

Reengineering  
Sistem Pelayanan Ekspor dan Impor  
di Pelabuhan  
Dalam Rangka Meningkatkan  
Kinerja Logistik Nasional

Oleh

Ir. Abdul Madjid Effendi IPM

## **Kinerja Logistik**

Kinerja logistik nasional Indonesia masih rendah dan belum optimal, hal tersebut menunjuk kepada Indeks Kinerja Logistik (Logistic Performance Index/LPI) yang

1. pada tahun 2007 LPI Indonesia menduduki peringkat ke-43 dari 155 negara yang disurvei atau berada di bawah beberapa Negara ASEAN, yaitu Singapura (ke-1), Malaysia (ke-27) dan Thailand (ke-31). Selanjutnya,
2. pada tahun 2010, LPI Indonesia menjadi peringkat ke-75 dari 155 negara yang disurvei atau lebih rendah dari beberapa Negara ASEAN yaitu Singapura (ke-2), Malaysia (ke-29), Thailand (ke-35) dan bahkan lebih rendah daripada Filipina (ke-44) dan Vietnam (ke-53).
3. Pada tahun 2013, peringkat LPI Indonesia meningkat menjadi ke-59 dari 155 negara yang disurvei namun masih rendah dibandingkan dengan beberapa Negara ASEAN yaitu Singapura (ke-1), Malaysia (ke-21), Thailand (ke-52) dan Vietnam (ke-53).
4. Tahun 2014 peringkat 53, sedangkan Singapura (5), Malaysia (25), Thailand (35), Vietnam (48)

Kinerja logistik nasional salah satunya ditandai dengan buruknya pemrosesan ekspor impor serta keterbatasan pelayanan pelabuhan maka diperlukan pendekatan dalam konteks *dwelling time* pada pelabuhan utama di Indonesia. Pemerintah telah menetapkan paling lambat waktu *dwelling time* di pelabuhan selama 4 (empat) hari. Fakta yang terjadi, rata-rata *dwelling time* di pelabuhan di Indonesia pada saat ini masih sekitar 10 (sepuluh) sampai dengan 15 (lima belas) hari.

## **Keluhan saat ini dari para pengusaha**

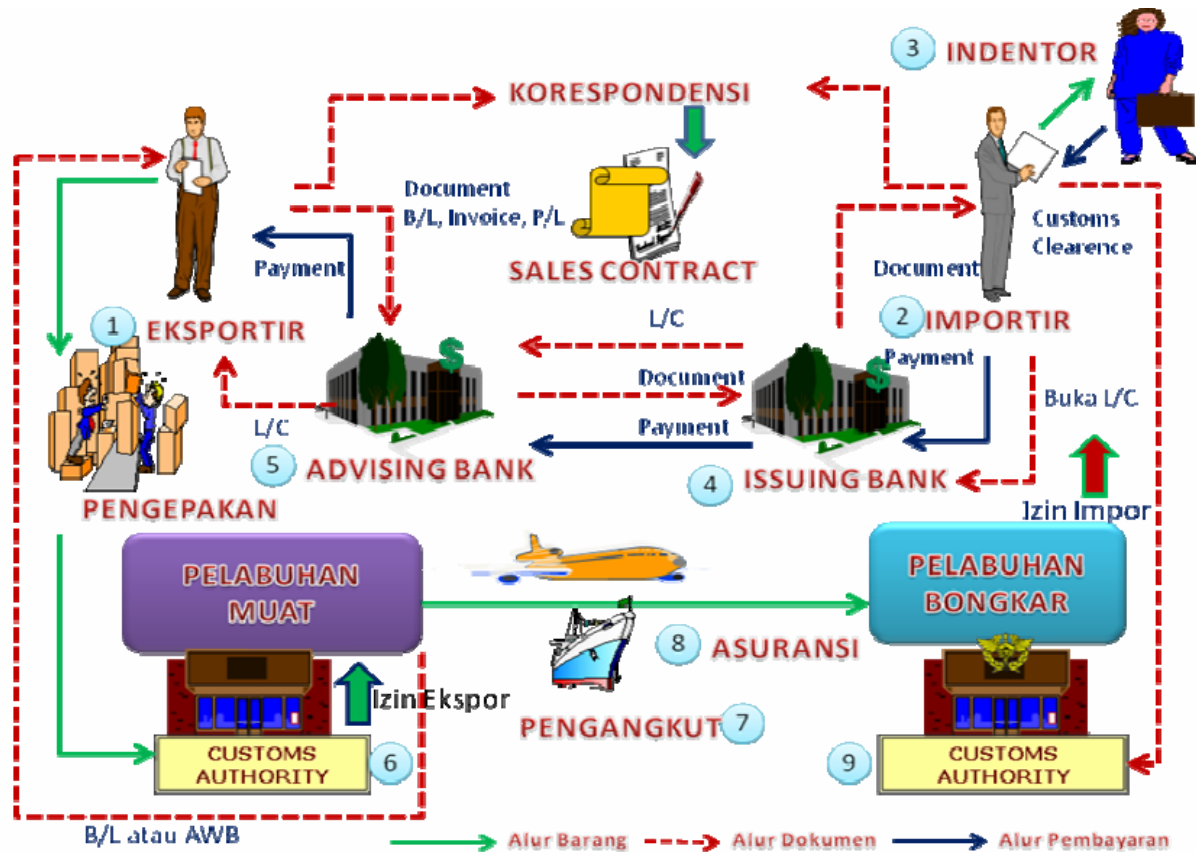
kinerja logistik nasional secara umum belum optimal sehingga diperlukan tindakan nyata untuk meningkatkan daya saing ekonomi Indonesia agar mampu bersiap menghadapi pasar global. Hal ini ditandai dengan hal-hal sebagai berikut

