleh pelabuhan di seluruh dunia. stok tersebut bahkan lebih tinggi dalam kasus sebagian besar negara berkembang.
- Dalam konteks kemanusiaan yang biasa digunakan untuk transportasi internasional serta distribusi mil terakhir
 - Charter and Liner
 - Keuntungan
 - kapasitas tinggi (kapal laut)
 - Aksesibilitas di daerah banjir (tongkang) Costs
 - kekurangan
 - lambat
 - infrastruktur pelabuhan perlu berada di tempat
 - Berbagai jenis kapal
 - kontainer
 - tanker minyak
 - “Dry bulk carrier”
 - kargo khusus (mis didinginkan)
 - kapal lainnya seperti feri, kapal tongkang dll



Moda Transportasi

□ Transportasi udara

- Transportasi udara memberikan kecepatan tertinggi di antara semua Moda. Kebanyakan kendaraan udara memerlukan daerah untuk pendaratan dan take-off, misalnya Bandara
- kendaraan mencakup
 - Tetap-sayap pesawat: pesawat, pesawat kargo, jet, kargo / pesawat penumpang militer
 - Pesawat rotary-sayap: helikopter
 - Helikopter: baik tetap sayap dan rotary-sayap
 - Roket
- Keuntungan dari transportasi udara
 - kecepatan tinggi dari pengiriman, relatif tercepat dibandingkan jenis transportasi lainnya
 - terpercaya
 - Mudah untuk pelacakan
- Kekurangan dari transportasi udara
 - Mahal
 - Perjalanan terbatas antara bandara
 - kapasitas beban yang terbatas



Moda Transportasi

□transportasi Tenaga Manusia

- Sampai hari ini, transportasi bertenaga manusia tetap umum dan lazim di banyak negara berkembang
- Memanfaatkan otot-tenaga manusia, dalam bentuk berjalan, berlari, bersepeda dan berenang, untuk mengangkut orang dan / atau barang



□Transportasi Tenaga Hewan

- Hewan bertenaga penggunaan transportasi hewan bekerja (seperti kuda, sapi, unta, keledai) untuk memindahkan orang dan barang
- manusia mungkin
- Naik hewan langsung
- Menggunakannya sebagai hewan pak untuk membawa barang,
- Memanfaatkan mereka, sendiri atau dalam tim, untuk menarik kereta luncur atau kendaraan roda



□Kedua moda transportasi umum dalam operasi kemanusiaan karena tidak dapat diaksesnya daerah yang terkena atau / dan non-ketersediaan sarana transportasi lainnya.



Moda Transportasi

□ Transportasi intermodal

- Proses transportasi yang mencakup penggunaan beberapa Moda transportasi
- Dua atau lebih Moda yang digunakan untuk memanfaatkan keunggulan masing-masing dan meminimalkan kerugian mereka
- Ditunjuk dan kritis 'titik serah terima': Bandara, pelabuhan laut, stasiun kereta api dan lain-lain (mis trans-shipment gudang) Contoh:
 - peti kemas (kapal-truk-kereta)
 - Bergulir - Roll off kapal
 - transportasi mil terakhir (kargo harus dipecah)

Sangat umum di rantai suplai kemanusiaan karena transportasi internasional, kendala infrastruktur, pembatasan akses dan kapasitas yang tersedia

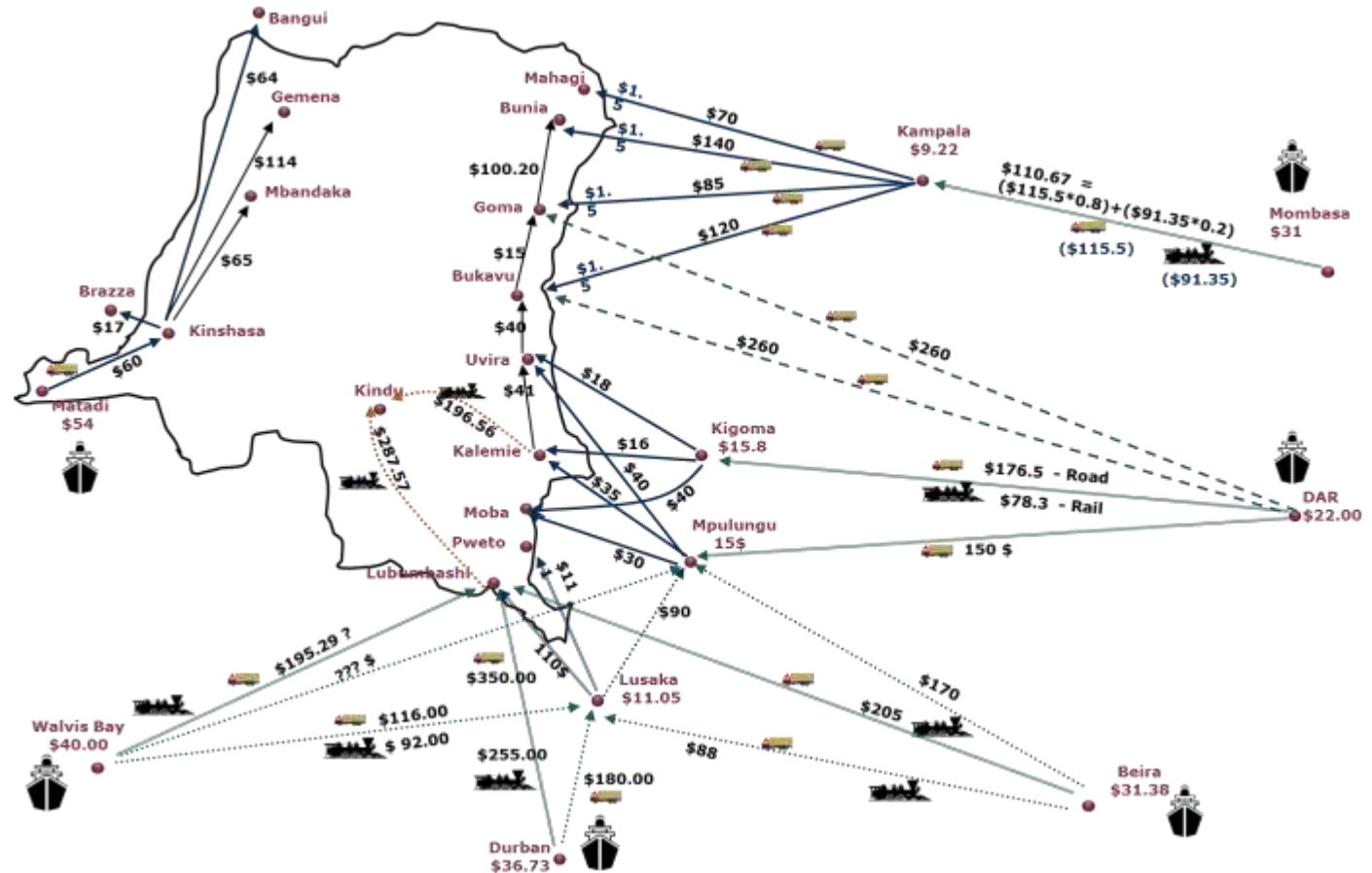


Comparison Matrix of Transport Modas

	Jalan	Rel Kereta Api	Laut	Udara
Kecepatan	Sedang	Sedang	Lambat	Sangat Tinggi
Reliabilitas	Baik	Baik	Terbatas	Sangat Baik
Biaya per tn/km	Medium	Low/ Medium	Low/ Very low	High
Fleksibilitas	Tinggi	Rendah	Tinggi	Sedang
Pertimbangan Lainnya	jaringan yang luas	Terbatas / infrastruktur tetap	jaringan dibatasi	Jaringan Terbatas
	Jarak pendek / menengah (seperti. Eropa /Timur Tengah) dari negara tetangga setempat Internal transportasi	Pengiriman Besar Dari Keluar Pelabuhan ke lokasi operasi (Gudang) Ekologi	Jumlah besar Kurang mendesak Tahap Pra -posisi Tahap Kedua Jarak jauh tanpa kendala waktu	Tahap darurat barang mahal Fragile / barang yang mudah rusak rantai dingin Tidak ada alternatif pilihan pengiriman kecil jarak jauh dengan waktu kendala
Keuntungan	relatif cepat Tidak ada pengiriman pengiriman langsung Fleksibel Biaya	Ekonomis kapasitas beban besar Kisaran & Kecepatan (Di kebanyakan negara)	Ekonomis Besar / tidak ada pembatasan pada kapasitas pembebanan Biaya rendah	Cepat terpercaya kerugian terbatas Langsung pelacakan mudah
Kerugian	Jalan mungkin berbahaya atau diblokir (musim hujan) Kadang-kadang pengemudi pendaftaran kebangsaan / kendaraan tidak dapat diterima	Kesulitan menemukan mobil angkutan Penundaan pengiriman Tidak dapat dirubah pelacakan	Lambat Pengiriman di pelabuhan Digunakan sebagai sarana kedua transportasi untuk volume yang lebih besar Resiko pencurian yang lebih tinggi di pelabuhan Tidak dapat dirubah	Mahal Pembatasan perjalanan antara bandara Pembatasan kapasitas loading (barang berbahaya, ukuran pengiriman, berat, bahan bakar, dll)

Biaya transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

➤ Example 1: DRC



Source: WFP 2010

Transport Costs in Humanitarian Operations

➤ Example 2: One 40 foot container ex Melbourne (68cbm, 5MT)

Port of Origin	Nearest (probable) Port of Discharge	Sea Transport					Road Transport			Final Destination	Approximate Total Cost (USD)
		Freight Charges (USD)	Origin Charges (USD)	Shippers Destination Charges (USD)	Clearing & Handling charges in CO (USD)	Transit Time (days)	Road Transport Charges (USD)	Distance (Km)	Transit Time (hours)		
Melbourne, (VI), AU	Kolkata, INDIA	1,250	822	298	780	23	1,500	1,000	16	Nepalgunj, Banke, Nepal	3,870
Melbourne, (VI), AU	Port Qasim, PAKISTAN	910	822	260	800	41	1,400	1,500	20	Islamabad, Pakistan	3,392
Melbourne, (VI), AU	Port Qasim, PAKISTAN	910	822	260	800	41	1,500	1,900	24	Kabul, Afghanistan	3,492
Melbourne, (VI), AU	Xingang, CHINA	200	822	290	800	27	1,500	2,000	unknown	Ulaanbaatar, Mongolia	2,812
Melbourne, (VI), AU	Um Qasr, IRAQ	2,650	822	250	800	42	1,000	900	12	Ainkaw, Erbil, Iraq	4,722

Freight charges = Basic Ocean Freight, Standard Bunker Adjustment Factor

Origin Charges = Export Service, Documentation Fee, Terminal Handling Service, Export Clearance, Handling Fee

Destination Charges = Documentation Fee, Terminal Handling Service, Import Service

Biaya transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

➤ Contoh 3: Kedatangan Gratis di Bandara Cebu ke Leyte / Pulau Samar

▪ Kedatangan Gratis di Bandara Cebu hingga perpindahan ke gudang (cebu)

bea cukai	US\$300.00 per Master Air Waybill
Biaya penanganan / lembur	US\$200.00 per Master Air Waybill
Biaya Penanganan di Bandara	US\$0.10 per kg
Biaya Pengiriman	US\$0.05 per kg

Bekas Gudang Cebu sampai dengan area yang rusak termasuk Leyte Samar (dari pintu ke pintu) – Menggunakan Chartered LCT Vessel (Barge)

▪ **HARGA RATA-RATA : US\$450,000.00 or US\$1.12 per kg (Minimal Berat poros = 400.0 tons)**

Ketentuan pembayaran : Uang Muka 50% dihitung dari Total biaya atau US\$ 250,000.00

konsumsi bahan bakar, Tarif tidak termasuk konsumsi bahan bakar tertutup truk van / forklift yang akan dibebankan sesuai aktual biaya / penerimaan

Para pengawal militer akan diatur dan disediakan

Biaya transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

➤ Contoh 3: Kedatangan Gratis di Bandara Cebu ke Leyte / Pulau Samar

Termasuk:

1. Penyediaan penyewaan Kapal LCT yang baik selama 30 hari dalam rangka untuk memiliki gerakan cepat dari truk yang datang dari Cebu.
2. Berdedikasi 30 unit dari 10 Beroda tertutup Van truk yang memuat barang-barang bantuan darurat dari Cebu Gudang untuk semua hancur menyebutkan tempat. Juga menyewa selama satu bulan untuk menyelesaikan semua target pengiriman daerah.
3. Berdedikasi empat 3tonner Forklift untuk memuat di Cebu Gudang termasuk operator selama satu bulan.
4. Salah satu Proyek Bantuan Manajer untuk mengawasi pengiriman operasi dan akan menyediakan pengiriman update dan laporan untuk semua perhatian pihak.

Biaya transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

- Penyedia Transportasi:
 - Militer
 - Agensi pemerintahan
 - organisasi kemanusiaan (individual atau antar-lembaga)
 - perusahaan komersial (lokal dan internasional)

Biaya transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

Contoh I: Pemerintah Daerah dan Militer

- Topan Utor (lokal dikenal sebagai Labuyo) membuat pendaratan di provinsi Aurora di bagian timur dari wilayah Central Luzon Filipina di pagi hari 12 Agustus 2013 yang mempengaruhi 281.700 orang di 16 provinsi. Delapan orang tewas dan hampir 60.000 meninggalkan rumah mereka dan berlindung. Lebih dari 12.000 rumah rusak yang 1.440 hancur (OCHA, 15 Agustus 2013)
- Pemerintah Filipina sebagai Pemimpin dalam penilaian kebutuhan cepat, operasi pencarian dan penyelamatan, pemulihan garis kehidupan, distribusi bantuan segera, dan telah memulai perencanaan untuk rehabilitasi jangka panjang di daerah-daerah yang terkena bencana.
- Militer disediakan tentara untuk upaya penyelamatan dan tiga helikopter untuk terbang bantuan dan ahli untuk menilai kebutuhan jangka panjang.



Biaya transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

Contoh II: Union Pemerintah (ASEAN / AHA)

➤ Lebih dari lima juta orang telah terkena dampak Topan Bopha yang melanda wilayah Mindanao di Filipina pada tanggal 3 Desember 2012. ASEAN Centre Koordinator Bantuan Kemanusiaan pada penanggulangan bencana (AHA Centre) segera dikerahkan Tim Kajian Cepat ASEAN-Darurat (ASEAN-ERAT) untuk menilai kebutuhan, dan dengan cepat memberikan bantuan yang diperlukan ke daerah yang terkena dampak bencana.

➤ Berdasarkan penilaian awal AHA Centre memobilisasi bantuan dan sumber daya untuk Filipina atas dasar solidaritas ASEAN.

- AHA bertindak sebagai donor serta executer operasi dengan memberikan bantuan berupa:
- 3 unit penyimpanan Ponsel
- 600 kit Keluarga
- 3.000 karung beras
- 500 gulungan terpal
- 3 Generator
- 5 Truk



Biaya transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

Contoh III: Organisasi Kemanusiaan (UN WFP dan kelompok Logistik)

- Untuk mencapai lebih dari 90 juta penerima manfaat di 74 negara WFP beroperasi 50 pesawat, 30 kapal dan 5.000 truk pada hari tertentu (WFP, 2013)
- Logistik Cluster bertanggung jawab untuk koordinasi, manajemen informasi, dan, jika perlu, penyediaan layanan logistik untuk memastikan respon logistik yang efektif dan efisien terjadi di masing-masing dan setiap operasi. Untuk mencapai tujuan ini, Logistik Cluster mengisi kesenjangan dalam kapasitas logistik, memenuhi kebutuhan layanan koordinasi logistik, dan bila perlu bertindak sebagai 'penyedia terakhir'.



Biaya transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

Contoh IV: Perusahaan Komersil KN (bisnis)

➤ Kuehne + Nagel Darurat dan Pertolongan Logistik mendukung upaya kemanusiaan dari organisasi pemerintah, non-pemerintah dan amal berurusan dengan berbagai macam keadaan darurat lokal dan regional

- pengaturan transportasi yang diperlukan, termasuk laut, udara dan darat, sebagian atau penuh piagam
- 24/7 jasa gudang dan logistik kemampuan di situs darurat penanganan
- spesialis lapangan di Afrika, Afghanistan, Irak, Kaukasus, Amerika Latin dan Tengah, dan Asia Tenggara
- Strategis penyimpanan dan pergudangan, memungkinkan pengiriman langsung dari item darurat medis, alat pemurnian air, makanan dan bahan perumahan

Biaya transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

Contoh V: Perusahaan Komersial LET (pro-bono)

➤ Dari 2008-2012, The Logistik Tim Darurat (LET) telah menyumbangkan jasa transportasi dan bantuan untuk lokasi bencana di Mozambik, Myanmar, Haiti, Filipina, Indonesia, Pakistan & Chili.

([Www.logisticsemergency.org/](http://www.logisticsemergency.org/))

- Selama Tanggap Darurat Haiti pada tahun 2010 perusahaan LET mendukung Logistik Cluster untuk memberikan 100 mt dari High Energy Biskuit untuk penduduk yang terkena bencana. TNT truk biskuit dari gudang asli di Brindisi, Italia ke Bawahan di Belgia. Dari sana TNT terbang mereka ke Miami di mana UPS mengambil alih dan kargo disimpan di gudang sebelum ia dikirim ke Haiti. Kecepatan bertindak koordinator pelaksana program selama operasi ini.

Diskusi

- Bisnis vs pro-bono - mendiskusikan kelebihan dan kekurangan?
- Apa tantangan lain dari transportasi yang Anda lihat dalam konteks kemanusiaan?
Tuliskan dan diskusikan tantangan ini.

Tantangan transportasi dalam Operasi Kemanusiaan

- Terbatas kapasitas transportasi dan kompetisi yang tinggi
- Sumber bahan bakar, perawatan dan suku cadang yang terbatas
- Kekhawatiran Keamanan dan keselamatan, pos pemeriksaan
- infrastruktur yang rusak, akses terbatas ke daerah-daerah yang terkena dampak
- Tidak adanya dokumentasi yang tepat untuk bea cukai
- produk kemasan yang tidak pantas, spesifikasi produk yang hilang dan dimensi
- versi yang berbeda dari nama-nama (dan terjemahan) dari tujuan di beberapa negara
- Kurangnya sistem yang tepat (manajemen armada, lagu dan tracing)
- koordinasi yang buruk dengan mitra rantai pasokan baik eksternal dan internal

Evakuasi

- Dalam operasi kemanusiaan ada evakuasi meninggalkan dan memasuki daerah yang terkena bencana :
 - Orang yang sakit atau terluka
 - Orang-orang yang kehilangan rumah mereka
 - Orang-orang yang terancam punah
 - pekerja bantuan kemanusiaan
 - perwakilan pemerintah dan donor
 - Media
 - Polisi dan tentara

- Sebagian besar tantangan untuk barang bergerak juga berlaku untuk transportasi orang (misalnya terbatas kapasitas transportasi, masalah keamanan, dokumentasi yang tepat dll).



“The Last Mile” dan Distribusi Akhir



Langkah akhir dari pengiriman persediaan dan / atau peralatan untuk penerima manfaat.

- Di mana titik distribusi akhir?
 - Tempat ibadah (Masjid, Gereja)
 - sekolah
 - puskesmas
 - pusat-pusat komunitas
 - Gudang lokal
 - fasilitas olahraga seperti stadion
 - Keluar dari jalur dan daerah terbuka

- Siapa yang distribusi akhir?
 - mitra pelaksana (LSM lokal)
 - Gereja / manajemen sekolah
 - perangkat desa
 - Anda sendiri

Tantangan Last Mile

- Kompleks geografi - Tujuan dapat tersebar luas dan di kali di daerah terpencil
- Pelabuhan / operasi bandara -kurangnya fasilitas yang tepat dan pemeliharaan peralatan
- -rute yang seharusnya digunakan - Kurangnya infrastruktur yang tepat
- Tantangan lain:
 - Pelacakan barang
 - Keterlambatan dalam waktu
 - mengurangi volume transportasi, yaitu
 - biaya yang relatif lebih tinggi per unit
 - Padat karya
 - kerugian dan kerusakan yang tinggi



cara-cara inovatif untuk mencapai *last mile*

Brazil

Nestlé supermarket boat



South East Asia

Coca Cola's MDC
Micro Distribution Centres



India

Nokia's Blue Vans



Faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan ketika merancang Strategi Transportasi

- Keterlibatan peran yang berbeda (internal dan eksternal)
- Bagaimana mengidentifikasi penyedia layanan transportasi?
- Bagaimana mengelola fungsi transportasi: apakah untuk sewa, *outsourcing* atau mengelola armada sendiri?
- Kapasitas moda transportasi yang tersedia
- Kuantitas yang membutuhkan gerakan selama periode waktu
- Sifat barang / produk / persediaan yang akan diangkut
- Jarak yang akan dibahas
- isu-isu lingkungan seperti iklim, legislatif pemerintah, infrastruktur, pajak, dll

Faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan ketika merancang Strategi Transportasi

- Nama lokasi
- Sejumlah tujuan, hub dan lokasi gudang
- Tempat asal & tujuan dan rute transportasi
- Moda transportasi ketersediaan & biaya relatif mereka
- Ketersediaan sumber daya manusia
- Medan
- Pendanaan
- Pertimbangan keamanan
- Fasilitas pemeliharaan dan ketersediaan bahan bakar
- Keadaan darurat - seperti sifat dan ruang lingkup bencana

Faktor Tempat Penyimpanan– Ketika lebih dari satu ton

Faktor penyimpanan kargo adalah rasio berat untuk ruang penyimpanan yang dibutuhkan dalam kondisi normal. Hal ini menunjukkan berapa meter kubik ton metrik jenis tertentu kargo menempati di penangguhan, memperhitungkan kerugian penyimpanan tidak dapat dihindari dalam sarana transportasi atau Unit Angkutan Cargo.