1. tidak memadainya infrastruktur dari segi kuantitas maupun kualitas;
2. ketidakpastian waktu penyelesaian layanan, biaya dan pungutan tidak resmi atas transaksi yang dilakukan sehingga menyebabkan ekonomi biaya tinggi;
3. buruknya pemenuhan waktu (*lead time*) pemrosesan ekspor dan impor, keterbatasan pelayanan pelabuhan,
4. tidak memadainya kapasitas dan jaringan pelayanan yang mendukung penyedia layanan logistik nasional;
5. masalah kronis dalam pengelolaan stok dan fluktuasi kontainer kebutuhan pokok terutama selama hari-hari libur nasional dan keagamaan;
6. kondisi infrastruktur yang belum sepenuhnya mendukung kegiatan ekspor-impor; dan
7. disparitas harga yang signifikan di daerah-daerah perbatasan, terpencil dan terluar.

Bertambahnya waktu tunggu di pelabuhan terpenting Indonesiamemberi dampak negatif pada perekonomian negara dalam 2 (dua) hal yaitu

1. industri yang berorientasi ekspor menghadapi ketidakpastian akibat keterlambatan, sehingga mengurangi daya saing produk Indonesia di luar negeri. Manufaktur *just-in-time*, sistem perusahaan harus mengelola jadwal secara ketat dan teratur mengimpor bahan mentah dan mengekspor dalam bentuk barang jadi. Secara keseluruhan, sekitar 20% bahan baku perusahaan asing atau perusahaan yang berorientasi ekspor di Indonesia masih diimpor.
2. hambatan dan kemacetan di pelabuhan mendongkrak biaya bagi usaha domestik dan pada akhirnya merupakan harga yang dibayar oleh konsumen

## Skema Ekspor Impor



### Instansi Pemerintah Yang Terlibat

1. Kementerian Perdagangan
2. Badan Pengawas Obat dan Makanan
3. karantina tumbuhan karantina hewan Karantina ikan
4. Kementerian Kesehatan
5. Ditjen Sumber Daya dan Perangkat Pos dan Informatika
6. Kementerian Pertanian
7. Kementerian Perindustrian
8. Kementerian Lingkungan Hidup
9. Kementerian Kelautan dan Perikanan.

## **Perkembangan National Single Window**

NSW merupakan sistem pelayanan ekspor dan impor yang dirancang murah, mudah, dan pasti dengan menggunakan sistem elektronik terintegrasi melalui satu portal NSW. Lewat sistem ini, pemerintah berharap kualitas pelayanan dan pengawasan kegiatan perdagangan bisa ditingkatkan lewat satu pintu

Indonesia telah melakukan sistem NSW secara bertahap

1. 19 November 2007 mulai dilakukan tahap uji coba di Tanjung priok mencakup 10 importir prioritas
2. 17 Desember 2007, dilakukan implementasi awal tahap I di Tanjung Priok yang mencakup 100 importir priotas.
3. 14 Agustus 2008, dilakukan di Tanjung Priok dan Tanjung Emas mencakup 100 importir jalur prioritas dan 146 non prioritas.
4. 23 Desember 2008 di 5 pelabuhan utama di Indonesia mencakup semua importir.
5. 29 Juli 2009 berlaku 5 pelabuhan utama untuk ekspor ditambah ekspor untuk Tanjung Perak.
6. 29 Januari 2010 tahapan nasional perizinan impor NSW telah diresmikan oleh Presiden SBY