One MT of maize

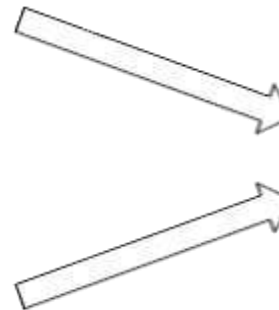


- Weight: 1mt
- Volume: 2 cbm

One MT of ICT equipment



- Weight: 1 mt
- Volume 6 cbm

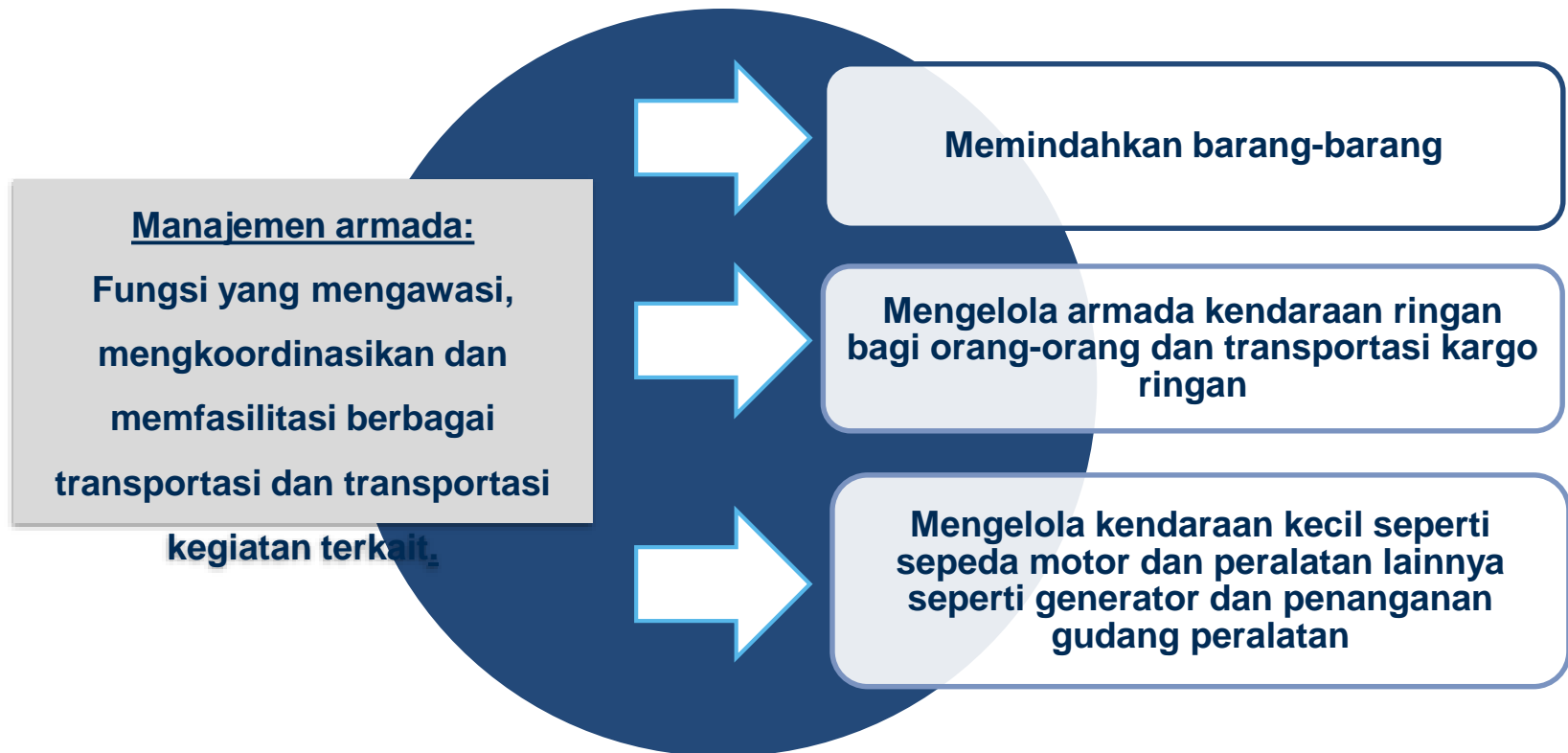


- Payload: 15mt
- Available volume: 35cbm

Manajemen armada

- Kapan itu berguna untuk kontrak armada truk anda sendiri?
 - Terbatas atau tidak ada kapasitas transportasi yang tersedia dan tinggi persaingan antara pelaku kemanusiaan
 - Monopoli pemasok transportasi yang mendikte harga tinggi
 - Diandalkan dan buruk melakukan perusahaan transportasi
 - Kontrol penuh pada ketersediaan truk diperlukan (mis dalam kondisi operasi yang sangat cepat berubah)





Manajemen armada yang efektif akan mengurangi / meminimalkan biaya keseluruhan melalui pemanfaatan yang efektif maksimum dan biaya sumber daya transportasi seperti kendaraan, bahan bakar, suku cadang, dll

Seleksi dan Manajemen penyedia layanan transportasi

- Sebuah pendekatan terstruktur diperlukan untuk seleksi dan monitoring & control dari setiap penyedia layanan eksternal (s) berikutnya.
- Beberapa isu penting yang harus dipertimbangkan untuk memastikan penyedia layanan, yang akan memberikan tingkat yang diperlukan layanan dengan biaya yang dapat diterima, yang bersumber dan dipilih.

catatan:

1. Proses seleksi diadopsi untuk akuisisi semua layanan ditutupi oleh disetujui pengadaan kebijakan, proses dan prosedur organisasi.
2. Persetujuan dioperasikan kompetitif pada istilah pasar, dan negosiasi dijalankan secara terbuka dengan transparansi untuk memastikan efektivitas biaya dan kesempatan yang adil & sama.

KRITERIA SELEKSI

- Karakteristik operator dan kapasitas
- Track record efisiensi terbukti dan pengiriman tepat waktu
- Dikenal integritas, reputasi dan kehandalan
- Tanggap terhadap kebutuhan mendesak organisasi (jika dikontrak sebelumnya)
- Sistem komunikasi yang memadai untuk memfasilitasi pelacakan kendaraan
- Sumber daya untuk menjaga perkumpulan kargo
- Kemampuan untuk menyediakan layanan multi-modal
- Penyajian laporan tepat waktu dan faktur yang benar.

Mengidentifikasi kebutuhan armada

Kebutuhan Tanggap Darurat

1. Sifat darurat & operasi
2. Ukuran dan daerah operasi

Kebutuhan Proyek Pembangunan

1. persyaratan Project (dapat diprediksi)
2. Ukuran dan daerah operasi

kriteria seleksi kendaraan juga dipengaruhi oleh:

- ✓ Kriteria donor berlaku untuk manajemen armada
- ✓ Keseragaman armada;
- ✓ Jenis kendaraan yang cocok untuk ketersediaan bahan bakar lokal;
- ✓ Tujuan penggunaan kendaraan (kargo atau penumpang);
- ✓ Medan yang kendaraan akan beroperasi;
- ✓ Biaya akuisisi (global, regional atau lokal);
- ✓ Ketersediaan dari dealer lokal;
- ✓ Ketersediaan lokal suku cadang untuk kendaraan dimaksud;
- ✓ Jaminan; dan
- ✓ Ketersediaan lokal mekanika kompeten.

Manajemen kendaraan

Kendaraan adalah sumber daya yang mahal dan sangat penting untuk memfasilitasi pergerakan personil dan pengiriman pasokan bantuan kepada penerima manfaat. Kendaraan manajemen yang tepat akan mencegah penyalahgunaan dan memastikan

- Ketersediaan Kendaraan sebagai dan Ketika Diperlukan
- Penghematan biaya
- Kelangsungan Program atau Response
- Keselamatan Staf dan Perlengkapan
- Keselamatan di Jalan
- Keselamatan Kendaraan dan Keamanan
- Manajemen kinerja

Tindakan Manajemen Kendaraan

- Setiap kendaraan membawa sebuah buku catatan
- Buku catatan diperiksa secara teratur
- Kendaraan login dan ditandatangani untuk sebelum setiap perjalanan. Merekomendasikan untuk menerapkan alokasi kendaraan atau grafik penyebaran
- Catatan pengemudi dalam buku log semua biaya bahan bakar & pemeliharaan atau permintaan bahan bakar dan voucher pembelian; odometer membaca harus ditunjukkan pada saat beban
- Semua kunci kendaraan yang menyerah dan benar disimpan di hari terakhir
- Pengemudi mematuhi aturan mengemudi dan kendaraan yang membawa kapasitas yang disediakan oleh lalu lintas hukum



 International Federation
of Red Cross and Red Crescent Societies

Vehicle logbook

Delegation	
Month	

Federation code	
Reg. plate No.	

Date	Depart (km)	Arrival (km)	Total (km)	Fuel (l.)	Oil (l.)	Cost	Destination	Type and weight of load	Driver
Total									

Tindakan Manajemen Kendaraan (Lanjutan)

- Bahan bakar harus dibeli dari stasiun bensin pusat / ditunjuk dengan kuitansi yang dikeluarkan. Jika tidak ada bensin ditunjuk, kendaraan bahan bakar formulir permintaan selesai dan disetujui sebelum dana dirilis untuk pengisian bahan bakar. Penggantian akan diizinkan untuk pengemudi yang membeli bahan bakar dari dana mereka sendiri atau kas kecil
- Anggota staf tidak sah TIDAK diizinkan untuk mengemudi kendaraan
- Semua staf baru (mereka yang memiliki lisensi mengemudi namun belum didorong untuk jangka waktu tertentu), tidak akan diizinkan untuk mengemudi kendaraan organisasi kecuali diizinkan dan disertai dengan sopir yang berkualitas atau telah kembali diuji oleh asosiasi mobil terdaftar

Sistem Manajemen Kendaraan

Sistem Manajemen Kendaraan otomatis dapat menangkap dan menghasilkan laporan dengan informasi tentang berbagai aspek penggunaan armada, pemeliharaan dan operasi, termasuk

- Jarak perjalanan
- Tujuan mencapai
- Jarak yang ditempuh oleh kendaraan menunjukkan resmi dan jarak tempuh swasta
- Konsumsi bahan bakar
- Perbaikan dan pemeliharaan kendaraan masing-masing
- Tingkat konsumsi suku cadang
- Servis direncanakan dan selesai.

Pemeliharaan kendaraan

- Dealer Garansi - dilakukan oleh dealer di garansi
- "Di Rumah-Pemeliharaan" - dilakukan dengan menggunakan fasilitas dari organisasi dan staf.
- "Pemeliharaan'outsourcing" - yang dilakukan oleh kontraktor eksternal.
- "Perjanjian Sewa" - yang dilakukan oleh kontraktor eksternal sebagai bagian dari sistem operasi kendaraan.



Perawatan kendaraan dalam keadaan darurat

Dalam situasi darurat (dan mungkin dengan tidak adanya fasilitas lokal), organisasi harus melakukan perawatan sendiri dan memastikan

- ❑ Mempekerjakan Mekanik yang berpengalaman
- ❑ Lokasi Workshop yang Aman untuk mengidentifikasi dan mengatur
- ❑ Alat yang diperlukan dan peralatan yang tersedia
- ❑ Sistem berkelanjutan Mengukur dan Pemantauan
 - Kinerja armada
 - Biaya dan Kinerja

Modul 6 - Bea cukai

- ✓ Barang masuk dan keluar dari suatu negara harus melalui tertentu prosedur kontrol pemerintah dan formalitas.
- ✓ organisasi kemanusiaan kadang-kadang pada keuntungan selama tanggap darurat sejak PBB sering mengasumsikan peran utama dalam membuat pengaturan yang sesuai dengan pemerintah mengenai akses cepat ke persediaan darurat.

Bea cukai

Tantangan terkait Bea dan masalah yang dihadapi oleh organisasi kemanusiaan, khususnya selama keadaan darurat pada

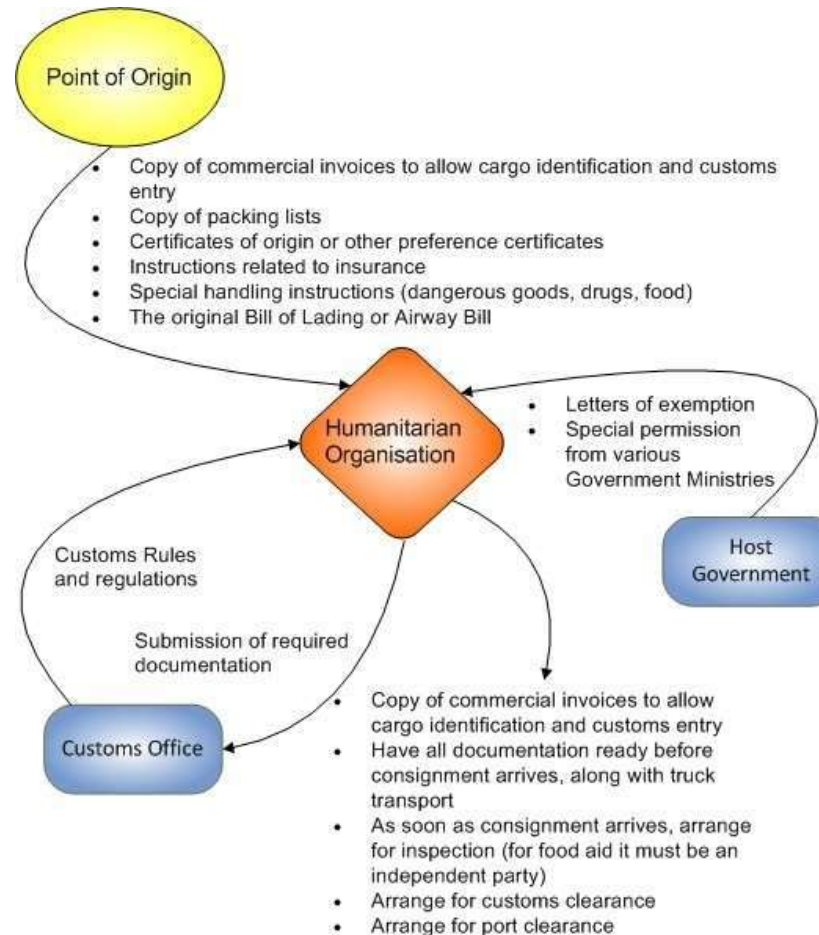
- Prosedur kepabeanan yang kompleks dan persyaratan administrasi non-transparan
- Staf Organisasi ini tidak akrab dengan prosedur kepabeanan negara yang terkena bencana
- Kertas kerja tidak dipersiapkan dengan baik dan diproses (misalnya hilang atau dokumen yang hilang, informasi yang cukup diberikan oleh pemasok)
- Keterlambatan dan biaya tambahan (mis kargo terjebak di pelabuhan)

Bea cukai

Prosedur Umum Impor / Ekspor - Bagaimana mempersiapkan dalam keadaan darurat

- ✓ Menerima informasi dan deskripsi bencana
- ✓ Berhubungan dengan tim pemrograman pada penilaian kebutuhan
- ✓ Gunakan hasil penilaian untuk menentukan kebutuhan
- ✓ Mengidentifikasi sumber pasokan bekerjasama dengan baik di rumah dan entitas pra-posisi eksternal
- ✓ Memperjelas peraturan impor / ekspor ke dalam dan keluar dari daerah bencana
- ✓ Terapkan untuk otoritas dan keringanan untuk ekspor dan impor
- ✓ Mempercepat pembebasan
- ✓ Mempersiapkan penerimaan, penyimpanan dan pemeriksaan kiriman di negara;
- ✓ Memiliki semua dokumentasi dan transportasi siap sebelum kedatangan konsinyasi;
- ✓ Aturlah dari pelabuhan
- ✓ Setelah tiba konsinyasi, mengatur inspeksi dan menghapus kiriman melalui bea cukai.

Dokumentasi yang diperlukan Untuk Bea Cukai



Syarat Komersial Internasional 2010 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Aturan untuk transportasi laut dan perairan darat

- FAS (Free Alongside Ship)
- FOB (Free On Board)
- CFR (Cost and Freight)
- CIF (Cost Insurance and Freight)

Aturan untuk setiap Mode atau Mode transportasi

- EXW (EX Works)
- FCA (Free Carrier)
- CPT (Carriage Paid To)
- CIP (Carriage & Insurance Paid To)
- DAT (Delivered At Terminal)
- DAP (Delivered At Place)
- DDP (Delivered Duty Paid)

Ketentuan Penjualan untuk Pengiriman Internasional

Pertama kali dikembangkan oleh International Chamber of Commerce (ICC) pada tahun 1936.

Direvisi secara berkala, meskipun tidak wajib, Syarat Komersial Internasional yang umumnya diterima oleh otoritas hukum, pembeli dan penjual di seluruh dunia

Syarat Komersial Internasional 2010

EXW - Ex-Works (.....nama tempat pengiriman)

Penjual memberikan ketika menempatkan barang di pembuangan pembeli di tempat penjual atau di lain tempat bernama (yaitu, karya, pabrik, gudang, dll). penjual tidak perlu memuat barang pada setiap kendaraan mengumpulkan, juga tidak perlu menghapus barang untuk ekspor, di mana izin tersebut berlaku.

EXW

Ex Works (. . . named place of delivery)



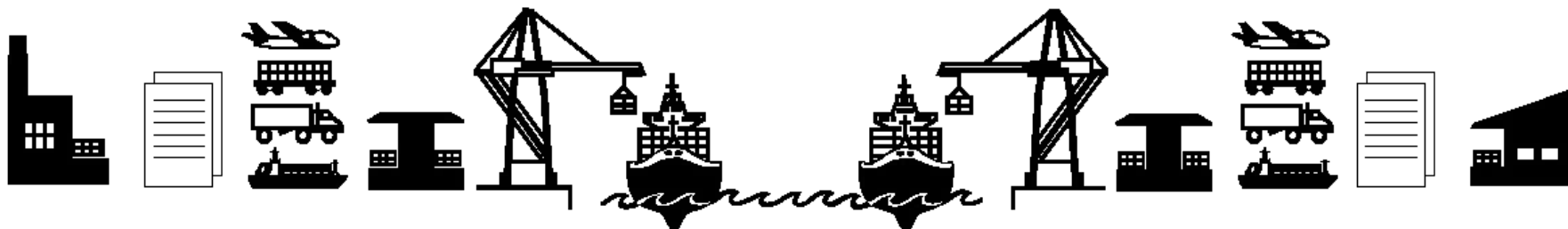
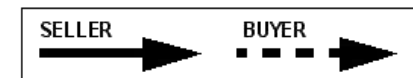
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
RISKS	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
COSTS	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Syarat Komersial Internasional 2010

FCA - Free Pembawa (.....nama tempat pengiriman):

Penjual memberikan barang kepada pembawa atau orang lain yang ditunjuk oleh pembeli di tempat penjual atau tempat lain bernama. Para pihak disarankan untuk menentukan se jelas mungkin titik dalam tempat bernama pengiriman, sebagai risiko lolos ke pembeli pada saat itu.

FCA Free Carrier (. . . named place of delivery)



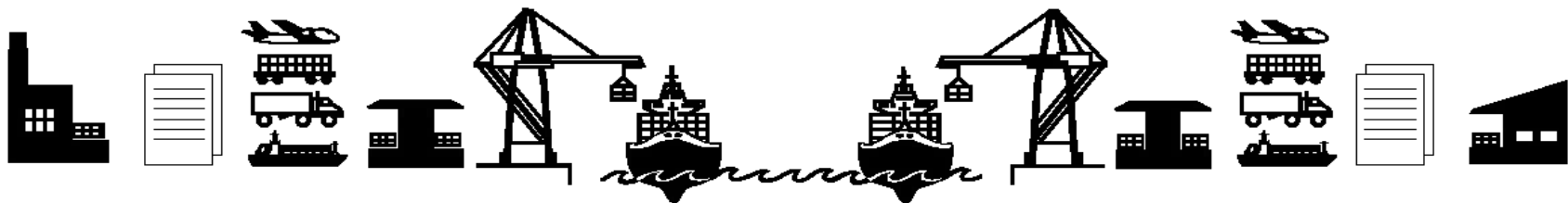
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
RISKS	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
COSTS	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→

Syarat Komersial Internasional 2010

FAS - Free Selain Kapal (.....nama pelabuhan pengiriman):

Penjual memberikan pada saat barang ditempatkan di samping kapal (misalnya, pada dermaga atau tongkang) dicalonkan oleh pembeli di pelabuhan bernama pengiriman. Risiko kehilangan atau kerusakan barang melewati saat barang bersama kapal, dan pembeli menanggung semua biaya dari saat itu dan seterusnya.

FAS Free Alongside Ship (. . . named port of shipment)



Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Sea or Inland Waterway Only	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE				→	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	→
RISKS				→	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	→
COSTS				→	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	→
				→	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	→

Syarat Komersial Internasional 2010

FOB - Free on Board (.....nama pelabuhan pengiriman):

Penjual memberikan barang-barang di kapal yang ditunjuk oleh pembeli di pelabuhan bernama pengiriman atau pengadaan barang sudah jadi disampaikan. Risiko kehilangan atau kerusakan barang melewati saat barang berada di papan kapal, dan pembeli menanggung semua biaya dari saat itu dan seterusnya.

FOB Free On Board (. . . named port of shipment)



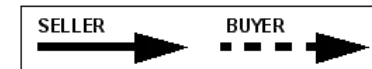
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Sea or Inland Waterway Only	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE					→	---	---	---	---	---	---	→
RISKS					→	---	---	---	---	---	---	→
COSTS					→	---	---	---	---	---	---	→

Syarat Komersial Internasional 2010

Cfr - biaya dan ongkos pengangkutan (..... nama tujuan pelabuhan)

Penjual mengantarkan barang-barang diatas kapal atau pengadaan barang yang telah diperoleh. Terdapat resiko hilang maupun rusaknya barang ketika barang tersebut di atas kapal. Karena itu, penjual harus membuat kontrak dan membayar biaya yang diperlukan untuk membawa barang tersebut ke pelabuhan yang dituju.

CFR Cost and Freight (. . . named port of destination)



Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Sea or Inland Waterway Only	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE						→						
RISKS						→						
COSTS						→						

Syarat Komersial Internasional 2010

Cif - biaya, asuransi dan ongkos pengangkutan (.....nama tujuan pelabuhan)

Penjual mengantarkan barang-barang diatas kapal atau pengadaan barang yang telah diperoleh. Terdapat resiko hilang maupun rusaknya barang ketika barang tersebut di atas kapal. Karena itu, penjual harus membuat kontrak dan membayar biaya yang diperlukan untuk membawa barang tersebut ke pelabuhan yang dituju.

CIF Cost, Insurance, and Freight (. . . named port of destination)



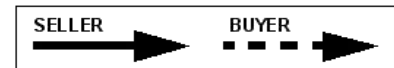
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Sea or Inland Waterway Only	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE						—————▶						
RISKS						- - - - -▶						
COSTS						- - - - -▶						

Syarat Komersial Internasional 2010

CPT – pengangkutan dibayar ditemapt tujuan

Penjual mengantarkan barang kepada perusahaan pengangkut atau orang lain yang ditunjuk oleh penjual di tempat yang disepakati (jika tempat tersebut disepakati oleh kedua belah pihak) dan penjual harus membuat kontrak dan membayar biaya pengangkutan yang diperlukan untuk membawa barang ke tempat yang dituju

CPT Carriage Paid To (. . . named place of destination)



Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE												
—————▶										- - - - -▶		- - - - -▶
RISKS												
—————▶			- - - - -▶									- - - - -▶
COSTS												
—————▶										- - - - -▶		- - - - -▶

Syarat Komersial Internasional 2010

CIP - Pengangkutan dan Asuransi dibayarkan ke (nama tempat tujuan):

Penjual mengantarkan barang kepada perusahaan pengangkut atau orang lain yang ditunjuk oleh penjual di tempat yang disepakati (jika tempat tersebut disepakati oleh kedua belah pihak) dan penjual harus membuat kontrak dan membayar biaya pengangkutan yang diperlukan untuk membawa barang ke tempat yang dituju

CIP Carriage and Insurance Paid To (. . . named place of destination)



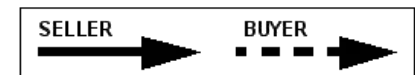
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded		
CARRIAGE														
—————▶			- - - - -▶									- - - - -▶		
RISKS				- - - - -▶									- - - - -▶	
COSTS				- - - - -▶									- - - - -▶	

Syarat Komersial Internasional 2010

DAT – Dikirim di Terminal (.....nama terminal di pelabuhan atau tempat tujuan):

Penjual mengantarkan barang yang telah dibongkar dari alat transportasi, ditempatkan di “disposal of the buyer” di terminal pelabuhan atau tempat tujuan.

DAT
Delivered At Terminal (. . . named terminal at port or place of destination)



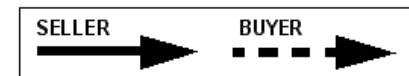
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE									→	- - -	- - -	- - - →
RISKS									→	- - -	- - -	- - - →
COSTS									→	- - -	- - -	- - - →
									→	- - -	- - -	- - - →

Syarat Komersial Internasional 2010

Dap – Diantar ke tempat (..... nama tempat tujuan)

Penjual memberikan saat barang ditempatkan di pembuangan dari pembeli di tiba sarana transportasi siap untuk memuat di tempat tujuan. Para penjual menanggung semua risiko yang terlibat dalam membawa barang-barang ke tempat tujuan.

DAP Delivered At Place (. . . named place of destination)



Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE												
RISKS												
COSTS												

Syarat Komersial Internasional 2010

DDP – Menyerahkan Kewajiban Bayar (.....nama tujuan)

Penjual memberikan barang-barang itu ketika barang yang ditempatkan di **disposal of the buyer**, "import di tiba dibuka untuk sarana transportasi siap untuk muat di tempat tujuan"

DDP Delivered Duty Paid (. . . named place of destination)



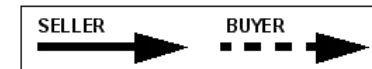
Seller/ Exporter Premises	Export Documents/ Formalities	Delivered (to carrier) at Named Place/Port of: Frontier/Terminal/Quay	Loading Place/Port of Shipment	Pass the Ship's Rail	Onboard Ship's Rail	Discharging Place/Port of Arrival	Delivery at Named Place/ Port of Destination: Terminal/Quay	Import Documents/ Formalities	Buyer/ Importer Premises
CARRIAGE								➔	➔
RISKS								➔	➔
COSTS								➔	➔
								➔	➔

Syarat Komersial Internasional 2010

Cfr - biaya dan ongkos pengangkutan (..... nama tujuan pelabuhan)

Penjual mengantarkan barang-barang diatas kapal atau pengadaan barang yang telah diperoleh. Terdapat resiko hilang maupun rusaknya barang ketika barang tersebut di atas kapal. Karena itu, penjual harus membuat kontrak dan membayar biaya yang diperlukan untuk membawa barang tersebut ke pelabuhan yang dituju.

CFR Cost and Freight (. . . named port of destination)



Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Sea or Inland Waterway Only	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE						→						
RISKS						→						
COSTS						→						

Syarat Komersial Internasional 2010

Cif - biaya, asuransi dan ongkos pengangkutan (.....nama tujuan pelabuhan)

Penjual mengantarkan barang-barang diatas kapal atau pengadaan barang yang telah diperoleh. Terdapat resiko hilang maupun rusaknya barang ketika barang tersebut di atas kapal. Karena itu, penjual harus membuat kontrak dan membayar biaya yang diperlukan untuk membawa barang tersebut ke pelabuhan yang dituju.

CIF Cost, Insurance, and Freight (. . . named port of destination)



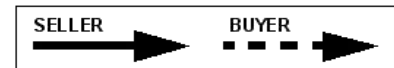
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Sea or Inland Waterway Only	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE							→	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	→
RISKS					→		- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	→
COSTS							→	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	→

Syarat Komersial Internasional 2010

CPT – pengangkutan dibayar ditemapt tujuan

Penjual mengantarkan barang kepada perusahaan pengangkut atau orang lain yang ditunjuk oleh penjual di tempat yang disepakati (jika tempat tersebut disepakati oleh kedua belah pihak) dan penjual harus membuat kontrak dan membayar biaya pengangkutan yang diperlukan untuk membawa barang ke tempat yang dituju

CPT Carriage Paid To (. . . named place of destination)



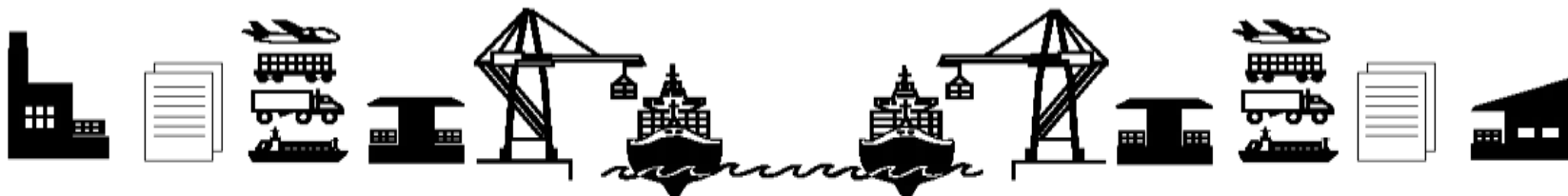
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded	
CARRIAGE													
—————▶										- - - - -▶			
RISKS			- - - - -▶										
COSTS				- - - - -▶								- - - - -▶	

Syarat Komersial Internasional 2010

CIP - Pengangkutan dan Asuransi dibayarkan ke (nama tempat tujuan):

Penjual mengantarkan barang kepada perusahaan pengangkut atau orang lain yang ditunjuk oleh penjual di tempat yang disepakati (jika tempat tersebut disepakati oleh kedua belah pihak) dan penjual harus membuat kontrak dan membayar biaya pengangkutan yang diperlukan untuk membawa barang ke tempat yang dituju

CIP Carriage and Insurance Paid To (. . . named place of destination)



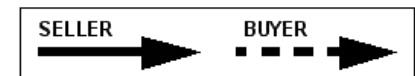
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded	
CARRIAGE													
—————▶			- - - - -▶									- - - - -▶	
RISKS				- - - - -▶								- - - - -▶	
COSTS				- - - - -▶								- - - - -▶	

Syarat Komersial Internasional 2010

DAT – Dikirim di Terminal (.....nama terminal di pelabuhan atau tempat tujuan):

Penjual mengantarkan barang yang telah dibongkar dari alat transportasi, ditempatkan di “disposal of the buyer” di terminal pelabuhan atau tempat tujuan.

DAT
Delivered At Terminal (. . . named terminal at port or place of destination)



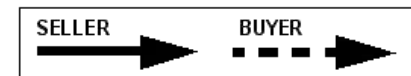
Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE									→	- - -	- - -	- - - →
RISKS									→	- - -	- - -	- - - →
COSTS									→	- - -	- - -	- - - →
									→	- - -	- - -	- - - →

Syarat Komersial Internasional 2010

Dap – Diantar ke tempat (..... nama tempat tujuan)

Penjual memberikan saat barang ditempatkan di pembuangan dari pembeli di tiba sarana transportasi siap untuk memuat di tempat tujuan. Para penjual menanggung semua risiko yang terlibat dalam membawa barang-barang ke tempat tujuan.

DAP Delivered At Place (. . . named place of destination)



Seller/ Exporter Named Place	Export Documents, Formalities, and Fees	Pre-Carriage to Named Place, Not Unloaded	Delivery at Named Place/Port, Unloaded	Loading at Named Place/Port of Shipment	Loaded On Board Ship or Vessel	Transport by Air, Rail, Road, Water, or Multimodal	On Board Ship or Vessel, Not Unloaded	Discharging (unloading) at Named Place/Port of Destination	Delivery at Named Place/ Terminal	Onward Carriage to Named Place, Not Unloaded	Import Documents, Formalities, and Duties	Buyer/ Importer Named Place, Unloaded
CARRIAGE										→	- - -	→
RISKS										→	- - -	→
COSTS										→	- - -	→

Syarat Komersial Internasional 2010

DDP – Menyerahkan Kewajiban Bayar (.....nama tujuan)

Penjual memberikan barang-barang itu ketika barang yang ditempatkan di **disposal of the buyer**, "import di tiba dibuka untuk sarana transportasi siap untuk muat di tempat tujuan"

DDP Delivered Duty Paid (. . . named place of destination)



Seller/ Exporter Premises	Export Documents/ Formalities	Delivered (to carrier) at Named Place/Port of: Frontier/Terminal/Quay	Loading Place/Port of Shipment	Pass the Ship's Rail	Onboard Ship's Rail	Discharging Place/Port of Arrival	Delivery at Named Place/ Port of Destination: Terminal/Quay	Import Documents/ Formalities	Buyer/ Importer Premises
CARRIAGE								➔	➔
RISKS								➔	➔
COSTS								➔	➔
								➔	➔

Modul 7 - Koordinasi dan Kolaborasi

Tujuan Pembelajaran:

- Memahami penting dan perlunya untuk melakukan koordinasi dan kolaborasi dalam bidang logistik kemanusiaan
- Mengetahui manfaat dari koordinasi dan kolaborasi



Koordinasi dan Kerjasama

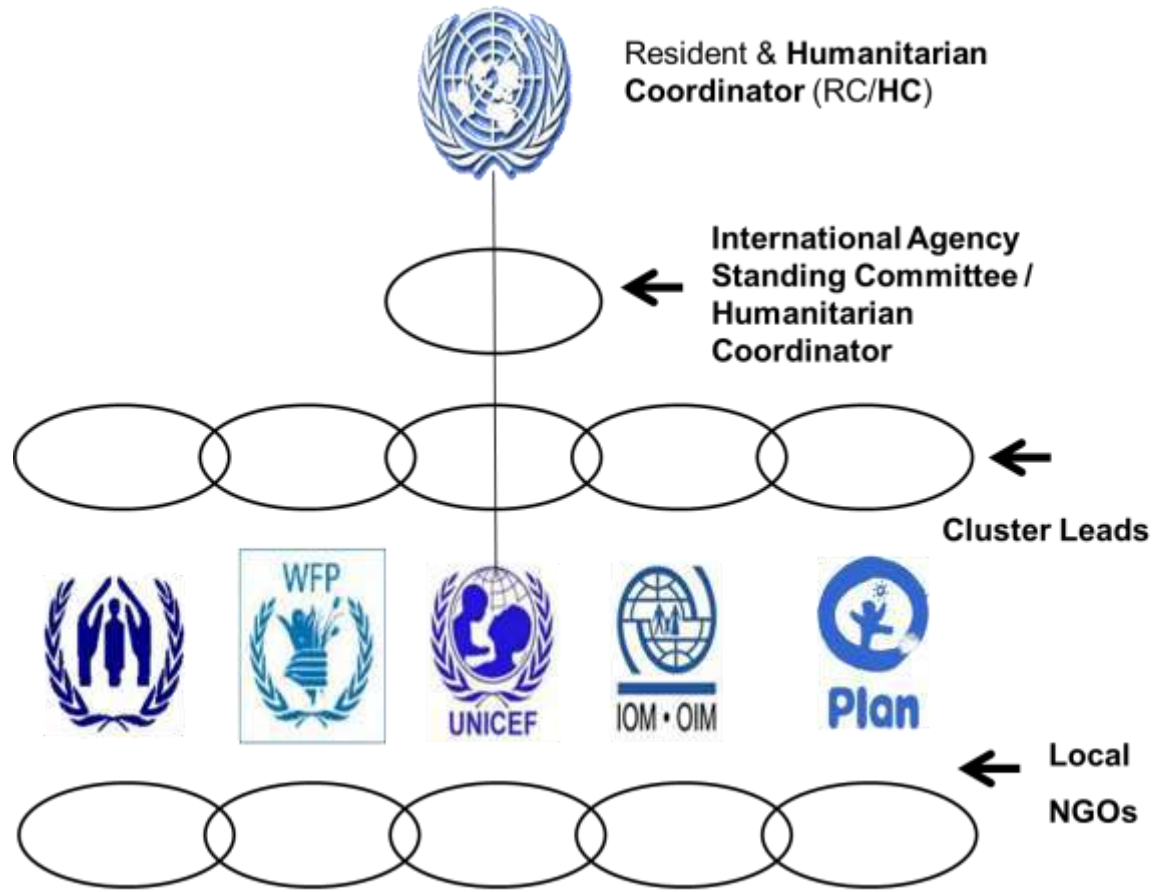
- Spektrum penanggulangan bencana membutuhkan seprang pelaku yang berbeda untuk bekerja bersama
- Ini adalah salah satu tantangan terbesar yang berbeda dari logistik komersial
- Dalam keadaan normal , “para pemain” ini memiliki sedikit insentif untuk bekerja sama dalam waktu yang panjang waktu
- Tapi ketika sebuah bencana terjadi, mereka tiba-tiba harus menghadapi tekanan untuk menggabungkan semua kapasitas dan kemampuan mereka untuk meringankan penderitaan manusia

Klaster



Sekelompok lembaga (internasional & nasional) yang saling berhubungan dengan mandat masing-masing, dan yang datang bersama-sama untuk serangkaian intervensi kemanusiaan di area umum, untuk tujuan sinergi, lonjakan, efektivitas, efisiensi, dan akuntabilitas.

Klaster



Tujuan Pendekatan Kelompok

- Memastikan kapasitas dan prediksi kepemimpinan
- Standar tinggi prediktabilitas, akuntabilitas dan kerjasama di semua sektor atau bidang kegiatan
- Tanggapan yang lebih strategis
- Prioritas yang lebih baik dari sumber daya yang tersedia

Tanggung Jawab dari Memimpin Bidang Klaster

- Pencantuman mitra utama
- mekanisme koordinasi yang tepat
- Koordinasi dengan pemerintah daerah / nasional, masyarakat sipil dll
- Partisipatif dan pendekatan berbasis masyarakat
- Isu lintas sektoral (umur, lingkungan, jenis kelamin, HIV / AIDS dll)
- Penilaian kebutuhan dan analisis
- Kesiapsiagaan darurat
- Perencanaan dan strategi pembangunan
- Penerapan standar
- Pemantauan dan pelaporan
- Mobilisasi advokasi dan sumber daya
- Pelatihan dan peningkatan kapasitas

Koordinasi Rantai Pasokan

- Ini berarti mendapatkan pemain rantai pasokan yang berbeda untuk bekerja sama dengan berbagi proses, dan saluran distribusi dan yang paling penting, berbagi informasi menuntut pola pikir yang melampaui logistik hanya barang bergerak dari titik A ke titik B
- Rantai pasokan kemanusiaan cenderung menuntut dan sangat kompleks karena memerlukan koordinasi tingkat tinggi antara aktor yang berbeda seperti Donor, Pemerintah Daerah, Logistik Service Provider, Lembaga Kemanusiaan dan Pemasok

Potensi Konflik Rantai Pasokan

- Logistik vs Program
Misalnya. standarisasi vs penyesuaian
- Pengadaan vs Pergudangan
Misalnya. jumlah besar vs level stok
- HQ vs kantor Lapangan
Misalnya. strategis vs tujuan operasional
- Pemasok vs Bantuan Kemanusiaan Org
Misalnya. jangka panjang yang stabil permintaan vs fleksibilitas
- Antara Organisasi Bantuan Kemanusiaan
Misalnya. kompetisi untuk pendanaan, pemasok, penerima manfaat

Bagaimana Koordinasi Mengatasi Konflik

- Pemahaman tentang Mitra Rantai Pasokan baik Internal maupun eksternal
- Biasanya dibagi secara keseluruhan tujuan rantai pasokan
- Komunikasi dan berbagi Informasi
- Struktur didefinisikan dengan baik dengan fungsi ikhtisari rantai pasokan
- Peran dan tanggung jawab yang jelas



Koordinasi Rantai Pasokan

- Semua pelaku memiliki berbagai jenis dan tingkat keahlian dan keterampilan
- Koordinasi membantu untuk menghindari duplikasi bantuan yang diberikan dan peningkatan biaya karena persaingan
- Secara keseluruhan respon menjadi lebih efektif dan lebih efisien jika kegiatannya selaras

Misalnya. Ada penggabungan peluang bagi lembaga-lembaga kemanusiaan ketika pengadaan barang dan jasa, dan mencapai skala ekonomi.

- Pelaku harus fokus pada kompetensi utama mereka dan kemungkinan kesenjangan dekat

Bidang Kerjasama dalam konteks Logistik Kemanusiaan

- Di antara donor untuk meningkatkan dan bundel secara keseluruhan
- Melalui antara Lembaga Kemanusiaan berbagi sumber daya, informasi, kapasitas dan standardisasi
- Antara Donor dan Lembaga Kemanusiaan dengan menyediakan dana tanggap darurat
- Antara Lembaga Kemanusiaan internasional dan Pemerintah daerah melalui inisiatif membangun kepercayaan, perencanaan kesiapsiagaan bersama, prosedur operasi standar yang telah ditentukan, regulasi impor dalam kasus bencana

Bidang Kerjasama dalam Konteks Logistik Kemanusiaan

- Antara Badan Kemanusiaan internasional dan pemerintah daerah (mis NDMO) melalui inisiatif pengembangan kapasitas kolaboratif
- Antara Badan Kemanusiaan dan pemasok komersial melalui Perjanjian Jangka Panjang / *Long Term Agreements* (LTAs)
- Antara Badan Kemanusiaan dan Perusahaan yang dermawan (misalnya Penyedia Layanan Logistik): Perusahaan menyediakan kapasitas cadangan, sumber daya dan pengetahuan
- Antara Badan internasional dan lokal Kemanusiaan: Peningkatan kapasitas dan mitra pelaksana di lapangan

Bidang Kolaborasi dalam Konteks Kemanusiaan Logistik

Latihan daerah dan antar pemerintah	Latihan yang Melibatkan NDMA dan organisasi internasional
<p>Indonesia, 13/14: Bantuan Mentawai megathrust Bencana Latihan mencakup serangkaian latihan dalam menanggapi tsunami dan daerah pesisir Sumatera dan Kepulauan Mentawi. Peserta meliputi BNPB, kementerian, 10 ASEAN (Association of Southeast Asia Nations) negara-negara anggota dan 8 negara lainnya.</p>	<p>Nepal, 2013: International Search and Rescue Advisory Group gempa simulasi ini dimaksudkan untuk meningkatkan koordinasi antara lokal, internasional dan regional pencarian dan penyelamatan organisations.</p>
<p>Filipina 2012: The Balikatan Latihan simulasi efek dari gempa bumi 8,1 skala Richter. Peserta meliputi Nasional Pengurangan Risiko Bencana dan Dewan Manajemen (NDRRMC), USAID, angkatan bersenjata AS, badan-badan PBB, IFRC dan LSM.</p>	<p>Filipina 2012: Simulasi dari Program Pangan Dunia dan Pengurangan Risiko Bencana Nasional dan Dewan Manajemen (NDRRMC didasarkan pada skenario dua topan mencolok Nasional Luzon, pejabat pemerintah provinsi dan kota daerah berkolaborasi untuk memahami bagaimana semua tingkat pemerintah dan kemanusiaan masyarakat akan menanggapi keadaan darurat.</p>

Bidang lain dari Kolaborasi?

Wilayah Kerjasama

- **Memberikan Layanan**
 - Meningkatkan kapasitas untuk mendukung mereka yang terkena dampak
- **Pertukaran Ide, Pengetahuan dan Keahlian**
 - Penting untuk desain program tanggap darurat yang efektif
- **Advokasi dan Mempengaruhi Pengambil Keputusan**
 - Membantu mengatasi hambatan politik atau sosial untuk pemulihan bencana
- **Solidaritas dan Dukungan Profesional**
 - Sangat penting bagi LSM lokal dalam menghadapi trauma atau rasa tidak aman
- **Akses dan Berbagi Informasi**
 - Kegiatan dapat selaras dan kesenjangan ditutup jika informasi yang dibagi dalam rantai suplai
- **Membangun kapasitas lokal**
 - Bagian tak terpisahkan dari intervensi respons bencana dan dasar bagi keberlanjutan jangka panjang

Diskusi:
Apa yang menghalangi pelaku kemanusiaan untuk lebih berkolaborasi?