## **Masalah Pengelolaan Ekspor dan Impor di Pelabuhan**

1. Instansi terkait belum terintegrasi
  - a. Data tidak diinformasikan kepada instansi-instansilain yang berkepentingan.
  - b. belum terdapat ketentuan yang mengatur dan sistem Penentuan jadwal pemeriksaan kontainer
  - c. Pemeriksaan terkendala dilaksanakan terhadap kontainer yang siap diperiksa karena tidak di hadiri oleh importir atau kuasanya
  - d. Dokumen Bea Cukai BC.1.1. dipahami sebagai ijin bongkar semua consignment termasuk kontainer wajib periksa karantina sehingga ketika kontainer wajib karantina ternyata bermasalah sudah terlanjur berada di dalam area Pelabuhan

- e. Kontainer sulit terkontrol bahkan ketika harus ditolak atau dimusnahkan karena mengandung penyakit berbahaya maka bermasalah, kontainer tidak dapat di re-ekspor sementara pemilik sudah membayar bea masuk
2. Waktu kerja belum sinkron (Importir/Eksporir, Pelayaran, Bank, dan pihak lainnya) dalam penerapan 24/7
3. Jumlah importir jalur merah cukup tinggi 25% dari jumlah PIB dinilai cukup tinggi.
4. Tingginya YOR Terbatasnya area lapangan penumpukan keterbatasan sarana dan prasarana
5. Terjadinya pungutan liar
6. Keterbatasan SDM
7. Infrastruktur dan kondisi laboratorium belum mendukung seluruhnya tugas karantina menyebabkan biaya tinggi dan rawan masuknya hama serta mengakibatkan adanya kontainer longstay di Pelabuhan diserahkan kepada pihak ketiga

## **Peluang**

1. Pengembangan infrastruktur selama 5 tahun yang menelan 5.500 Triliun
2. MEA, merupakan pasar yang besar

## **Masalah National**

1. Dengan keterbatasan dana pemerintah akhirnya mengandalkan pada swasta, dan ini cukup menarik bagi investor asing : China dan Jepang. Dengan pengalaman pengembangan Listrik cabinet sebelumnya dilakukan oleh China yang tidak menghasilkan keluaran yang optimal maka memerlukan pengawasan yang lebih intensif
2. Kemampuan perusahaan Indonesia, beserta penguasaan teknologi yang masih kurang
3. Beras Plastik, dan produk impor berbahaya lainnya
4. Pemerintah tidak kompak, salah satunya terlihat dari jawaban terhadap hasil sidak presiden joko wi ke Pelabuhan Tanjung Priok tidak sama bahkan ada yang saling menjatuhkan

## Peran Pemerintah, mengadopsi Pengalaman Brazilia

1. minimnya intervensi pemerintah terhadap dunia usaha
2. Pemerintah mendorong terhadap perkembangan kewirausahaan serta membebaskan sektor swasta untuk berusaha
3. Pemerintah memantapkan stabilisasi usaha dengan mendukung dalam :
  - a. penyediaan sarana dan prasarana yang diperlukan dalam melakukan usaha.
  - b. Ilmu dan teknologi

## Visi

### Trisakti dan Nawacita

#### VISI: TERWUJUDNYA INDONESIA YG BERDAULAT, MANDIRI DAN BERKERIBADIAN BERLANDASKAN GOTONG ROYONG

NAWACITA – 9 agenda prioritas								
Akan menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberi rasa aman pada seluruh WN	Akan membuat Pemerintah tidak absen dg memba-ngun tata kelola Pem. yg bersih, efektif, demo-kratis dan terpercaya	Akan membangun Indonesia dari pinggiran dg memperkuat daerah-daerah dan desa dim kerangka Negara Kesatuan	Akan menolak Negara lemah dengan melakukan reformasi sistem penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya.	Akan meningkatkan kualiti-as hidup manusia Indonesia melalui Indonesia Pintar, Indonesia Sehat, Indonesia Kerja dan Indonesia Sejahtera	Akan meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional	Akan mewujudkan kemandirian ekonomi dg menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik	Akan melakukan an revolusi karakter bangsa	Akan memper-teguh Kebhi-nekaan dan memperkuat restorasi sosial.

BERDIKARI DALAM BIDANG EKONOMI (16 program aksi)		
1. Dedikasikan pembangunan kualitas SDM 2. Membangun ke-daulatan pangan berbasis agribisnis kerakyatan 3. Mendedikasikan program u/ membangun daulat energi berbasis kepentingan nas. 4. Untuk pengua-saan SDA melalui 7 langkah & mem-bangun regulasi mewajibkan CSR &/atau saham u/ masyarakat lokal/ sekitar tambang, penguatan kapa-sitas pengusaha nasional (trmsuk penambang rakyat) dlm penge-lolaan tambang berkelanjutan.	5. Membangun pemberdayaan buruh 6. Membangun sektor keuangan berbasis nasional 7. Penguatan investasi domestik 8. Membangun penguatan kapasitas fiskal negara 9. Membangun infrastruktur	10. Membangun ekonomi maritim 11. Penguatan sektor kehutanan 12. Membangun tata ruang dan lingkungan berkelanjutan 13. Membangun perimbangan pembangunan kawasan 14. Membangun karakter dan potensi wisata 15. Mengembangkan kapasitas perdagangan nasional 16. Pengembangan industri manufaktur

## **Rekomendasi**

- 1.** Pemerintah menempatkan diri sebagai regulator dan fasilitator
  - a. Semua instansi pemerintah harus satu padu
  - b. Setiap instansi yang terlibat dalam ekspor impor melepaskan diri dari visi dan misi sendiri, tetapi menterjemahkan visi dan misi presiden
  - c. Melaksanakan secara visi dan instansi secara konsisten dan professional
  - d. Diperkuat koordinasi dan komunikasi
- 2.** Reengineering proses pelaksanaan ekspor dan impor
  - a.** Revitalisasi proses yang diperlukan
    - 1)** Rangkaian rentang kendali Proses diperluas dimulai dari pra ekspor/impor dikaitkan dengan tujuan kemandirian yang meliputi
      - 1.** Penggunaan produk dalam negeri
      - 2.** Substitusi impor
      - 3.** Peningkatan kemampuan ekspor
      - 4.** Minimasi dampak impor
    - 2)** Setiap proses unik(tidak duplikasi atau multi tafsir)
    - 3)** Efisien dan efektif
    - 4)** Terukur
    - 5)** Terdokumentasi dan dapat ditelusuri dengan baik
  - b.** Identifikasi sarana prasana, serta SDM yang diperlukan
  - c.** Integrasikan ASW dan NSW kedalam sistem
- 3.** Reengineering seluruh system ekspor dan impor dengan melibatkan seluruh stake holder



DATA TABLE LPI

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs ?	Infrastructure ?	International shipment ?	Logistics competence ?	Tracking & tracing ?	Timelines ?
Germany	2014	1	4.12	4.10	4.32	3.74	4.12	4.17	4.36
Netherlands	2014	2	4.05	3.96	4.23	3.64	4.13	4.07	4.34
Belgium	2014	3	4.04	3.80	4.10	3.80	4.11	4.11	4.39
United Kingdom	2014	4	4.01	3.94	4.16	3.63	4.03	4.08	4.33
Singapore	2014	5	4.00	4.01	4.28	3.70	3.97	3.90	4.25
Sweden	2014	6	3.96	3.75	4.09	3.76	3.98	3.97	4.26
Norway	2014	7	3.96	4.21	4.19	3.42	4.19	3.50	4.36
Luxembourg	2014	8	3.95	3.82	3.91	3.82	3.78	3.68	4.71
United States	2014	9	3.92	3.73	4.18	3.45	3.97	4.14	4.14
Japan	2014	10	3.91	3.78	4.16	3.52	3.93	3.95	4.24
Ireland	2014	11	3.87	3.80	3.84	3.44	3.94	4.13	4.13
Canada	2014	12	3.86	3.61	4.05	3.46	3.94	3.97	4.18
France	2014	13	3.85	3.65	3.98	3.68	3.75	3.89	4.17
Switzerland	2014	14	3.84	3.92	4.04	3.58	3.75	3.79	4.06
Hong Kong, China	2014	15	3.83	3.72	3.97	3.58	3.81	3.87	4.06
Australia	2014	16	3.81	3.85	4.00	3.52	3.75	3.81	4.00
Denmark	2014	17	3.78	3.79	3.82	3.65	3.74	3.36	4.39
Spain	2014	18	3.72	3.63	3.77	3.51	3.83	3.54	4.07
Taiwan	2014	19	3.72	3.55	3.64	3.71	3.60	3.79	4.02