Modul 8 - Topik Khusus

Tujuan Pembelajaran

Mempelajari tentang persyaratan **rantai pasokan dingin** dan logistik medis dalam konteks kemanusiaan

Mengetahui dan mengerti tentang tantangan logistik kemanusiaan tertentu dalam **konteks perkotaan**

Dapat terbiasa dengan penggunaan uang tunai dan voucher dalam "mendistribusikan" item bantuan dalam operasi kemanusiaan

Membahas berbagai isu dan tantangan yang perlu dipertimbangkan dalam menggunakan uang tunai dan voucher

Rantai Pasokan "Dingin" dalam Operasi Kemanusiaan

Apa Rantai "Dingin" Pasokan?

➤ "Rantai "dingin" melibatkan transportasi produk sensitif temperatur sepanjang rantai pasokan melalui metode kemasan termal dan didinginkan dan perencanaan logistik untuk melindungi integritas dari pengiriman tersebut."



Rantai Pasokan "Dingin" dalam Operasi Kemanusiaan

Mengapa kita perlu Rantai Pasokan Dingin?

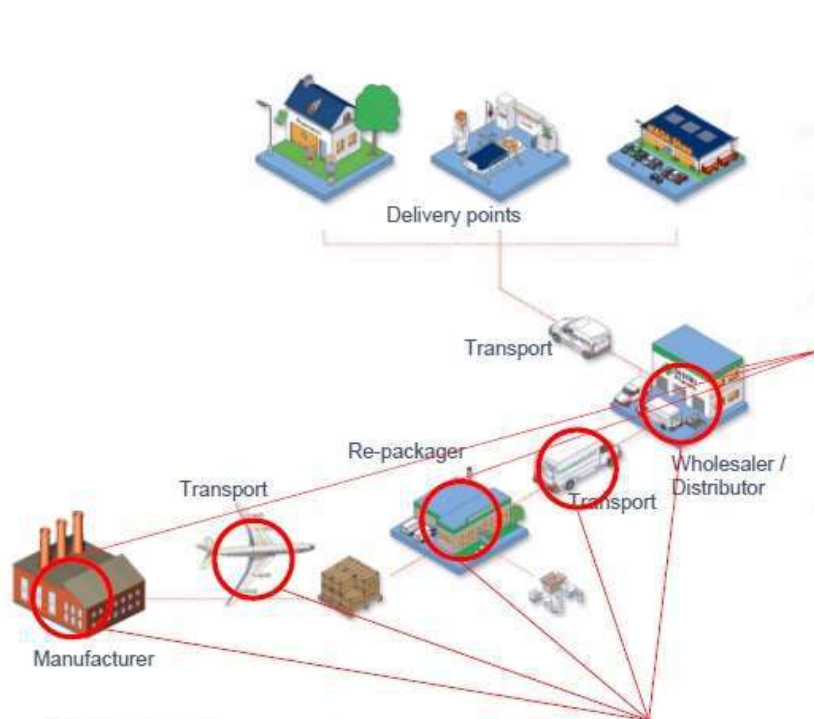
- "... Itu bukan hanya tentang mengembangkan vaksin. Ini juga tentang memberikan vaksin kepada orang yang tepat, pada waktu yang tepat, dalam kondisi yang tepat ... "
- Tidak ada vaksin yang dapat menyelamatkan kehidupan jika hilang, rusak dalam transportasi atau penyimpanan, atau terlalu mahal untuk kapal di tempat pertama.
- Kita perlu mendorong cara berpikir tentang memberikan obat-obatan, vaksin dan imunisasi di seluruh operasi rantai pasokan.

Rantai Pasokan "Dingin" dalam Operasi Kemanusiaan

Tantangan dengan Rantai Pasokan "Dingin"

- Kontrol Suhu dan Pemantauan Penyimpanan dan Pengangkutan
- kondisi penanganan yang memadai di seluruh Rantai Pasokan "Dingin"
- Penanganan persediaan di lingkungan variasi suhu
- Menjaga keamanan produk di seluruh Rantai Pasokan "Dingin"
- Peraturan obat dan kepatuhan yang harus dipatuhi, untuk obat-obatan yang diberikan
- **Jika keampuannya hilang melalui pemaparan (panas atau dingin), penampilan vaksin tidak akan berubah, dan tanpa melakukan uji laboratorium, hal ini tidak mungkin untuk tahu akan keampuannya**

Pertimbangan Rantai Pasokan “Dingin”



Storage/holding

Facilities: adequately installed, segregated and managed for drug products.

Receiving/shipping: protected, secured, separated from storage, monitored (not mapped).

Intransit: maintain at appropriate storage conditions...

Storage (ambient): secured, segregated, controls over environmental conditions, mapping studies, continuously monitored with alarms (temperature/RH)...

Storage (frozen/refrigerated): secured, exclusive & identified, performant, qualified (IQ/OQ), continuously monitored with alarms (temperature/RH)

Personnel: trained for Cold Chain and temperature-sensitive products

Procedures: SOPs for Cold Chain, Warehousing/Storage, Excursions

Documentation: receiving, shipping, storage conditions...

Quality Agreements: with specific Cold Chain aspects, responsibilities, interruptions...

Pertimbangan Rantai Pasokan “Dingin”

- Personil Pelatihan - Memastikan bahwa ada syarat spesialis untuk menangani persediaan. Ini termasuk daerah kerja yang tepat, di mana aktif, beracun, produk menular atau sensitisasi ditangani.
- Perjanjian kualitas - Pastikan perjanjian yang tepat berada di tempat organisasi. Pastikan Kejelasan dan Transparansi tentang tanggung jawab. Ini juga harus mencakup inspeksi pabean dan jaminan kualitas

Produsen - Tengkulak

Produsen – Alat pengangkut

Produsen - Kontraktor

Grosir – Alat pengangkut

Pertimbangan Rantai Pasokan “Dingin”

- **Protap - khusus untuk menerima / menyimpan transportasi dan aspek kualitas rantai dingin, yang meliputi;**
 - Pembersihan dan pemeliharaan area penyimpanan
 - Kebijakan pelabeian “**(suhu-sensitif)**”
 - Kontrol lingkungan dan Pemantauan
 - Pemantauan tanggal kadaluwarsa dan validitas potensi
 - Manajemen kunjungan suhu dan kondisi lingkungan lainnya
 - Tindakan korektif dalam-kasus masalah selama transportasi Obat - pengelolaan stok yang rusak
 - Keamanan dan Keselamatan persediaan

Pertimbangan Rantai Pasokan “Dingin”

➤ **Dokumentasi - Transportasi dan Dokumentasi Penyimpanan**

- Menunjukkan bukti persyaratan suhu
- Produksi Obat – obatan dan dokumentasi asal usulnya
- Dokumentasi membuktikan bahwa pembuatan obat, kemasan, labeling, menganalisis dan kondisi penyimpanan sesuai dengan persyaratan dan peraturan

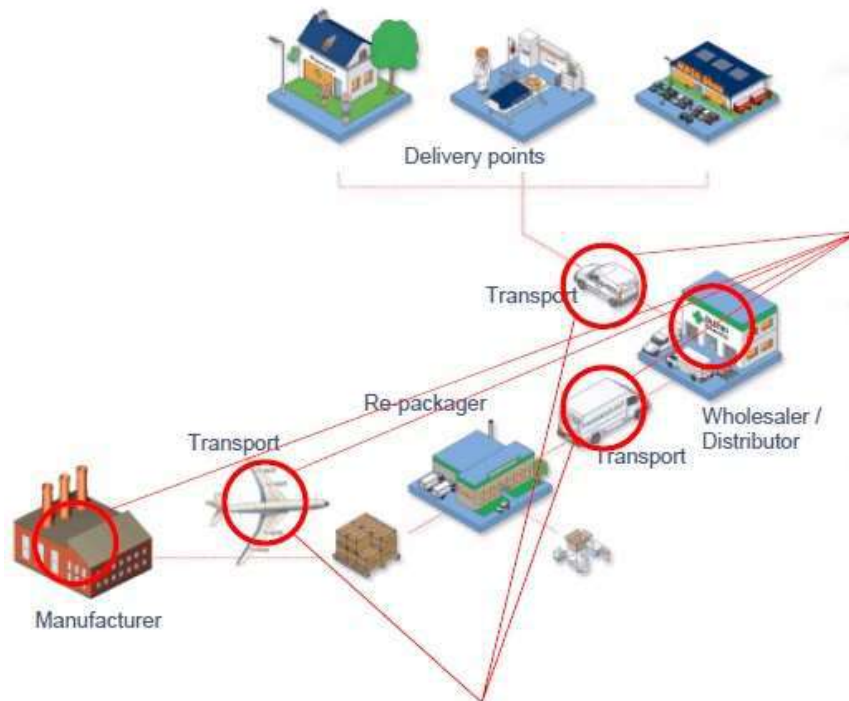
➤ **Pergudangan dan Penyimpanan – pengontrolan suhu dan persyaratan penyimpanan**

- Sistem untuk mengurangi risiko (yaitu banjir, kebakaran dll) harus pada tempatnya
- Penyaluran suhu di wilayah penyimpanan merupakan faktor dari daerah perubahan iklim dan risikonya
- Perhitungan fluktuasi suhu dalam berbagai tempat / daerah dari fasilitas gudang / penyimpanan

Pertimbangan Rantai Pasokan “Dingin”

- Peralatan Penyimpanan - Lemari es, freezer dan kandang suhu dikontrol lainnya
 - Pertimbangkan aliran udara
 - Kandang harus mampu mempertahankan batas suhu yang diperlukan (yaitu 2 sampai 8 derajat Celcius)
 - Kandang penyimpanan harus diposisikan dalam fasilitas tersebut, sehingga tidak terkena suhu yang ekstrim
- **Pengemasan – kontrol Suhu Pengemasan**
 - Desain dan penggunaan wadah harus terisolasi, penyejuk bahan dan metode untuk pengiriman dan transportasi
 - Mempertahankan suhu internal sesuai dengan produk label
 - Pertimbangkan jika bahan untuk mengemas dapat digunakan kembali, dan jika tidak, dengan cara “dibuang”

Pertimbangan Rantai Pasokan “Dingin”



Transportation

Not-controlled: use of temperature-controlled packages or containers to maintain adequate temperature ranges during transports.

- Know/define your logistics
- Define external temperature profiles (seasonal)
- Develop protective cold chain packaging methods
- Qualify cold chain packaging methods

Transportation/Labelling

Labelling: labelling information about product characteristics and storage conditions (outermost)

Transportation

Temperature-controlled: qualified (IQ/OQ/PQ), continuously monitored with alarms (temperature/RH)...

Transporters: personnel training, Quality Agreement (transporters), Management of excursions...

Pertimbangan Rantai Pasokan “Dingin”

- **Transportasi - Terlepas dari kemasan, organisasi pelaksana perlu mempertimbangkan kebutuhan yang berbeda selama transportasi**
 - Sebagai contoh, perhatikan kondisi suhu yang berbeda antara transportasi melalui Pesawat, Kapal atau kendaraan Darat
 - Modal Penghargaan - Pertimbangkan jarak antara asal dan tujuan. Diperlukan suhu eksternal dan pembatasan waktu (yaitu tanggal kadaluarsa)

- **Pertimbangan jarak terakhir - Faktor apakah jalan tidak konsisten dan / atau hancur akan mempengaruhi potensi persediaan obat**
 - Strategi *last mile* harus melengkapi metode distribusi. yaitu memastikan bahwa dapat mempertahankan kualitas obat – obatan ketika pendistribusian berlangsung
 - Menjaga kontrol suhu kandang pada saat pengiriman ke daerah-daerah terpencil

Logistik kemanusiaan dalam Konteks Perkotaan

"Gempa bumi dapat menimpa rumah sakit, sekolah dan rumah akan runtuh dengan konsekuensi yang amat buruk. Sebuah gunung berapi dapat membuat bandara di kota tidak beroperasi. Banjir dapat mengubah jalan-jalan terawat dengan baik terkena limbah dan puing – puing dari kanal. Perdagangan obat dapat mengubah sebuah kota bagian dalam ke zona perang. Wabah dapat menyebar dengan cepat melalui daerah kumuh yang ramai.

Sebagai acuan pembangunan manusia semakin jauh dari pedesaan ke kota, kita melihat bahwa urbanisasi dan pertumbuhan penduduk yang menggabungkan untuk menciptakan tantangan baru yang sangat besar bagi masyarakat kemanusiaan dan mendorong kita keluar dari zona nyaman kita berurusan dengan perkotaan dunia baru yang aneh."

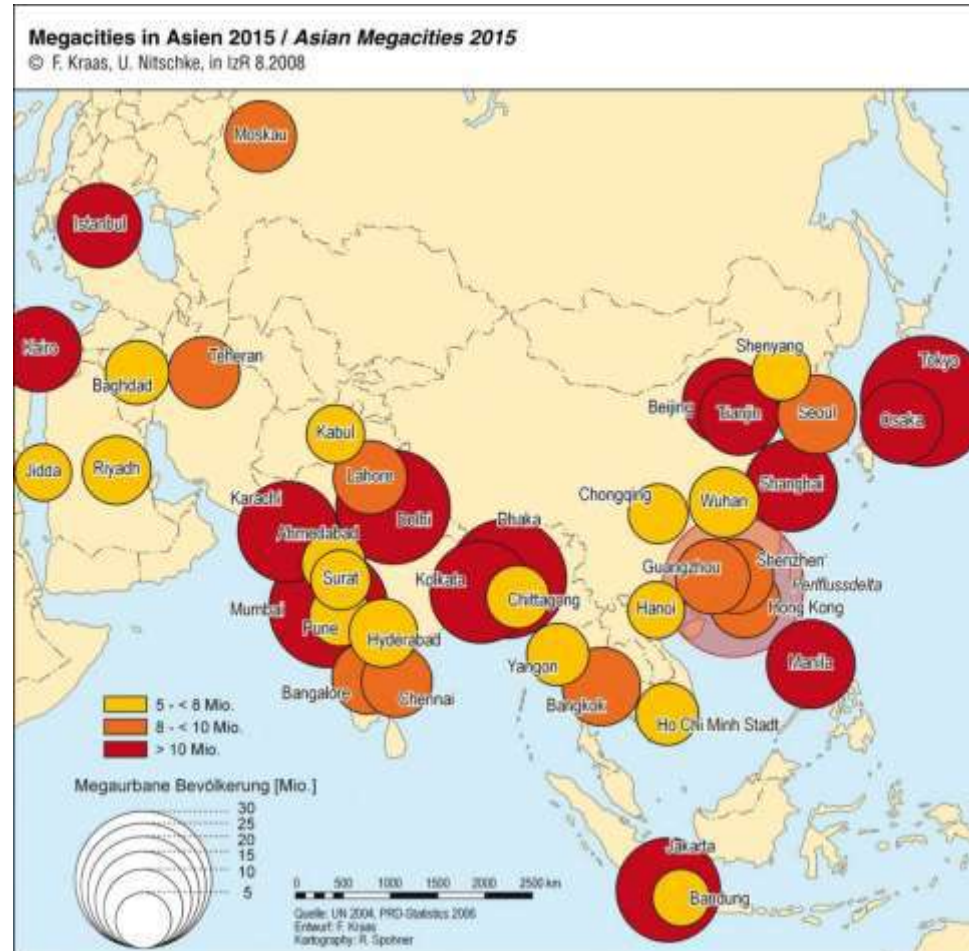


Source: International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies – World Disaster Report 2010

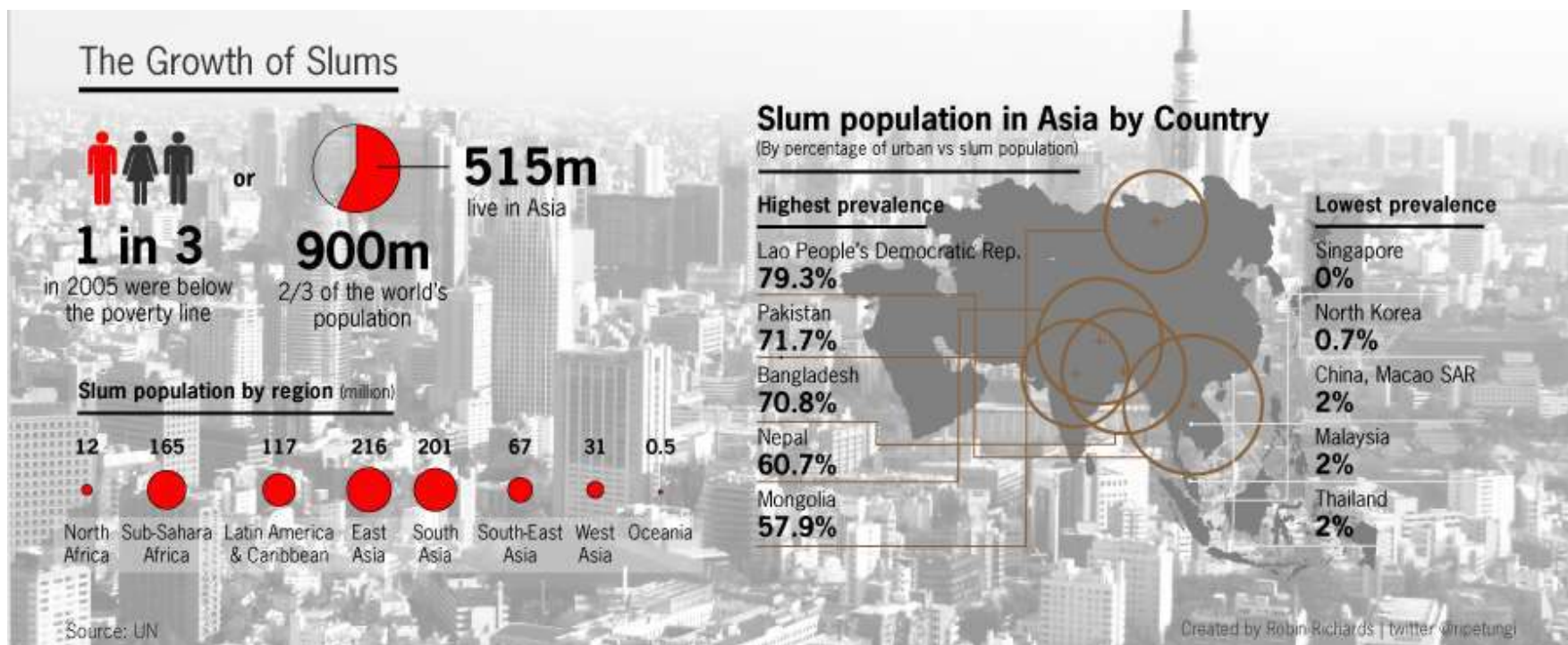
Logistik Kemanusiaan dalam Konteks Perkotaan

- Pertumbuhan populasi di daerah perkotaan dan peningkatan konsentrasi orang-orang di ruang terbatas (lebih dari setengah dari populasi dunia tinggal di kota atau kota) tumbuh kemiskinan perkotaan dan penduduk di daerah kumuh
- Kota-kota besar sebagai pusat politik, ekonomi, sosial dan budaya
- Banyak dari mereka rentan terhadap baik alam dan buatan manusia bencana
 - gempa bumi
 - banjir
 - kecelakaan kimia dan polusi
 - Serangan teroris
- Penyakit dan wabah
- Logistik besar dan tantangan rantai pasokan dalam kasus tanggap darurat

Kota-kota besar di Asia 2015...



Daerah Kumuh di Kota-kota besar



Tantangan ketika menanggulangi bencana di kota-kota besar

- Tingginya jumlah korban jiwa dan penduduk yang terkena dampak yang diharapkan
- Infrastruktur kunci / titik masuk dari negara yang terkena dampak seperti bandara, pelabuhan, rumah sakit, gudang, air dan fasilitas sanitasi dll
- Kendala aksesibilitas karena infrastruktur yang buruk dan rusak menghalangi penilaian, evakuasi dan pengiriman bantuan (khususnya untuk daerah kumuh dan bagian dengan perumahan ilegal)
- Aktor kunci yang berpengaruh seperti Pemerintah, PBB dan kantor negara LSM, pemasok komersial barang bantuan
- Kemungkinan dampak pada perekonomian seluruh negara dan wilayah jika pasar dan industri kolaps (bursa, bank, dll)
- Kekhawatiran keamanan (geng, penjarahan, dll)
- Banyaknya penduduk yang terkena bencana (budaya, latar belakang sosial, dll)

Implikasi dari Kemiskinan

Aspek kemiskinan perkotaan	Implikasi dari resiko sehari-hari	Implikasi dari resiko bencana
penghasilan yang tidak memadai dan sering tidak stabil	Terbatasnya kapasitas untuk membayar perumahan, kualitas yang paling buruk dan penuh sesak rumah terletak didaerah yang berbahaya, kurang untuk penyediaan infrastruktur dan jasa. tingkat Tinggi resiko lingkungan.	Di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, yang paling murah perumahan didaerah yang berbahaya: risiko tinggi terkena banjir atau tanah longsor. Kurangnya penyediaan publik untuk infrastruktur dan layanan menambah risiko
Tidak memadai, tidak stabil atau berisiko aset dasar bagi individu, rumah tangga dan masyarakat	kapasitas terbatas untuk mengatasi tekanan atau guncangan di kehidupan sehari-hari - termasuk kenaikan harga atau pendapatan jatuh, cedera dan penyakit.	Terbatasnya kapasitas untuk mengatasi bencana peristiwa ketika terjadi termasuk kurang aset yang tidak rusak atau hancur oleh bencana dan tidak memiliki asuransi.
kualitas buruk dan sering tidak aman, perumahan berbahaya dan penuh sesak (sering disewa)	tingkat risiko tinggi dari kecelakaan fisik, kebakaran, cuaca ekstrim dan penyakit menular - risks often increased by overcrowding	Risiko dari badai / angin kencang, gempa bumi, tanah longsor, banjir, kebakaran dan penularan penyakit yang dapat menyebabkan wabah
penyediaan 'infrastruktur publik' yang tidak memadai	tingkat resiko yang tinggi dari air yang terkontaminasi, sanitasi yang tidak memadai, rumah banjir dari kurangnya drainase.	Kurangnya infrastruktur perlindungan terhadap banjir. Kurangnya jalan, jalan setapak dan saluran air menghambat evakuasi saat bencana mengancam atau terjadi.