<b>Country</b>	<b>Year</b>	<b>LPI Rank</b>	<b>LPI Score</b>	<b>Customs</b>	<b>Infrastructure</b>	<b>International shipments</b>	<b>Logistics competence</b>	<b>Tracking &amp; tracing</b>	<b>Timelines</b>
<b>Italy</b>	2014	20	3.69	3.36	3.78	3.54	3.62	3.84	4.05
<b>Korea, Rep.</b>	2014	21	3.67	3.47	3.79	3.44	3.66	3.69	4.00
<b>Austria</b>	2014	22	3.65	3.53	3.64	3.26	3.56	3.93	4.04
<b>New Zealand</b>	2014	23	3.64	3.92	3.67	3.67	3.56	3.33	3.72
<b>Finland</b>	2014	24	3.62	3.89	3.52	3.52	3.72	3.31	3.80
<b>Malaysia</b>	2014	25	3.59	3.37	3.56	3.64	3.47	3.58	3.92
<b>Portugal</b>	2014	26	3.56	3.26	3.37	3.43	3.71	3.71	3.87
<b>United Arab Emirates</b>	2014	27	3.54	3.42	3.70	3.20	3.50	3.57	3.92
<b>China</b>	2014	28	3.53	3.21	3.67	3.50	3.46	3.50	3.87
<b>Qatar</b>	2014	29	3.52	3.21	3.44	3.55	3.55	3.47	3.87
<b>Turkey</b>	2014	30	3.50	3.23	3.53	3.18	3.64	3.77	3.68
<b>Poland</b>	2014	31	3.49	3.26	3.08	3.46	3.47	3.54	4.13
<b>Czech Republic</b>	2014	32	3.49	3.24	3.29	3.59	3.51	3.56	3.73
<b>Hungary</b>	2014	33	3.46	2.97	3.18	3.40	3.33	3.82	4.06
<b>South Africa</b>	2014	34	3.43	3.11	3.20	3.45	3.62	3.30	3.88
<b>Thailand</b>	2014	35	3.43	3.21	3.40	3.30	3.29	3.45	3.96
<b>Latvia</b>	2014	36	3.40	3.22	3.03	3.38	3.21	3.50	4.06
<b>Iceland</b>	2014	37	3.39	3.54	3.34	3.15	3.46	3.38	3.51
<b>Slovenia</b>	2014	38	3.38	3.11	3.35	3.05	3.51	3.51	3.82
<b>Estonia</b>	2014	39	3.35	3.40	3.34	3.34	3.27	3.20	3.55
<b>Romania</b>	2014	40	3.26	2.83	2.77	3.32	3.20	3.39	4.00
<b>Israel</b>	2014	41	3.26	3.10	3.11	2.71	3.35	3.20	4.18
<b>Chile</b>	2014	42	3.26	3.17	3.17	3.12	3.19	3.30	3.59
<b>Slovak</b>	2014	43	3.25	2.89	3.22	3.30	3.16	3.02	3.94

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs ?	Infrastructure ?	International shipments ?	Logistics competence ?	Tracking & tracing ?	Timelines ?
<b>Republic</b>									
<b>Greece</b>	2014	44	3.20	3.36	3.17	2.97	3.23	3.03	3.50
<b>Panama</b>	2014	45	3.19	3.15	3.00	3.18	2.87	3.34	3.63
<b>Lithuania</b>	2014	46	3.18	3.04	3.18	3.10	2.99	3.17	3.60
<b>Bulgaria</b>	2014	47	3.16	2.75	2.94	3.31	3.00	2.88	4.04
<b>Vietnam</b>	2014	48	3.15	2.81	3.11	3.22	3.09	3.19	3.49
<b>Saudi Arabia</b>	2014	49	3.15	2.86	3.34	2.93	3.11	3.15	3.55
<b>Mexico</b>	2014	50	3.13	2.69	3.04	3.19	3.12	3.14	3.57
<b>Malta</b>	2014	51	3.11	3.00	3.08	3.23	3.00	3.15	3.15
<b>Bahrain</b>	2014	52	3.08	3.29	3.04	3.04	3.04	3.29	2.80
<b>Indonesia</b>	2014	53	3.08	2.87	2.92	2.87	3.21	3.11	3.53
<b>India</b>	2014	54	3.08	2.72	2.88	3.20	3.03	3.11	3.51
<b>Croatia</b>	2014	55	3.05	2.95	2.92	2.98	3.00	3.11	3.37
<b>Kuwait</b>	2014	56	3.01	2.69	3.16	2.76	2.96	3.16	3.39
<b>Philippines</b>	2014	57	3.00	3.00	2.60	3.33	2.93	3.00	3.07
<b>Cyprus</b>	2014	58	3.00	2.88	2.87	3.01	2.92	3.00	3.31
<b>Oman</b>	2014	59	3.00	2.63	2.88	3.41	2.84	2.84	3.29
<b>Argentina</b>	2014	60	2.99	2.55	2.83	2.96	2.93	3.15	3.49
<b>Ukraine</b>	2014	61	2.98	2.69	2.65	2.95	2.84	3.20	3.51
<b>Egypt, Arab Rep.</b>	2014	62	2.97	2.85	2.86	2.87	2.99	3.23	2.99
<b>Serbia</b>	2014	63	2.96	2.37	2.73	3.12	3.02	2.94	3.55
<b>El Salvador</b>	2014	64	2.96	2.93	2.63	3.20	3.16	3.00	2.75
<b>Brazil</b>	2014	65	2.94	2.48	2.93	2.80	3.05	3.03	3.39
<b>Bahamas, The</b>	2014	66	2.91	3.00	2.74	2.96	2.92	2.64	3.19

<b>Country</b>	<b>Year</b>	<b>LPI Rank</b>	<b>LPI Score</b>	<b>Customs ?</b>	<b>Infrastructure ?</b>	<b>International shipments ?</b>	<b>Logistics competence ?</b>	<b>Tracking &amp; tracing ?</b>	<b>Timelines ?</b>
<b>Montenegro</b>	2014	67	2.88	2.83	2.84	3.15	2.45	2.76	3.19
<b>Jordan</b>	2014	68	2.87	2.60	2.59	2.96	2.94	2.67	3.46
<b>Dominican Republic</b>	2014	69	2.86	2.58	2.61	2.93	2.91	2.91	3.18
<b>Jamaica</b>	2014	70	2.84	2.88	2.84	2.79	2.72	2.72	3.14
<b>Peru</b>	2014	71	2.84	2.47	2.72	2.94	2.78	2.81	3.30
<b>Pakistan</b>	2014	72	2.83	2.84	2.67	3.08	2.79	2.73	2.79
<b>Malawi</b>	2014	73	2.81	2.79	3.04	2.63	2.86	2.63	2.99
<b>Kenya</b>	2014	74	2.81	1.96	2.40	3.15	2.65	3.03	3.58
<b>Nigeria</b>	2014	75	2.81	2.35	2.56	2.63	2.70	3.16	3.46
<b>Venezuela, RB</b>	2014	76	2.81	2.39	2.61	2.94	2.76	2.92	3.18
<b>Guatemala</b>	2014	77	2.80	2.75	2.54	2.87	2.68	2.68	3.24
<b>Paraguay</b>	2014	78	2.78	2.49	2.46	2.83	2.76	2.89	3.22
<b>Cote d'Ivoire</b>	2014	79	2.76	2.33	2.41	2.87	2.62	2.97	3.31
<b>Rwanda</b>	2014	80	2.76	2.50	2.32	2.78	2.64	2.94	3.34
<b>Bosnia and Herzegovina</b>	2014	81	2.75	2.41	2.55	2.78	2.73	2.55	3.44
<b>Maldives</b>	2014	82	2.75	2.95	2.56	2.92	2.79	2.70	2.51
<b>Cambodia</b>	2014	83	2.74	2.67	2.58	2.83	2.67	2.92	2.75
<b>São Tomé and Príncipe</b>	2014	84	2.73	2.42	2.59	2.95	2.50	3.13	2.77
<b>Lebanon</b>	2014	85	2.73	2.29	2.53	2.53	2.89	3.22	2.89
<b>Ecuador</b>	2014	86	2.71	2.49	2.50	2.79	2.61	2.67	3.18
<b>Costa Rica</b>	2014	87	2.70	2.39	2.43	2.63	2.86	2.83	3.04
<b>Kazakhstan</b>	2014	88	2.70	2.33	2.38	2.68	2.72	2.83	3.24