Implikasi dari Kemiskinan

Aspek kemiskinan perkotaan	Implikasi dari resiko sehari-hari	Implikasi dari resiko bencana
penyediaan pelayanan dasar tidak memadai	Tanggungan kesehatan tidak perlu tinggi dari penyakit dan cedera karena kurangnya perawatan kesehatan dan tanggap darurat.	Kurangnya layanan kesehatan dan layanan darurat yang harus memberikan respon yang cepat terhadap bencana (dan harus memiliki peran dalam mengurangi risiko bencana dan kesiapsiagaan bencana)
Terbatas atau tidak ada jaring pengaman	kapasitas untuk mengatasi tekanan atau guncangan di kehidupan sehari-hari sangat terbatas - termasuk kenaikan harga atau pendapatan jatuh, cedera dan penyakit.	kapasitas untuk pulih dari bencana, misalnya untuk membeli makanan dan air, membangun kembali rumah dan mata pencaharian sangat terbatas. Kurangnya dokumentasi sering berarti tidak mendapatkan dukungan pascabencana
Kurangnya pengaruh atas apa yang dilakukan pemerintah, termasuk apa yang dilakukannya di respon pasca bencana	berpenghasilan rendah “surivors” sering tidak diizinkan untuk kembali ke bekas pemukiman mereka dan membangun kembali rumah dan mata pencaharian mereka.	dukungan eksternal kecil untuk kelompok berpenghasilan rendah dan organisasi mereka untuk membangun kembali dengan cara yang mengurangi risiko bencana.
Terbatas pengaruh tokoh masyarakat sipil eksternal seperti badan-badan bantuan internasional selama pengurangan risiko bencana dan respon	Kurangnya masukan lokal dapat menyebabkan investasi pembangunan yang tidak tepat atau kehilangan kesempatan untuk mengurangi risiko dan membangun ekonomi lokal lebih aman dan mata pencaharian.	peran kemanusiaan internasional dapat membanjiri organisasi pemerintah dan masyarakat sipil lokal yang sama. Kurangnya kemitraan menghambat pemerintahan yang baik

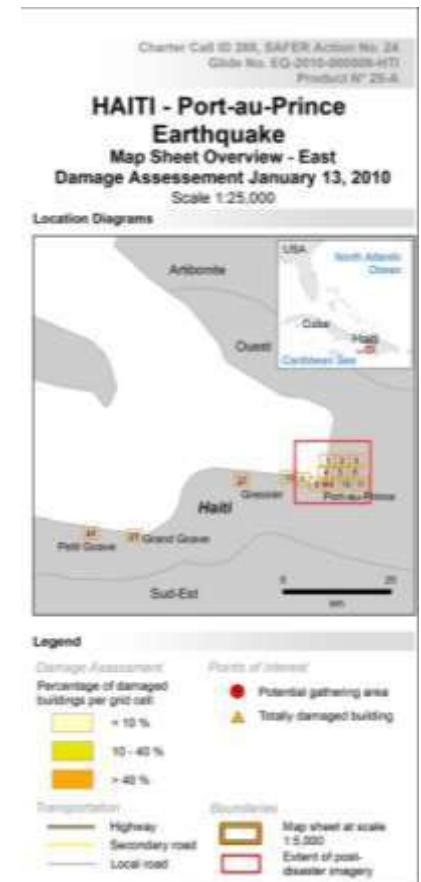
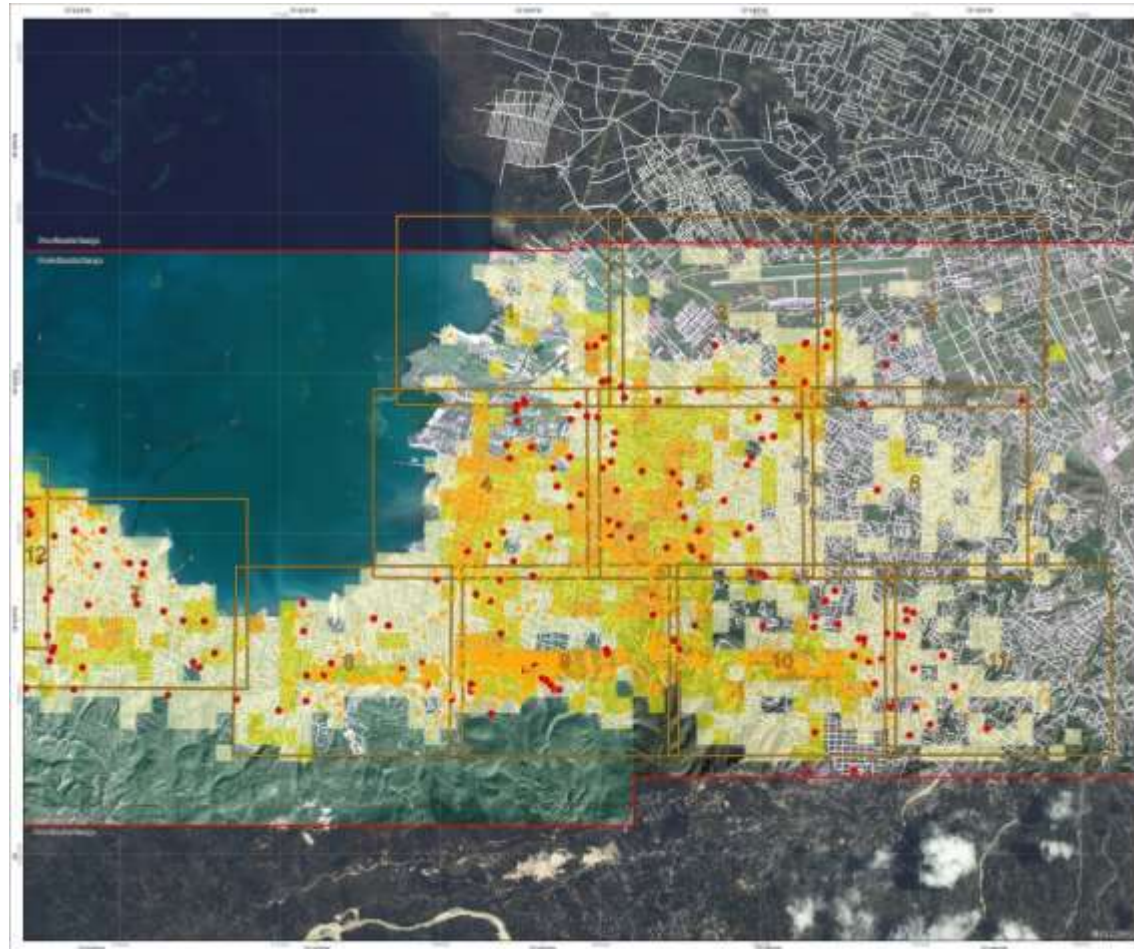
Port-au-Prince (Haiti)

- Pada 12 Januari 2010 Haiti dilanda gempa paling sengit dalam dua abad berkekuatan 7,2 pada skala Richter

- Ibukota Port-au-Prince (populasi 2.000.000 orang):
 - Kota rusak berat (40-50%)
 - Runtuhnya Pemerintah
 - Pelabuhan dan bandara rusak parah
 - pasokan air, listrik dan jalur komunikasi ke bawah
 - Banyak kantor negara PBB dan LSM int'l hancur
 - masalah keamanan, geng dan penjahat mengambil alih hukum dan kekosongan perintah



Port-au-Prince - Kajian Kerusakan



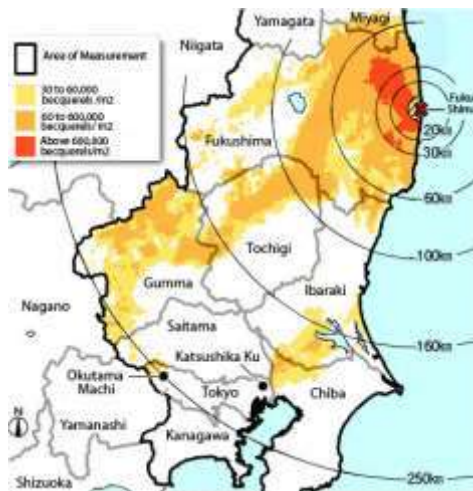
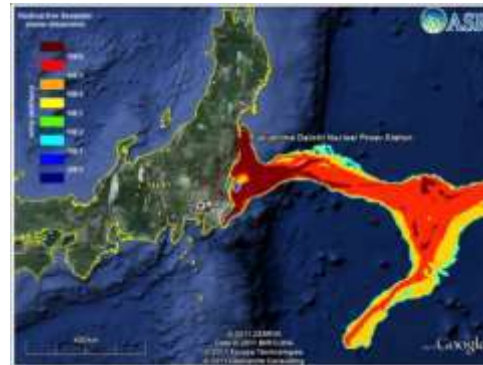
Tokyo (Jepang)



- Ibukota Jepang dengan populasi 37 juta orang (wilayah metro) dengan 4.300 orang / km²
- Lokasi Pemerintah Nasional dan lembaga yang paling administratif
- Pusat untuk manufaktur, transportasi, penerbitan, penyiaran dan industri jasa Jepang
- Pusat keuangan dengan Bursa Efek Tokyo
- Ekonomi terbesar metropolitan dan GDP metropolitan di dunia



Fukushima Bencana Nuklir



→ Bagaimana cara mengevakuasi 37 juta orang atau memberi mereka bantuan?



Homs (Suriah)

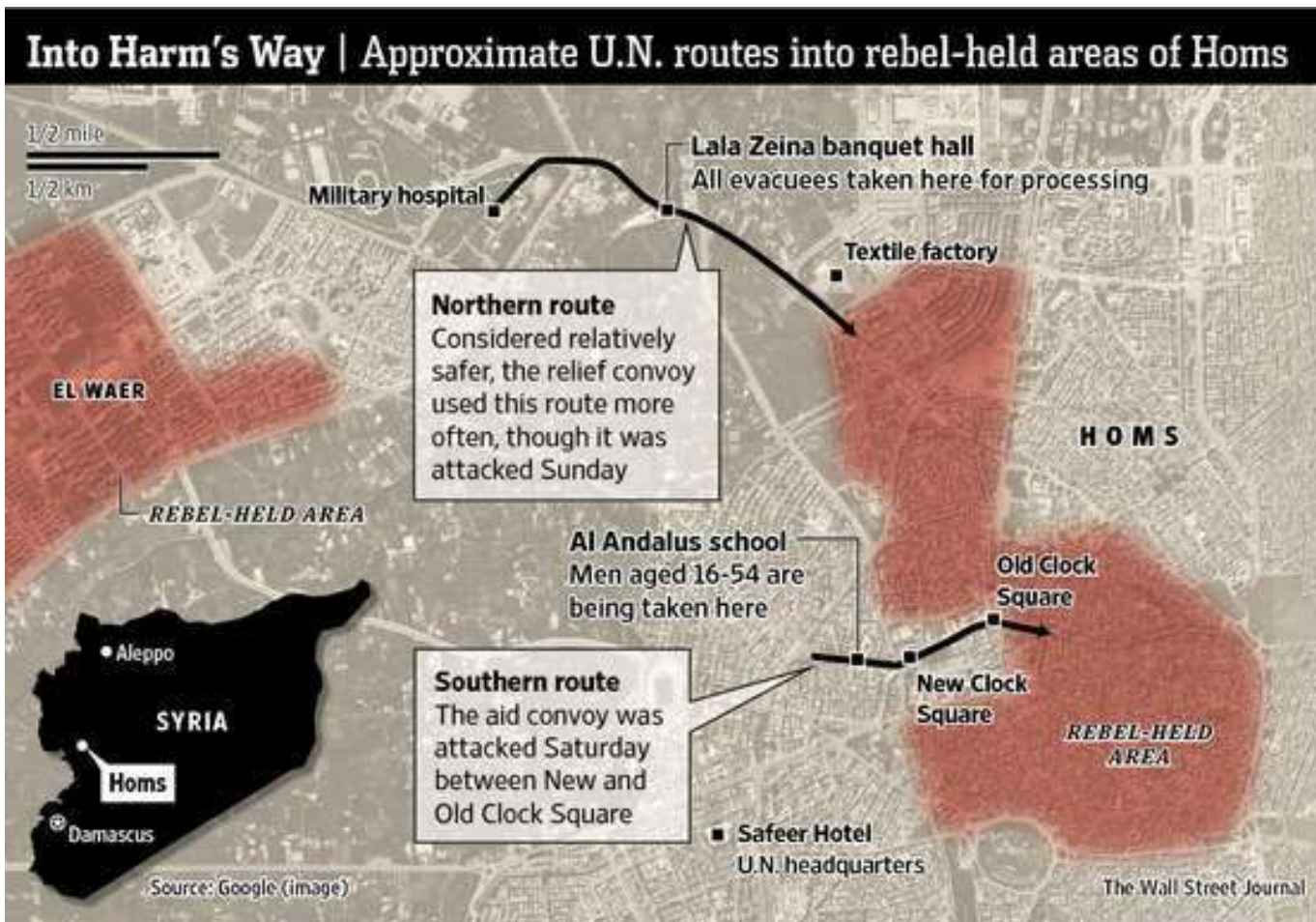
- Tiga tahun berturut-turut perang sipil di Suriah (protes pertama terhadap Presiden Assad dimulai pada Maret 2011) telah menyebabkan lebih dari 100.000 orang tewas dan jutaan mengungsi
- Salah satu kota terparah adalah Homs (populasi sekitar 1.000.000) di mana tentara Presiden berjuang pemberontak meninggalkan banyak warga sipil yang terperangkap di antara front membutuhkan makanan, air dan bantuan medis
- Konvoi dari organisasi internasional terus terhalang untuk mengakses penerima manfaat di kota
- Kajian, pemberian bantuan dan evakuasi orang sangat sulit



Homs (Suriah)



Homs (Suriah)



Homs - Konvoi Bantuan internasional



Bangkok (Thailand)

- Thailand Selatan Banjir di tahun 2011 sangat berpengaruh pada ibukota negara (keseluruhan populasi 8.000.000 orang)
- Di beberapa bagian kota tinggi air 3m i
- Diperkirakan USD 45,7 miliar kerusakan ekonomis (dalam industri manufaktur khususnya)
- Transportasi dan mobilitas dibatasi
- Produk konsumen yang singkat dalam persediaan
- Beberapa perusahaan harus memindahkan bisnis dan stok mereka ke luar kota



Bangkok (Thailand)



Kathmandu Siap Siaga Gempa

- "Bencana alam mempengaruhi Nepal harian dan gempa bumi besar yang akan terjadi langsung mempengaruhi Lembah Kathmandu (KV); itu bukan pertanyaan apakah itu akan terjadi, tapi ketika. Mengingat keutamaan ibukota, bencana yang sangat mempengaruhi KV mempengaruhi seluruh Nepal. Sebuah bencana besar akan mengakibatkan kerugian yang signifikan dari kehidupan dan kerusakan parah infrastruktur dan mata pencaharian. sistem komunikasi akan turun dan pengambil kunci keputusan mungkin tidak tersedia. "(Flagship 2 Program laporan)
- Gempa berkekuatan 8,0 Richter bisa membunuh 100.000, melukai 300,00 orang dan menggosur lebih dari satu juta dalam hitungan detik
- Lebih dari 90 persen bangunan di Kathmandu bisa runtuh



PetaLogistikNepal



Pengurangan risiko konsorsium program unggulan nepal

INSARAG Pencarian dan Penyelamatan Medium Tim Persyaratan

- Lima komponen: Manajemen, Logistik, Pencarian, Penyelamatan, Medis
- Kemampuan untuk melakukan pencarian dan operasi penyelamatan teknis dalam runtuh atau struktur gagal kayu berat dan / atau memperkuat batu
- Harus melakukan operasi tali-temali dan penyelamatan
- Kapasitas untuk bekerja di tempat kerja tunggal
- Kapasitas baik anjing pencari atau penelusuran teknis
- Staf yang memadai untuk memungkinkan 24 operasi jam pada 1 situs hingga 7 hari

Manila Siap Siaga Gempa

"Tentang 34.000 orang tewas seketika dan 24.000 mati atau sekarat dalam reruntuhan. Sekitar 110.000 terluka dan membutuhkan perawatan segera. Lima ratus kebakaran terjadi secara bersamaan.

Metro Manila menghadapi ini dan beberapa adegan mengerikan lainnya harus gempa 7,2 SR melanda wilayah terpadat kota negara, menurut sebuah laporan yang dirilis oleh perusahaan multinasional melakukan kegiatan intelijen untuk klien pada bisnis dan keamanan di Filipina.

Pacific Strategi dan Penilaian (PSA) mengatakan dalam laporannya pada kerentanan gempa Metro Manila bahwa sementara kejadian gempa yang normal berada di kota metropolitan, efek dari gempa 7,2 SR yang kemungkinan akan dibuat lebih menakutkan oleh kurangnya kesiapan dan kegagalan untuk menegakkan zonasi hukum dan standar bangunan. "

Film: <http://www.preparemanila.org/content/cnn-manila-ready-earthquake>

Rencana Manajemen Risiko Bencana dari Metro Manila

Unsur-unsur dari Metro Manila

dirumuskan untuk menyempurnakan visi dan tujuan dari DRMMP dari Metro Manila

	Unsur-unsur DRMMP
1	Memperkuat Koordinasi Bencana Dewan Metro Manila (MMDCC)
2	Mendorong penerapan peraturan penanggulangan bencana damkar dan pb oleh masing masing kota dan pemerintah kota administrasi
3	Mempromosikan revitalisasi kota / dewan koordinasi bencana kota barangay
4	Manajemen risiko bencana menginstitusikan dalam kerangka pemerintah daerah dan pendanaan
5	Meningkatkan komunikasi lateral dan vertikal antar-lembaga dan koordinasi
6	Meningkatkan dasar hukum untuk manajemen disk bencana di tingkat nasional dengan memperbarui / mengganti PF1556
7	Mempromosikan kebijakan yang mendorong implementation dari DRR dan mengembangkan mekanisme untuk berbaur DRR dalam fungsi-fungsi pemerintah daerah
8	Mempromosikan perencanaan mitigasi pemerintah daerah melalui alat perencanaan yang ada
9	Melakukan pelatihan penilaian kebutuhan dan mengembangkan program-program kapasitas pembangunan
10	Memperkuat tingkat kesiapan kota barangay untuk respon bencana dan bantuan

Logistik Khusus Perkotaan dan Solusi Rantai Pasokan

- Kesiapsiagaan
 - Kajian logistik kota dan kapasitas rantai pasokan
 - identifikasi infrastruktur transportasi kritis dan alternatif (titik masuk, pusat komando, tempat evakuasi, dll)
 - Pra-posisi di dalam dan luar kota dengan akses ke ruang terbuka
- Kajian dan perencanaan Operasi
 - Akurasi mungkin rendah untuk jumlah yang diharapkan dari populasi yang terkena dampak karena tidak terdaftar atau tempat tinggal ilegal
 - Komunikasi dan pembatasan akses
 - Membersihkan reruntuhan (puing-puing) / alat berat paling mungkin diperlukan
 - Bahkan jika tingkat kerusakan tinggi, mungkin masih ada banyak lagi sumber daya, kapasitas dan peralatan yang tersedia di kota daripada di pedesaan
 - Melibatkan perusahaan komersial lokal
- Pengadaan
 - Pemasok lokal utama mungkin akan terpengaruh, fokus harus lebih kepada pengadaan regional dan int'l (misalnya perjanjian jangka panjang, katalog standar untuk menjamin kebutuhan spesifik dari penduduk setempat)

Logistik Khusus Perkotaan dan Solusi Rantai Pasokan

➤ Transportasi

- Alternatif pilihan untuk masuk (penggunaan pelabuhan sekunder, bandara)
- Set-up dari tkp atau hub logistik di salah satu dari negara-negara tetangga
- Identifikasi dan ketersediaan penggunaan peralatan dan sarana transportasi
- Helikopter akan diminta untuk awal kajian dan pengiriman barang-barang bantuan
- Kebutuhan akan kendaraan yang lebih kecil dan tenaga kerja manual untuk bantuan ke kota
- Truk sampah untuk membersihkan jalan yang diblokir
- Pihak Keamanan mungkin diperlukan untuk memasuki daerah – daerah tertentu di kota

➤ Gudang

- Banyak gedung-gedung yang mungkin tersedia daripada di pedesaan
- Penggunaan fasilitas umum seperti stadiums atau universitas
- Gudang perlu diakses oleh truk
- Gudang lebih kecil di dalam kota, lebih besar di luar kota

➤ Distribusi

- Jaringan distribusi yang direncanakan banyak orang di ruang relatif kecil
- Utama distribusi bertempat di luar kota sebagai pilihan

Uang Tunai & Voucher

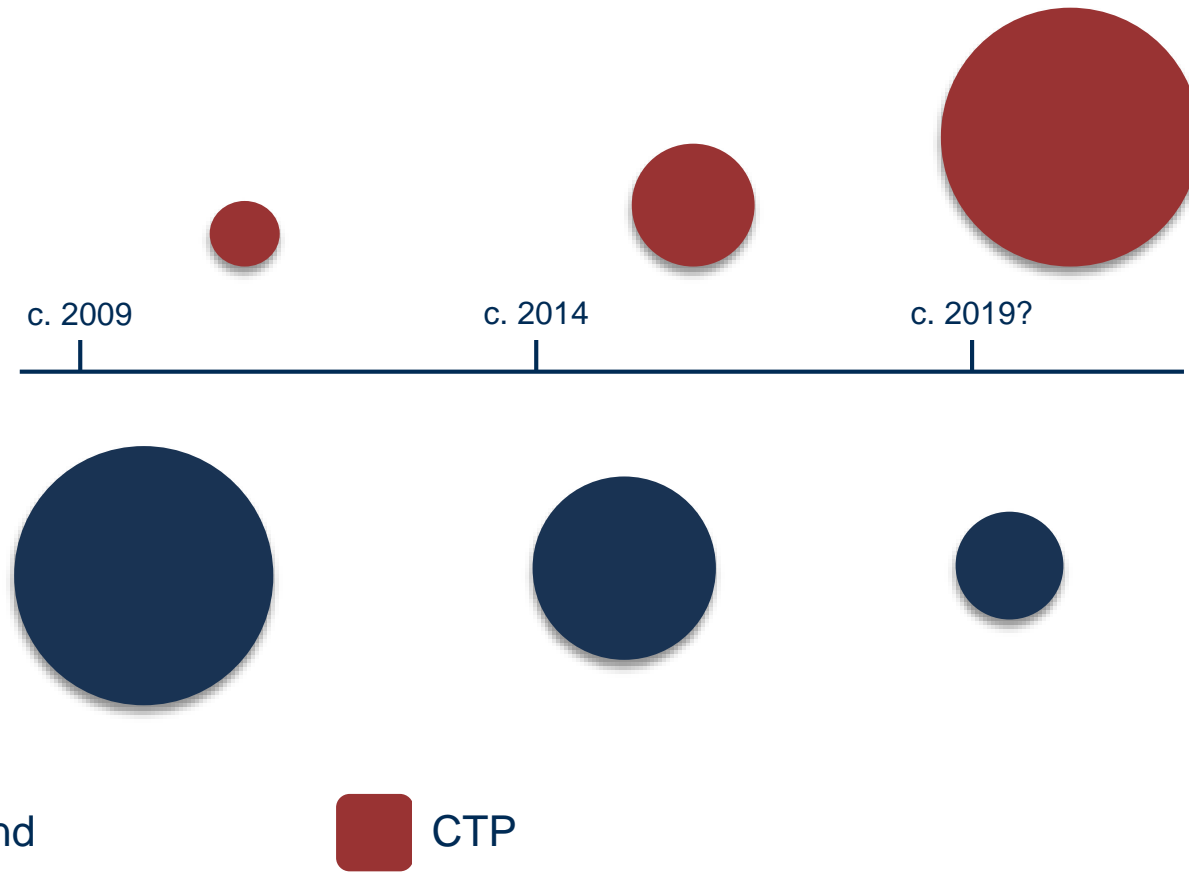
“bantuan langsung tunai/ *Cash transfer programming* (CPT) dalam keadaan darurat merupakan salah satu bentuk respon kemanusiaan yang dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan dasar dan / atau melindungi atau membangun kembali mata pencaharian.”

IFRC and ICRC

Guidelines for cash transfer programming



Evolusi Uang tunai & Voucher



Source: Logistics Cluster 2014

Jenis Proyek Bantuan Langsung Tunai

- Uang tunai untuk Kerja
- Uang Hibah
- Cash Voucher

Uang tunai untuk Kerja

□ Uang tunai untuk bekerja adalah pembayaran upah dalam bentuk tunai sebagai imbalan untuk pekerjaan yang dilakukan pada skema pekerjaan umum atau aset masyarakat

Tujuan:

- Meningkatkan daya beli masyarakat
- Membuat atau merehabilitasi aset masyarakat



Uang Hibah

Uang hibah adalah penyediaan uang untuk sasaran rumah tangga, bersyarat atau tanpa syarat

Tujuan:

- Untuk memenuhi kebutuhan pokok atau untuk membeli aset penghidupan
- Untuk membayar hutang, pembelian non-makanan produk dan merangsang ekonomi



Kasus Dana Hibah

Lebih dari 9.600 hibah tunai individu diberi tahu untuk membantu orang membangun kembali mata pencaharian tradisional di berbagai bidang seperti peternakan dan pertanian, serta mendirikan usaha baru seperti pembuatan kue, menjahit dan bahkan mempekerjakan keluar peralatan pernikahan.



Di Orissa (konteks suku utang yang mengarah ke perbudakan) hibah tunai diberikan kepada memungkinkan individu untuk membayar kembali hipotek mereka. Ini berarti tanah mereka dibebaskan, mereka dapat kembali ke pertanian tanah dan mulai mendapatkan mata pencaharian.

Voucher Uang Tunai

Intervensi voucher ini bertujuan untuk memfasilitasi akses ke kisaran tertentu komoditas atau layanan

Ada dua jenis voucher:

- 1) Voucher uang tunai
- 2) Voucher barang dagangan



Cash Vouchers Case

Di Pakistan, setelah gempa 2005:

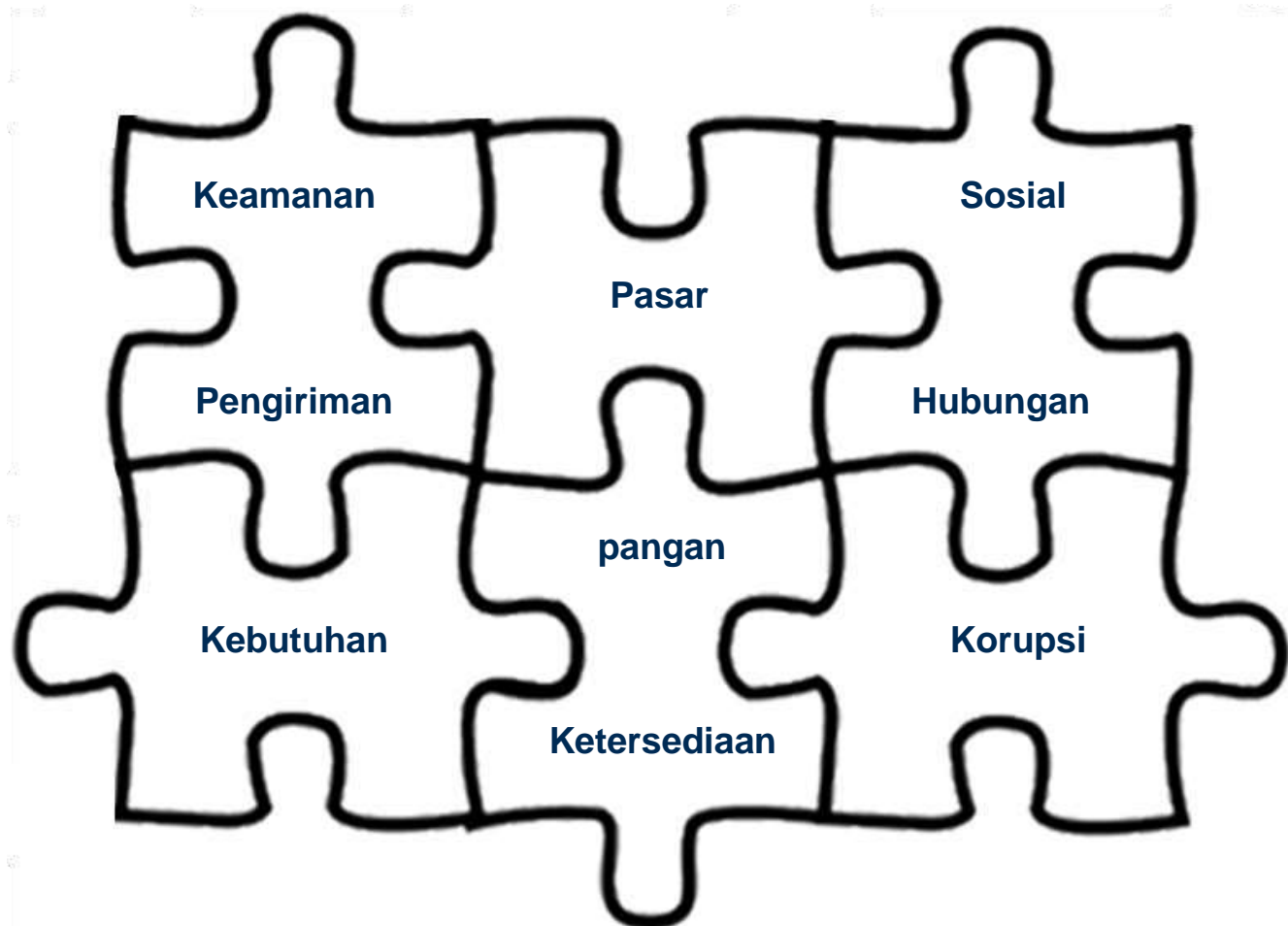
program Oxfam Voucher dan uang tunai distribusi setelah permintaan dari pedagang lokal khawatir bahwa orang tidak akan datang ke toko-toko mereka jika hanya uang tunai diberikan (karena stok mereka sebagian besar dihancurkan).



Program memungkinkan penerima manfaat untuk:

- Memilih untuk batas tertentu di mana untuk menghabiskan hak mereka;
- Pedagang untuk memulai kembali mereka berkat bisnis untuk relatif 'tertangkap-demand' terkait dengan voucher (yang dibawa dalam negosiasi dengan pemasok mereka).

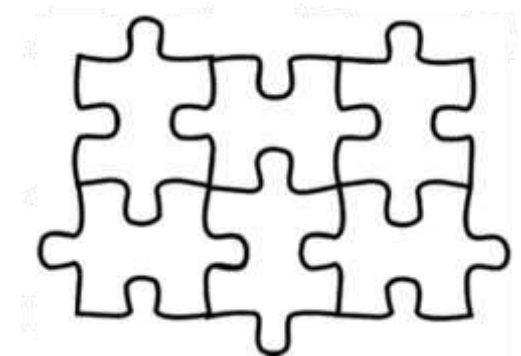
Menilai kelayakan intervensi tunai



Source: Adjusted from Cash Transfer Programming 2010

Pasar (1)

- Adalah pasar di daerah operasi yang terkena dan dapat diakses?
- barang apa yang orang cenderung membeli jika mereka diberi uang tunai?
- Di mana mereka membeli barang-barang tersebut sebelum bencana?
- Bagaimana krisis mempengaruhi pasar, termasuk transportasi, penyimpanan dll?
- Adalah pasar diakses di jarak dan biaya, dan akan lonjakan permintaan menghasilkan harga yang lebih tinggi?
- Item dasar yang penting tersedia dalam jumlah yang cukup dan harga terjangkau?
- Apakah ada pembatasan gerakan?



Markets (2)

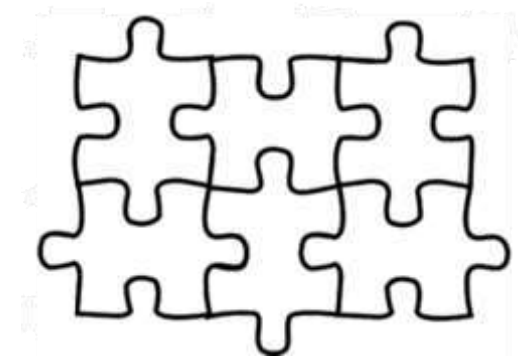
Apakah pasar yang kompetitif, yaitu adalah jumlah pemasok cukup besar dalam kaitannya dengan jumlah pembeli?

Adalah pasar yang terintegrasi, yaitu yang layanan pasar berfungsi dan memungkinkan barang bergerak dari daerah surplus ke daerah defisit?

Tingkat Inflasi apa yang terjadi?

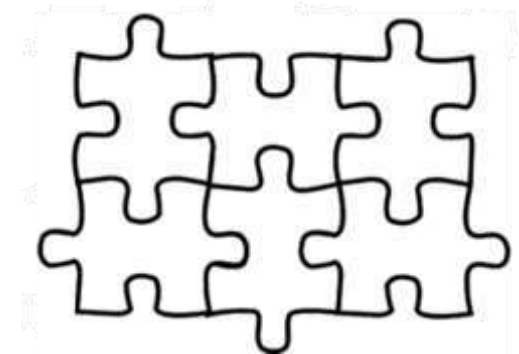
Adalah pedagang mampu dan mau menanggapi peningkatan permintaan?

Apa risiko bahwa uang akan menyebabkan inflasi harga produk kunci?



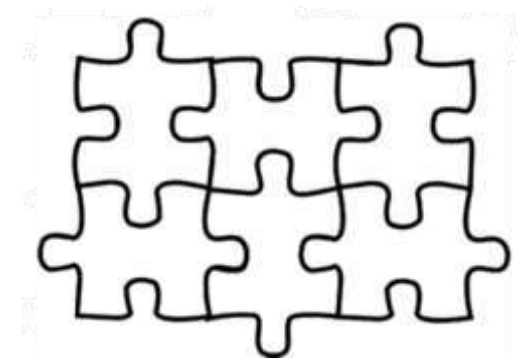
Kebutuhan (1)

- Apa dampak dari guncangan pada makanan dan pendapatan sumber rakyat?
- Apa dampak dari guncangan aset masyarakat, khususnya yang penting untuk mata pencaharian mereka?
- Apakah orang-orang mampu memenuhi kebutuhan dasar mereka dengan makanan dan pendapatan tersedia setelah shock?
- Apakah orang-orang yang digunakan untuk penanganan uang tunai untuk memenuhi kebutuhan dasar mereka?
- Apakah semua orang terpengaruh sama?
- Yang rumah tangga atau kelompok orang yang terpengaruh?
- Harus respon berbeda untuk masing-masing?



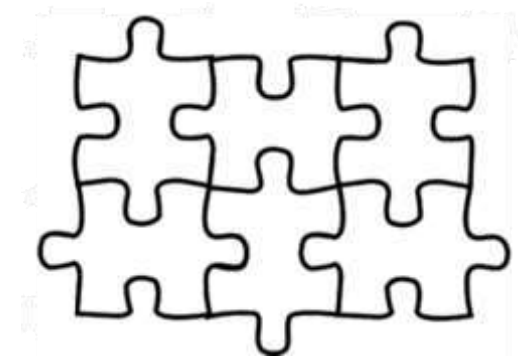
Kebutuhan (2)

- Apakah orang dapat memulihkan mata pencaharian mereka dengan aset dan pendapatan tersedia setelah shock?
- Strategi apa yang orang gunakan untuk mengatasi makanan atau ketidakamanan penghasilan?
Dampak apa strategi terhadap mata pencaharian dan martabat?
- Apa yang orang cenderung menghabiskan uang tunai di?
- Apakah populasi yang terkena dampak darurat memiliki preferensi untuk uang tunai atau dalam bentuk pendekatan?



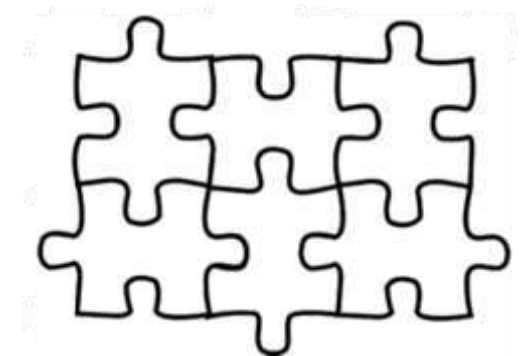
Keamanan dan Mekanisme Pengiriman

- What are the options for delivering cash to people?
- Are banking systems or informal financial transfer mechanisms functioning?
- What are the risks of cash benefits being taxed or seized by elites or warring parties?
- How do these risks compare with the risks posed by in-kind alternative to cash?
- Reliable recipient identification system



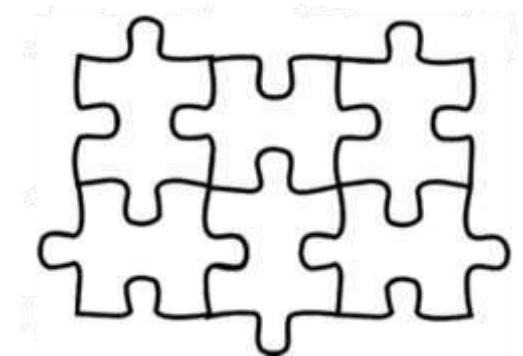
ketersediaan pangan

- Apakah makanan yang tersedia secara nasional dan lokal dalam jumlah dan kualitas yang cukup?
- Akan fluktuasi musiman biasa mempengaruhi ketersediaan pangan?
- Akan kebijakan pemerintah atau faktor-faktor lain mempengaruhi ketersediaan pangan?



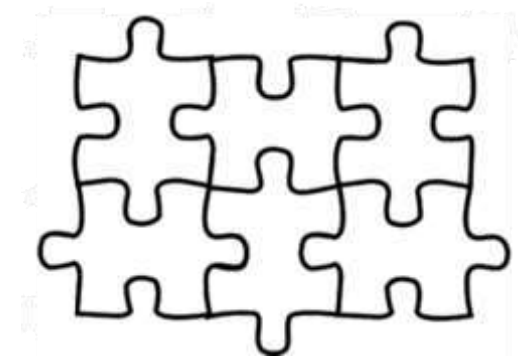
Hubungan sosial

- Apakah laki-laki dan perempuan memiliki prioritas yang berbeda?
- Bagaimana kontrol atas sumber daya yang dikelola dalam rumah tangga?
- Apa perbedaan dalam masyarakat dalam hal kontrol atas sumber daya?
- Apa dampak tunai distribusi terhadap ada perpecahan sosial dan politik?
- kesadaran masyarakat dan kesepakatan
- Adil dan merata gaji
- Penghidupan tidak dirusak



Korupsi

- Apa yang risiko kas yang dialihkan oleh elit atau staf proyek?
- Bagaimana ini dibandingkan dengan risiko memberikan alternatif dalam bentuk?
- Apa pengamanan akuntabilitas yang tersedia untuk meminimalkan risiko ini?



Program Bantuan Secara Tunai pada Respon Kemanusiaan

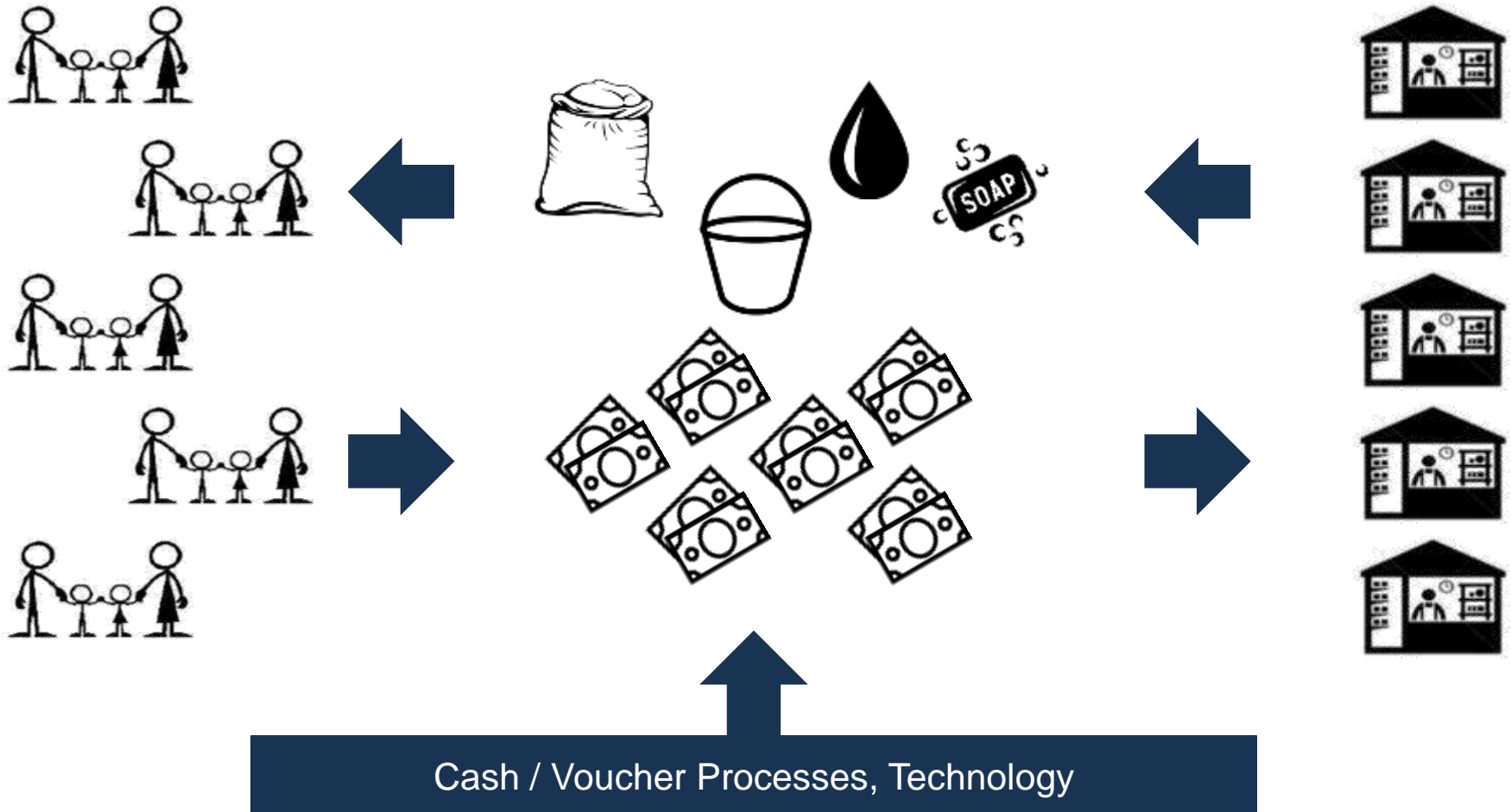
Kerangka untuk memutuskan apakah akan mendistribusikan uang tunai atau komoditas



Jangan lupa dengan Lembaga Donor Anda

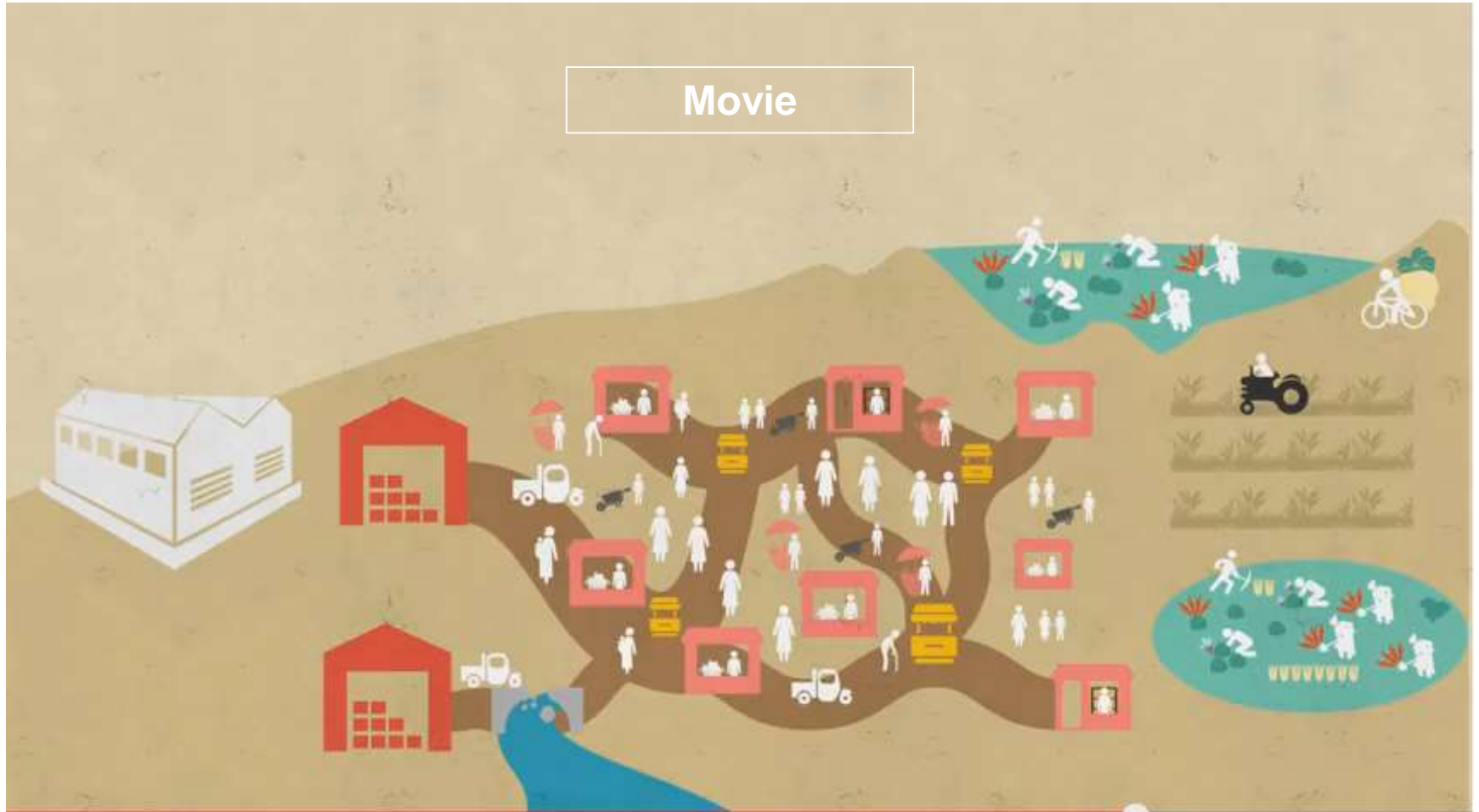
- Apakah donor bersedia mendukung CTP? Di rumah pribadi tradisional tertentu memegang?
- Apakah pelaporan dan komunikasi Anda saluran siap untuk membuktikan nilai tambah dari CPT untuk donor uang?