<b>Country</b>	<b>Year</b>	<b>LPI Rank</b>	<b>LPI Score</b>	<b>Customs ?</b>	<b>Infrastructure ?</b>	<b>International shipments ?</b>	<b>Logistics competence ?</b>	<b>Tracking &amp; tracing ?</b>	<b>Timelines ?</b>
<b>Sri Lanka</b>	2014	89	2.70	2.56	2.23	2.56	2.91	2.76	3.12
<b>Russian Federation</b>	2014	90	2.69	2.20	2.59	2.64	2.74	2.85	3.14
<b>Uruguay</b>	2014	91	2.68	2.39	2.51	2.64	2.58	2.89	3.06
<b>Armenia</b>	2014	92	2.67	2.62	2.38	2.75	2.75	2.50	3.00
<b>Namibia</b>	2014	93	2.66	2.27	2.57	2.70	2.69	2.56	3.15
<b>Moldova</b>	2014	94	2.65	2.46	2.55	3.14	2.44	2.35	2.89
<b>Nicaragua</b>	2014	95	2.65	2.66	2.20	2.69	2.58	2.58	3.17
<b>Algeria</b>	2014	96	2.65	2.71	2.54	2.54	2.54	2.54	3.04
<b>Colombia</b>	2014	97	2.64	2.59	2.44	2.72	2.64	2.55	2.87
<b>Burkina Faso</b>	2014	98	2.64	2.50	2.35	2.63	2.63	2.49	3.21
<b>Belarus</b>	2014	99	2.64	2.50	2.55	2.74	2.46	2.51	3.05
<b>Ghana</b>	2014	100	2.63	2.22	2.67	2.73	2.37	2.90	2.86
<b>Senegal</b>	2014	101	2.62	2.61	2.30	3.03	2.53	2.65	2.53
<b>Liberia</b>	2014	102	2.62	2.57	2.57	2.57	2.86	2.57	2.57
<b>Honduras</b>	2014	103	2.61	2.70	2.24	2.79	2.47	2.61	2.79
<b>Ethiopia</b>	2014	104	2.59	2.42	2.17	2.50	2.62	2.67	3.17
<b>Nepal</b>	2014	105	2.59	2.31	2.26	2.64	2.50	2.72	3.06
<b>Solomon Islands</b>	2014	106	2.59	2.49	2.46	2.22	2.72	2.72	2.96
<b>Burundi</b>	2014	107	2.57	2.60	2.40	2.60	2.51	2.51	2.76
<b>Bangladesh</b>	2014	108	2.56	2.09	2.11	2.82	2.64	2.45	3.18
<b>Benin</b>	2014	109	2.56	2.64	2.35	2.69	2.35	2.45	2.85
<b>Tunisia</b>	2014	110	2.55	2.02	2.30	2.91	2.42	2.42	3.16
<b>Fiji</b>	2014	111	2.55	2.40	2.47	2.72	2.22	2.47	2.97
<b>Angola</b>	2014	112	2.54	2.37	2.11	2.79	2.31	2.59	3.02

<b>Country</b>	<b>Year</b>	<b>LPI Rank</b>	<b>LPI Score</b>	<b>Customs</b>	<b>Infrastructure</b>	<b>International shipments</b>	<b>Logistics competence</b>	<b>Tracking &amp; tracing</b>	<b>Timelines</b>
<b>Chad</b>	2014	113	2.53	2.46	2.33	2.33	2.34	2.71	3.02
<b>Tajikistan</b>	2014	114	2.53	2.35	2.36	2.73	2.47	2.47	2.74
<b>Mauritius</b>	2014	115	2.51	2.25	2.50	2.62	2.48	2.34	2.88
<b>Georgia</b>	2014	116	2.51	2.21	2.42	2.32	2.44	2.59	3.09
<b>Macedonia, FYR</b>	2014	117	2.50	2.35	2.50	2.38	2.51	2.46	2.81
<b>Libya</b>	2014	118	2.50	2.41	2.29	2.29	2.29	2.85	2.85
<b>Mali</b>	2014	119	2.50	2.08	2.20	2.80	2.20	2.70	2.90
<b>Botswana</b>	2014	120	2.49	2.38	2.23	2.42	2.58	2.40	2.94
<b>Bolivia</b>	2014	121	2.48	2.40	2.17	2.35	2.68	2.68	2.60
<b>Guinea</b>	2014	122	2.46	2.34	2.10	2.47	2.35	2.41	3.10
<b>Zambia</b>	2014	123	2.46	2.54	2.31	2.13	2.47	2.47	2.91
<b>Guyana</b>	2014	124	2.46	2.46	2.40	2.43	2.27	2.47	2.74
<b>Azerbaijan</b>	2014	125	2.45	2.57	2.71	2.57	2.14	2.14	2.57
<b>Papua New Guinea</b>	2014	126	2.43	2.40	2.23	2.47	2.47	2.27	2.73
<b>Guinea-Bissau</b>	2014	127	2.43	2.43	2.29	2.29	2.57	2.29	2.71
<b>Comoros</b>	2014	128	2.40	2.58	2.30	2.51	2.26	2.37	2.37
<b>Uzbekistan</b>	2014	129	2.39	1.80	2.01	2.23	2.37	2.87	3.08
<b>Niger</b>	2014	130	2.39	2.49	2.08	2.38	2.28	2.36	2.76
<b>Lao PDR</b>	2014	131	2.39	2.45	2.21	2.50	2.31	2.20	2.65
<b>Madagascar</b>	2014	132	2.38	2.06	2.15	2.38	2.33	2.29	3.07
<b>Lesotho</b>	2014	133	2.37	2.22	2.35	2.48	2.23	2.35	2.60
<b>C.A.R.</b>	2014	134	2.36	2.47	2.50	2.16	2.31	2.31	2.47
<b>Mongolia</b>	2014	135	2.36	2.20	2.29	2.62	2.33	2.13	2.51
<b>Equatorial</b>	2014	136	2.35	2.35	2.11	2.11	2.20	2.53	2.86