Uang Tunai & Voucher untuk Rantai Pasokan



Mendapatkan Gambar Penuh

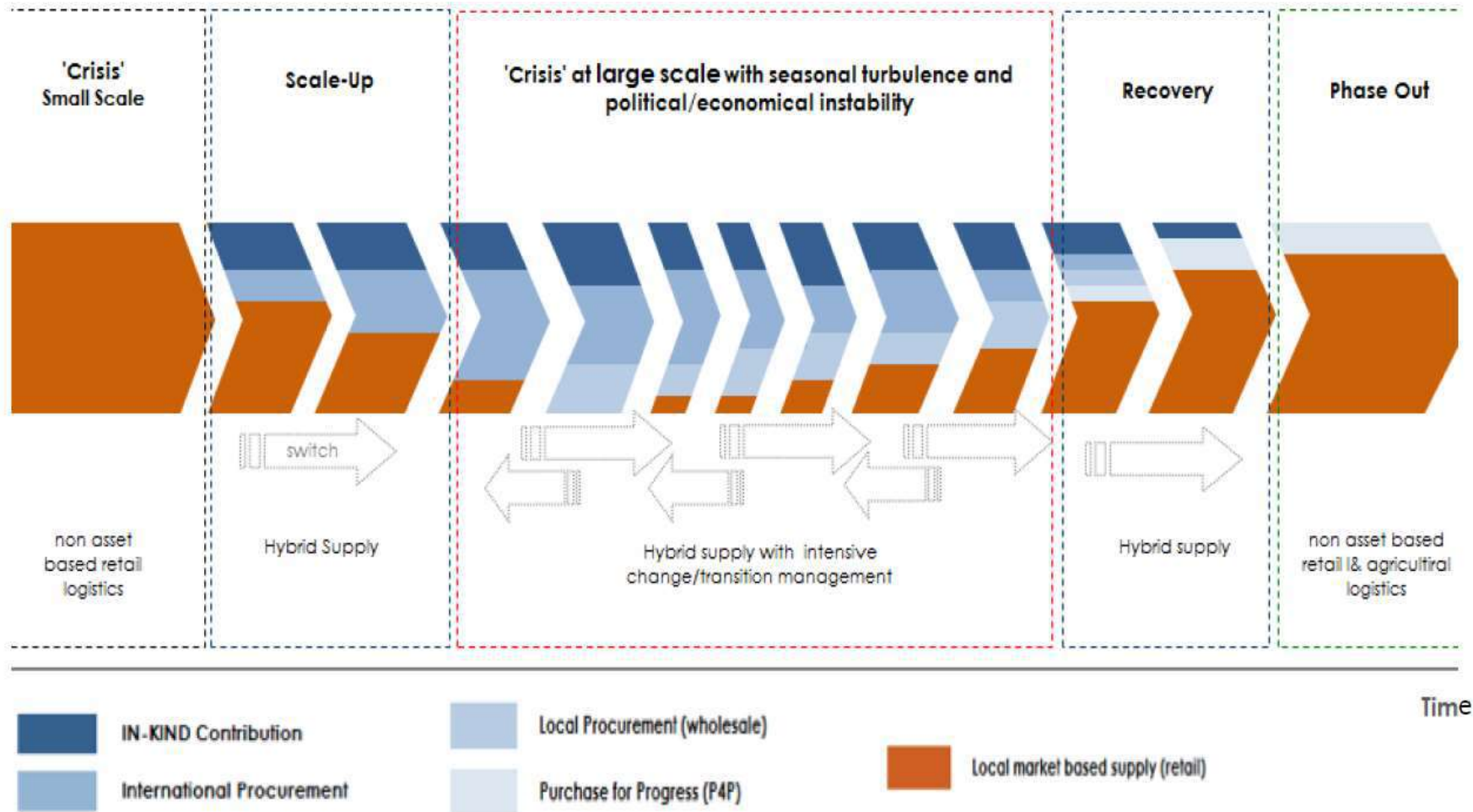
Movie



Mengidentifikasi Risiko untuk membuat Rantai Pasokan lokal lebih kuat dan tangguh

- Bahan baku
- Pabrik / situs Produksipemasok
- Transportasi dan infrastruktur
- Pergudangan
- titik distribusi (pasar dan toko-toko)
- Lainnya

Hybrid Supply Chains



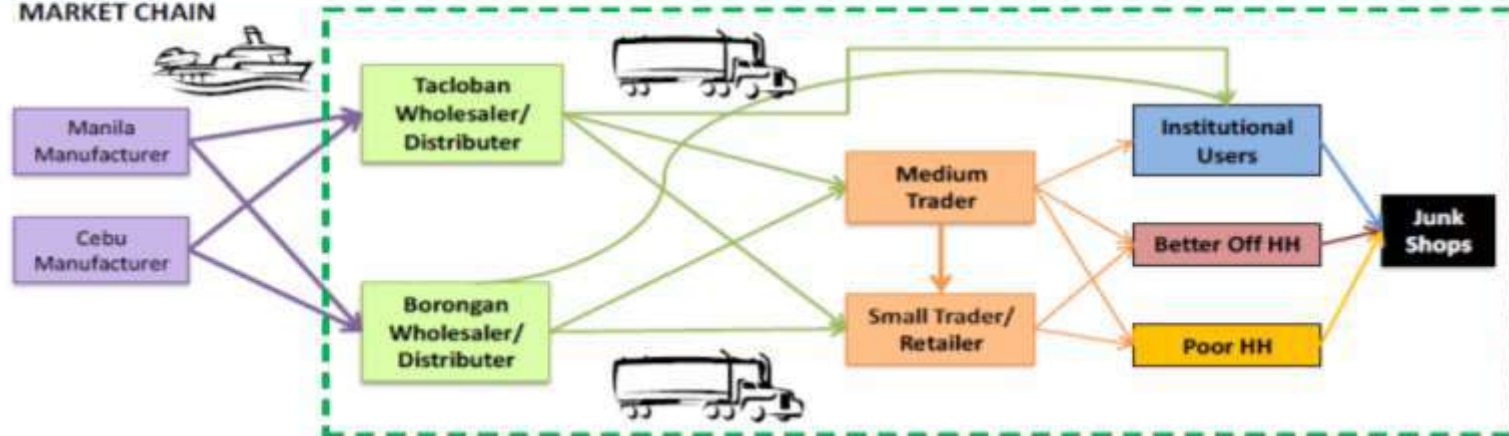
Source: WFP 2013

CGI Lembar Pasar Sistem Dasar - Sebelum Yolanda

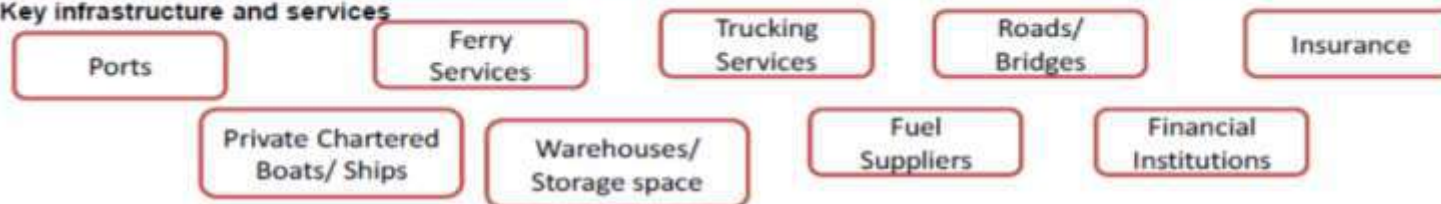
Market environment: Institutions, laws, norms, trends



MARKET CHAIN

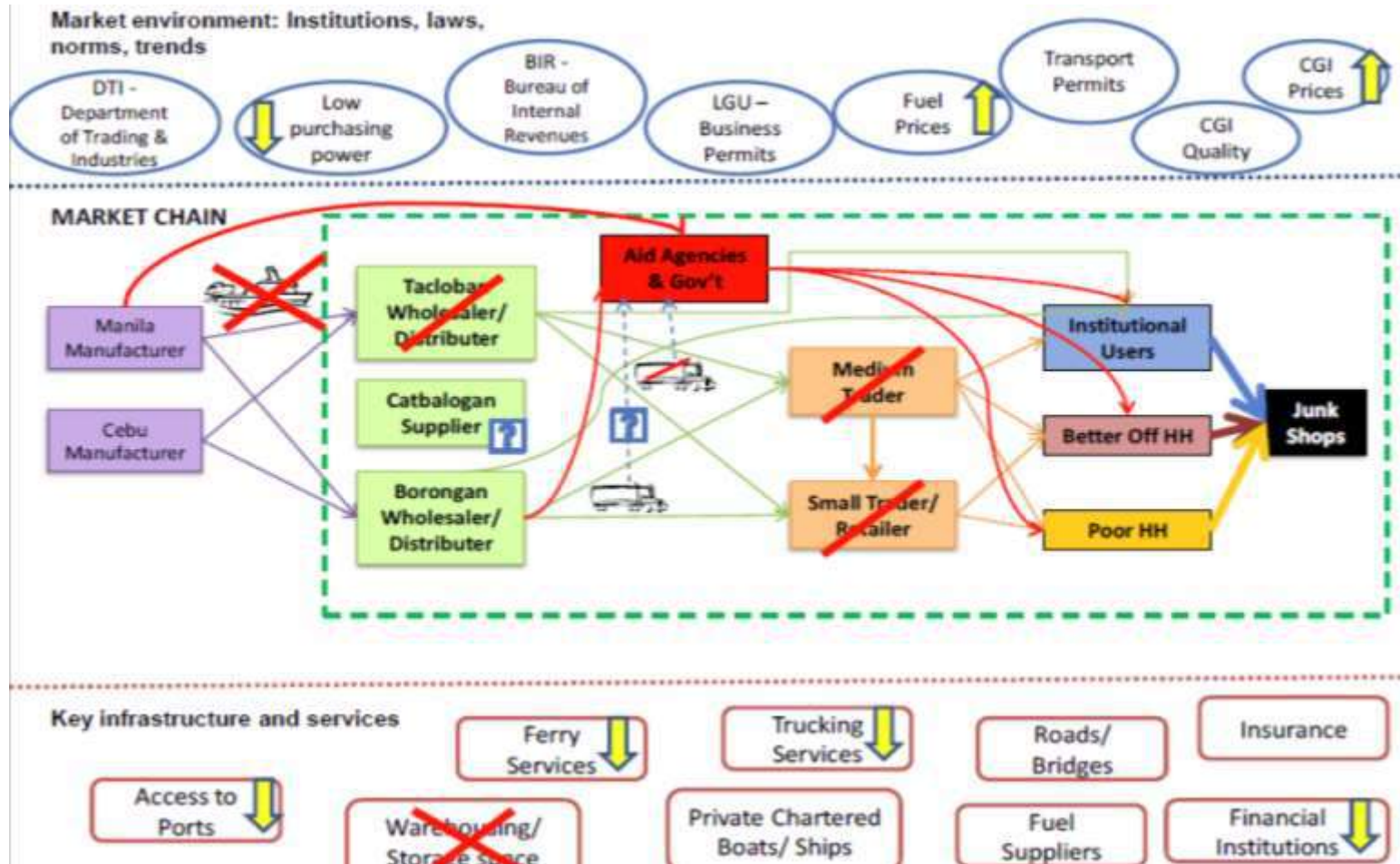


Key infrastructure and services



Source: Logistics Cluster 2014

CGI Lembar Pasar Sistem Dasar – Setelah Yolanda



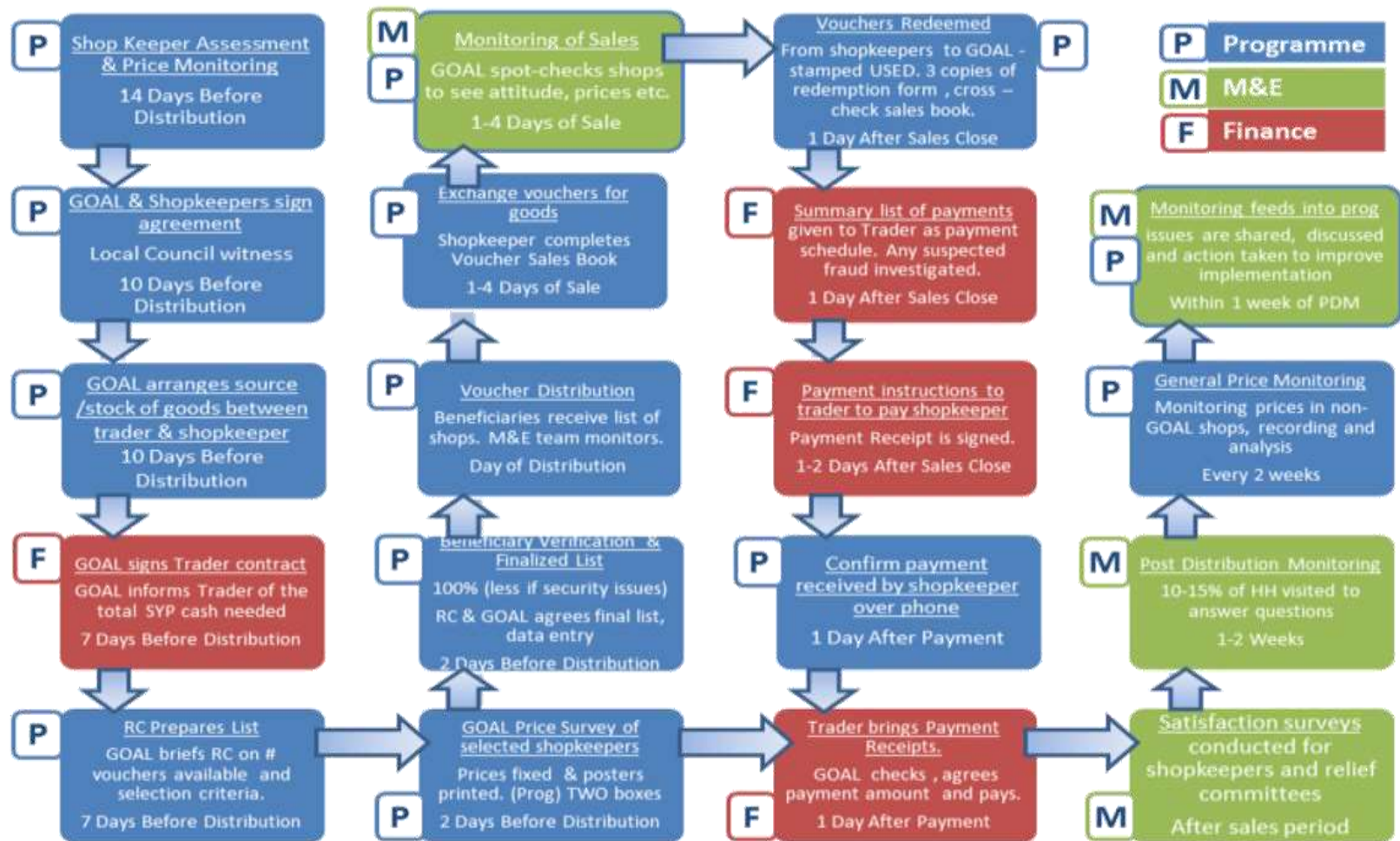
Source: Logistics Cluster 2014

Peran untuk logistik dan potensial para ahli rantai pasokan

- penilaian pasar dan Infrastruktur
- Manajemen dan koordinasi dari rantai pasokan hybrid
- analisis biaya tunai vs dalam bentuk
- Pemantauan, pelacakan faktur dan validasi pembayaran
- Menggambar dan memahami gambar penuh
- Mengidentifikasi risiko rantai pasokan potensial
- Merancang dan membangun rantai pasokan lokal yang kuat dan tanggu



Cash and Voucher Process



Source: WFP 2013

Petani miskin Dapatkan Uang Tunai Melalui Ponsel

Dengan harga pangan yang tinggi di pasar Malawi, banyak keluarga yang berjuang untuk menemukan cukup untuk makan. Sebuah program baru dengan WFP mengirimkan uang kepada orang-orang yang paling rentan melalui ponsel mereka. Bantuan ini memungkinkan mereka untuk membeli lebih banyak makanan dan begitu terus kelaparan dan kekurangan gizi di teluk.



"Kekeringan dibakar seluruh tanaman kami, jadi kami kehabisan makanan dan kami tidak punya bantuan sampai WFP datang," kata Hannah Chikaloni, berbicara tentang perjuangan dia dihadapkan selama tahun lalu.

Voucher Makanan disambut baik oleh Pengungsi Suriah di Zaatari

Di kamp pengungsi terbesar Yordania, WFP telah memulai pergeseran dalam cara menyediakan makanan untuk keluarga yang melarikan diri dari konflik di Suriah. Alih-alih jatah makanan tradisional, pengungsi sedang diperkenalkan untuk voucher, yang memungkinkan mereka untuk mulai membeli makanan mereka sendiri. Dengan produk-produk seperti keju dan telur sekarang lebih mudah diakses, reaksi awal telah antusias.



WFP sedang dalam proses peralihan dari makanan untuk voucher bantuan dalam Zaatari kamp pengungsi di Yordania. Sekarang, semua pengungsi Suriah yang tinggal di Zaatari menerima voucher makanan, yang memungkinkan mereka untuk membeli makanan pilihan mereka dari toko-toko yang ditunjuk di kamp

Bantuan Banjir di Filipina

Visa baru-baru bekerja sama dengan Cash Learning Partnership (CALP), sebuah inisiatif antar-lembaga yang anggotanya termasuk berbagai LSM. CALP difokuskan pada membangun kapasitas, berbagi pengetahuan dan mempromosikan praktik terbaik seputar penggunaan "tunai" -atau pengiriman bantuan melalui uang atau voucher bukan barang fisik ketika pasar yang masih bisa berfungsi.

Dalam rangka mendukung pengembangan praktek-praktek terbaik dalam electronification transfer tunai, dukungan Visa untuk CALP berfokus pada bagaimana meningkatkan kesiapsiagaan bencana dengan mengurangi waktu dan sumber daya yang dibutuhkan untuk mendistribusikan dana bantuan kepada orang-orang yang terkena dampak keadaan darurat, dimulai dengan proyek percontohan di Filipina.



Bantuan Banjir di Filipina

Pada bulan Juli 2011, hujan yang intens di pulau Filipina Mindanao menyebabkan banjir dan banjir bandang di sembilan provinsi, yang mempengaruhi lebih dari 120.000 keluarga dan merusak lebih dari 7.000 hektare tanaman. Visa dibantu dengan pengiriman program voucher elektronik menggunakan kartu Visa prabayar.

Penerima manfaat menggunakan kartu prabayar Visa untuk membeli pilihan makanan dan non-makanan dari pedagang lokal yang memenuhi syarat untuk program ini. Upaya percontohan ini, yang diluncurkan hanya dalam delapan hari, dirancang untuk mempercepat pemulihan ekonomi di wilayah yang terkena dampak bukan menggusur aktivitas pasar dengan sumbangan makanan.



Further Information

➤ <http://www.cashlearning.org/resources/library>

Modul 9-Kajian rantai pasokan kemanusiaan di India Utara dan Nepal

Tujuan Pembelajaran :

- ✓ Memahami pentingnya dan nilai tindakan-tindakan kesiapan untuk operasi tanggap darurat
- ✓ Belajar tentang teknik penilaian rantai pasokan

D	1 to 5	6 to 10	11 to 15	16 to 20	21 to 25	26 to 30	31 to 35	36 to 40	41 to 45	46 to 50	> 50
	PP stocks from centralised (or decentralised) WH in KTM.										
LAYER I	Mainly 4 to 6 MT trucks Trucks will go to pre-defined humanitarian staging areas (HSAs)										
LAYER II	Mobilisation of PP stocks PP stocks from Birgunj (maybe Nepalgunj) - lead time depends on infrastructure Mainly 4 to 8 MT trucks Begin Airlifts or Airdrop (IL 76/ATR 72/Mi8/171/Mi26) to KTM or Simara airport or HSAs										
LAYER III	Deploy logs teams, activate virtual stocks & FWAs from New Delhi & Kolkata; Govt and Cluster coordination Supplies will be continuously procured from New Delhi & Kolkata										
LAYER IV	Mainly 12 to 15 MT trucks Begin Airlifts (IL 76/ATR 72/Mi8/171/Mi26) to KTM or Simara airports or HSAs Mainly 12 to 15 MT truck Airlifts would be kept to a minimal depending on situation Activate & begin to facilitate GIK from international sources via Sea (Kolkata) or Air (New Delhi, Kolkata, Lucknow or Patna)										
LAYER V	International supplies from sea via Kolkata ports (Haldia or Diamond Harbour) Lucknow and Patna can facilitate supplies & personnel via Air										

Studi Kasus Rantai Pasokan Kemanusiaan

Silakan bekerja dalam kelompok (5-6 orang) dan meyajikan:

- tingkat tinggi Supply Chain dengan rute transportasi, mungkin moda transportasi, gudang dan titik transshipment / distribusi, memimpin kali dll Peta (Konsep Operasi) .;
- Daftar kendala / tantangan / bidang yang menjadi perhatian dan dampak pada operasi yang direncanakan
- Rencana Pemenuhan menunjukkan persyaratan bulanan diperkirakan, rencana pengadaan, kedatangan dari titik asal yang berbeda dan rencana transportasi dengan perkiraan transportasi diperlukan dan kapasitas penyimpanan secara bulanan;
- Rencana anggaran (Pengadaan, transportasi dan pergudangan biaya)

Konteks Operasional

Aspek yang Perlu Dipertimbangkan

Lingkungan luar

Persyaratan Operasional internal

Transportasi Pasar

Lingkungan Luar

Iklm dan Geografis

Stabilitas dan Keamanan

Infrastruktur

Kepentingan Ekonomi dan Bisnis Musiman

Persyaratan Operasional internal

Mengidentifikasi persyaratan proyek dan daerah tujuan

Proyek pipa dan jangka waktu tahunan

Mengidentifikasi sumber pasoka

Memahami atau / dan mengatur jaringan rantai pasokan

Mengidentifikasi dan berkoordinasi dengan pemangku kepentingan baik internal dan eksternal

Transportasi Pasar

Peran Pemerintah

Struktur Pasar

Proses Bisnis dari hari ke hari

Perusahaan

Studi Kasus - Topan Yolanda (Haiyan)

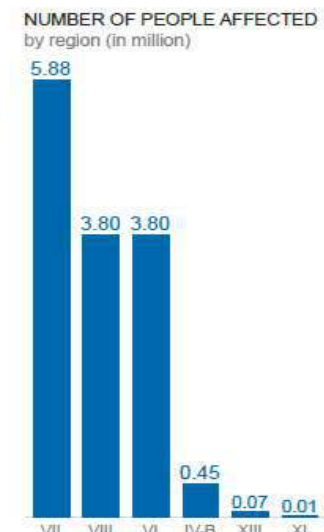
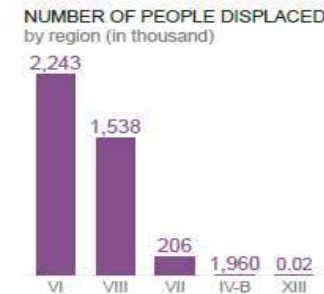
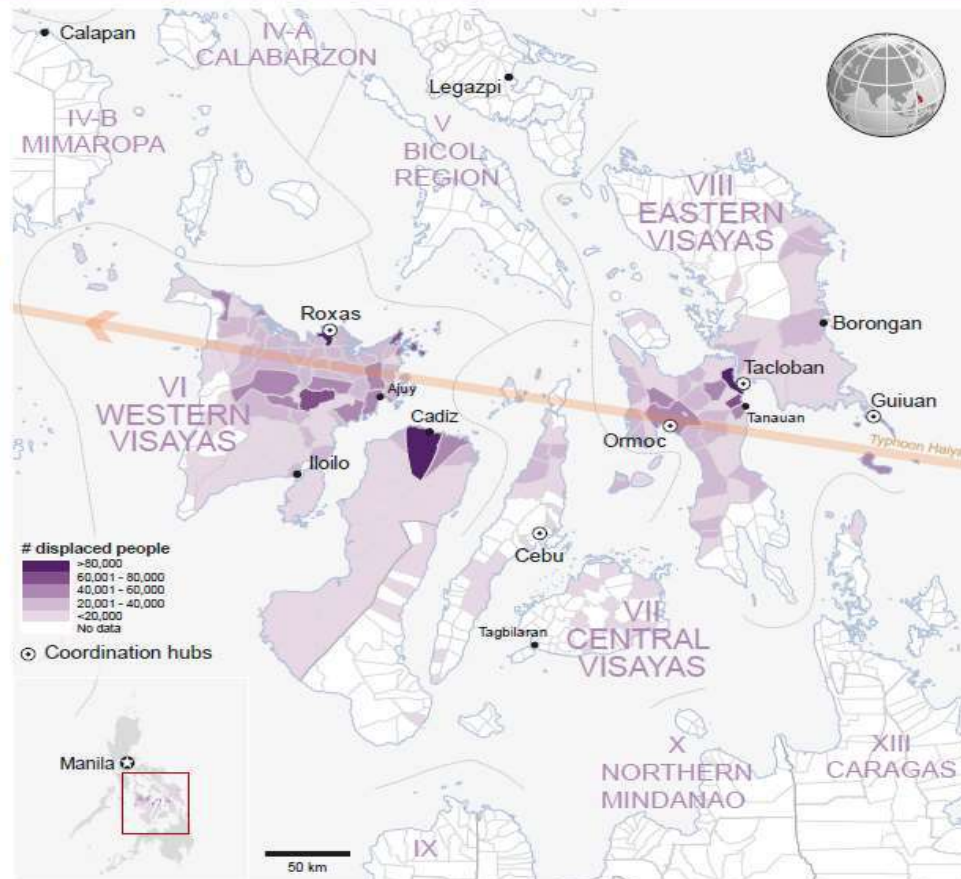
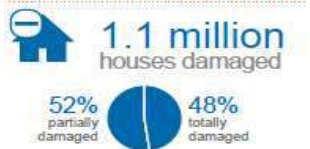
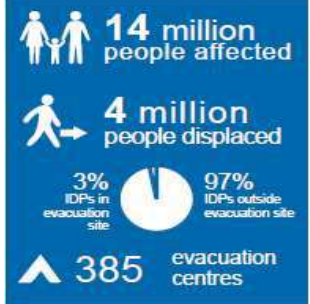
- 8 November 2013, Topan Yolanda membuat pendaratan di Filipina tengah, memicu hujan lebat dan angin yang menyebabkan banjir meluas dan tanah longsor, khususnya di Samar Timur dan Leyte provinsi
- Gelombang badai sampai 5m
- Kecepatan angin hingga 300 km/jam
- 14 juta orang yang terkena dampak
 - 4 juta orang mengungsi
 - Sekitar 6.200 orang tewas, 1.800 hilang
- 125.000 orang mengungsi
- Bangunan dan prasarana rusak berat
- pemadaman listrik dan gangguan sinyal ponsel
- USD 800 juta rencana respon strategis
- Para pelaku yang berperan:
 - Pejabat pemerintah nasional dan lokal
 - PBB, Palang Merah dan LSM internasional
 - LSM lokal dan kota
 - perusahaan komersial



OCHA Snapshot

Philippines: Typhoon Haiyan - Humanitarian Snapshot (as of 07 Dec 2013 - 18:00 UTC+8) OCHA

The Strategic Response Plan is designed by the Philippine Humanitarian Country Team to support the Government of the Philippines response to immediate humanitarian needs of the people affected by Typhoon Haiyan (Yolanda). It covers 12 months from the date of the disaster, and complements the Government's Yolanda Rehabilitation and Recovery Plan, filling gaps as identified by the Government and inter-agency assessments.



Source: OCHA, UNCS, Natural Earth, Goc't Philippines, UNISYS (Creation date: 09 Dec 2013)

Persyaratan & Kebutuhan Darurat

- Air Bersih, Keran air dan Jerigen
- Makanan (biskuit energi tinggi, beras dan siap untuk makan makanan lainnya)
- Artikel kebersihan seperti sabun
- Pertolongan Pertama, Evakuasi dan barang-barang Medis
- Seperangkat alat dapur
- Kelambu
- Kantong Mayat
- Penampungan (terpal dan tenda)
- Fasilitas Penyimpanan sementara
- Alat Bangunan dan Bahan
- Alat berat untuk mengembalikan jalan, pelabuhan dan bandara
- Generator dan komunikasi ICT
- Kendaraan
- Helikopter, Pesawat, Truk dan Kapal tongkang
- Bantuan psikologis



Tantangan logistik

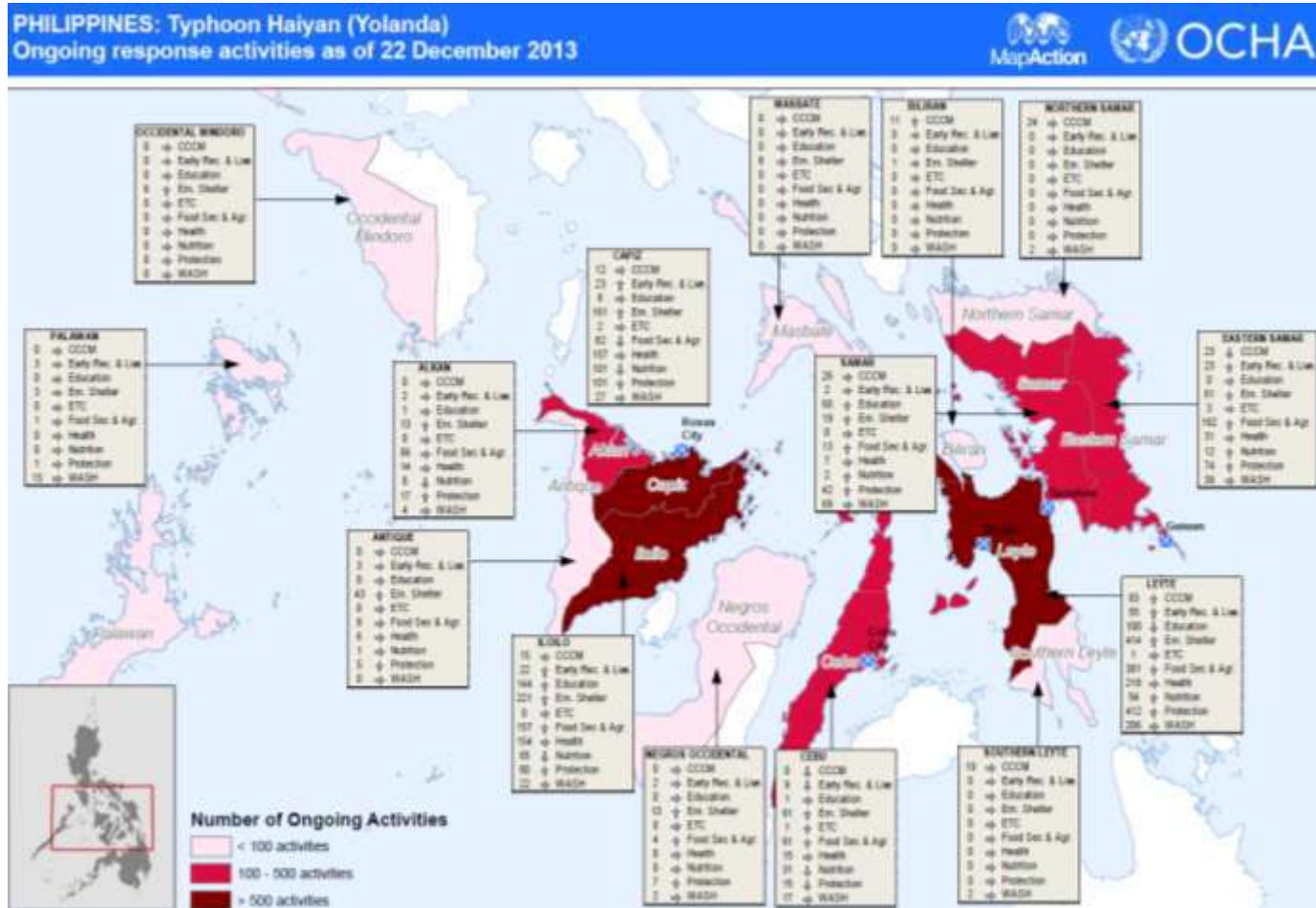
- Struktur kepulauan (Filipina lebih dari 7.000 pulau)
- Infrastruktur yang rusak (pelabuhan, bandara, jembatan dan jalan)
- Kapasitas transportasi yang terbatas (laut, udara dan darat)
- Ruang gudang yang terbatas
- Ketersediaan bahan bakar
- Kurangnya alat berat seperti forklift
- Staf lokal yang terampil
- Kekhawatiran keamanan
- Kondisi cuaca



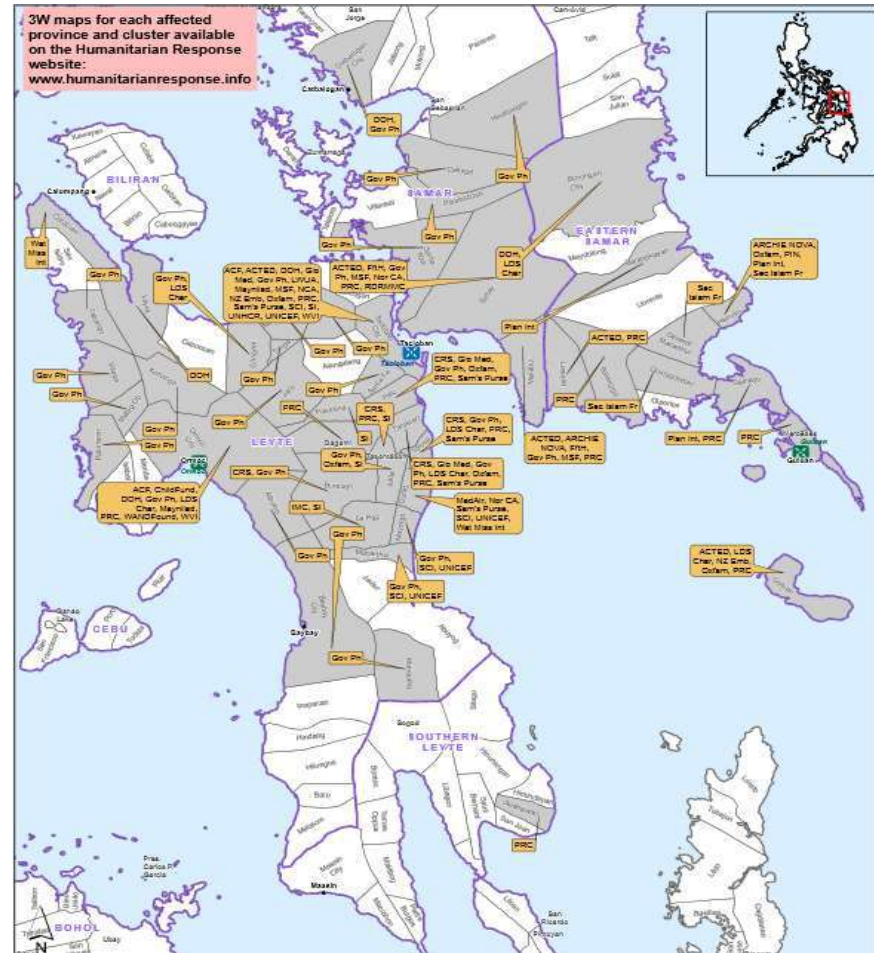
Koordinasi

- Dewan Risiko Bencana Nasional Pengurangan Manajemen (NDRRMC) yang diketuai oleh Sekretaris Departemen Pertahanan Nasional (DND)
- Sebagian besar Cluster mendapat diaktifkan Logistics
 - Tempat penampungan
 - Air dan Sanitasi
 - Makanan
 - Kesehatan
 - Komunikasi darurat
- pertemuan Cluster berlangsung di Manila dan berbagai kantor lapangan (Tacloban, Cebu, Guiuan, Ormoc dll)
- Informasi yang dibagikan melalui laporan dan website
- Daerah yang terkena dibagi oleh sektor antara organisasi-organisasi kemanusiaan
- Layanan antar-lembaga seperti UNHAS, UNHRD dan LogsCluster

Koordinasi



Koordinasi




Tanggap darurat – Klaster Logistik

- 2,280m³ kargo antar-lembaga telah difasilitasi pada transportasi militer untuk 32 organisasi
- Pertemuan diadakan di kunci pusat logistik
- 3 Unit Mobil Storage (MSU) diciptakan untuk Departemen Pembangunan Kesejahteraan Sosial
- Gabungan MSU dibuat (1,400m² - 5 MSU) - Penggunaan Ruang Umum
- Gudang
 - Cebu – 2,000m²
 - Roxas – 2,250m²
 - Ormoc – 2 MSUs – 480m²
 - Guiuan – 2MSUs – 560m²



Gambaran UNHRD



UNHRD Humanitarian Response Depot


UNHRD OPERATIONS UPDATE - 22 NOVEMBER 2013

Philippines - Typhoon Haiyan


SNAPSHOT #3

The United Nations Humanitarian Response Depot (UNHRD) is a preparedness tool that supports the strategic stockpiling efforts of United Nations, International, Governmental and Non-Governmental organisations. Made up of 6 facilities strategically located around the world, the Network holds strategic stocks of emergency relief goods on behalf of 59 humanitarian partners.


CARGO DISPATCHED

 **939 MT**


VALUE OF GOODS DISPATCHED

 **USD 4,8M**


PARTNERS SERVED

 **18**

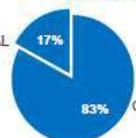
UNHRD STAFF DEPLOYED

 **8**

TOTAL CONSIGNMENTS

 **59**

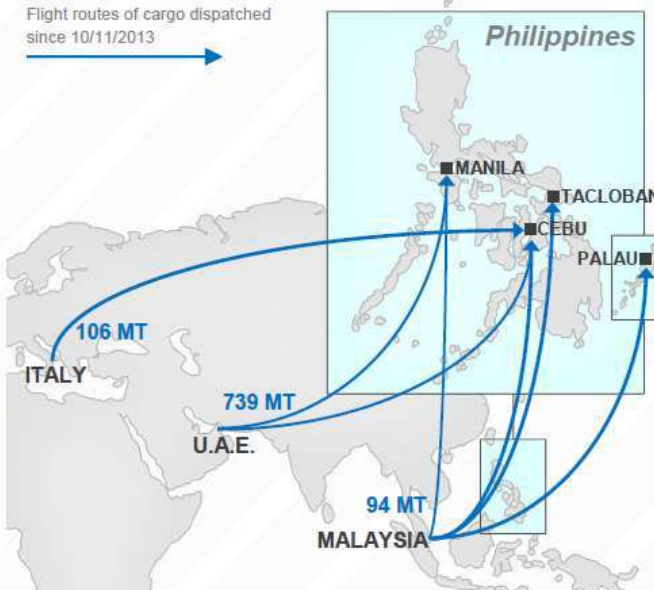
OUT OF WHICH



VIA COMMERCIAL AIRCRAFT: 17%

VIA CHARTERED AIRCRAFT: 83%



















Flight routes of cargo dispatched since 10/11/2013



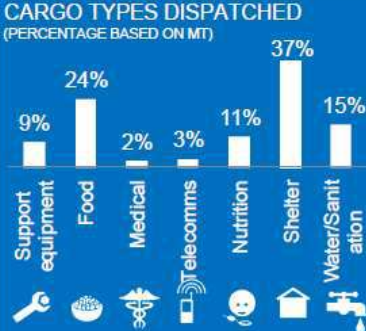
Upcoming Consignments

FLIGHT	ETD	WEIGHT	PARTNER
DUBAI → MANILA	24/11/2013	16 MT	Action Contre La Faim
DUBAI → CEBU	24/11/2013	38 MT	WFP
DUBAI → MANILA	24/11/2013	12 MT	WFP
DUBAI → CEBU	25/11/2013	27 MT	WHO
DUBAI → CEBU	25/11/2013	6 MT	Catholic Relief Service

CARGO DISPATCHED ON BEHALF OF

 76 MT	 10 MT
 67 MT	 57 MT
 30 MT	 7 MT
 150 MT	 5 MT
 15 MT	 28 MT
 17 MT	 1 MT
 34 MT	 3 MT
 368 MT	 23 MT
 8 MT	 37 MT

CARGO TYPES DISPATCHED
(PERCENTAGE BASED ON MT)





Logistik kemanusiaan dan Manajemen Rantai Pasokan

HELP Logistics AG Regional Office Singapore

352 Tanglin Road, Tanglin International Centre,
#02-01 Strathmore Building,
Singapore 247671

Phone +65 6475 2156

Directions:

By MRT* (Green Line)	The nearest station is 'Redhill' (EW18). Take Exit A and follow Tiong Bahru Road in direction of Tanglin Road.
By Bus	SIS Bldg: 33, 51, 64, 111, 139, 145, 186, 970, NR5 Opp SIS Bldg: 51, 111, 139, 186, 970, NR5 Aft Margaret Drive / Crescent Girls School: 111, 132 Queenstown Sec Sch: 32
By Car	Park in front of the office building. Entrance is located opposite of the ESSO petrol station.

*From Changi Airport (CG2) to Redhill (EW18) approx. 1h