<b>Country</b>	<b>Year</b>	<b>LPI Rank</b>	<b>LPI Score</b>	<b>Customs</b>	<b>Infrastructure</b>	<b>International shipments</b>	<b>Logistics competence</b>	<b>Tracking &amp; tracing</b>	<b>Timelines</b>
<b>Guinea</b>									
<b>Zimbabwe</b>	2014	137	2.34	1.89	2.25	2.25	2.50	2.22	2.93
<b>Tanzania</b>	2014	138	2.33	2.19	2.32	2.32	2.18	2.11	2.89
<b>Togo</b>	2014	139	2.32	2.09	2.07	2.47	2.14	2.49	2.60
<b>Turkmenistan</b>	2014	140	2.30	2.31	2.06	2.56	2.07	2.32	2.45
<b>Iraq</b>	2014	141	2.30	1.98	2.18	2.31	2.15	2.31	2.85
<b>Cameroon</b>	2014	142	2.30	1.86	1.85	2.20	2.52	2.52	2.80
<b>Bhutan</b>	2014	143	2.29	2.09	2.18	2.38	2.48	2.28	2.28
<b>Haiti</b>	2014	144	2.27	2.25	2.00	2.27	2.14	2.32	2.63
<b>Myanmar</b>	2014	145	2.25	1.97	2.14	2.14	2.07	2.36	2.83
<b>Gambia, The</b>	2014	146	2.25	2.06	2.00	2.67	2.22	2.00	2.46
<b>Mozambique</b>	2014	147	2.23	2.26	2.15	2.08	2.10	2.08	2.74
<b>Mauritania</b>	2014	148	2.23	1.92	2.40	2.07	2.06	2.22	2.75
<b>Kyrgyz Republic</b>	2014	149	2.21	2.03	2.05	2.43	2.13	2.20	2.36
<b>Gabon</b>	2014	150	2.20	2.00	2.08	2.58	2.25	1.92	2.31
<b>Yemen, Rep.</b>	2014	151	2.18	1.62	1.87	2.35	2.21	2.21	2.78
<b>Cuba</b>	2014	152	2.18	2.17	1.84	2.47	2.08	1.99	2.45
<b>Sudan</b>	2014	153	2.16	1.87	1.90	2.23	2.18	2.42	2.33
<b>Djibouti</b>	2014	154	2.15	2.20	2.00	1.80	2.21	2.00	2.74
<b>Syrian Arab Republic</b>	2014	155	2.09	2.07	2.08	2.15	1.82	1.90	2.53
<b>Eritrea</b>	2014	156	2.08	1.90	1.68	1.90	2.23	2.01	2.79
<b>Congo, Rep.</b>	2014	157	2.08	1.50	1.83	2.17	2.17	2.17	2.58

<b>Country</b>	<b>Year</b>	<b>LPI Rank</b>	<b>LPI Score</b>	<b>Customs</b>	<b>Infrastructure</b>	<b>International shipments</b>	<b>Logistics competence</b>	<b>Tracking &amp; tracing</b>	<b>Timelines</b>
<b>Afghanistan</b>	2014	158	2.07	2.16	1.82	1.99	2.12	1.85	2.48
<b>Congo, Dem. Rep.</b>	2014	159	1.88	1.78	1.83	1.70	1.84	2.10	2.04
<b>Somalia</b>	2014	160	1.77	2.00	1.50	1.75	1.75	1.75	1.88