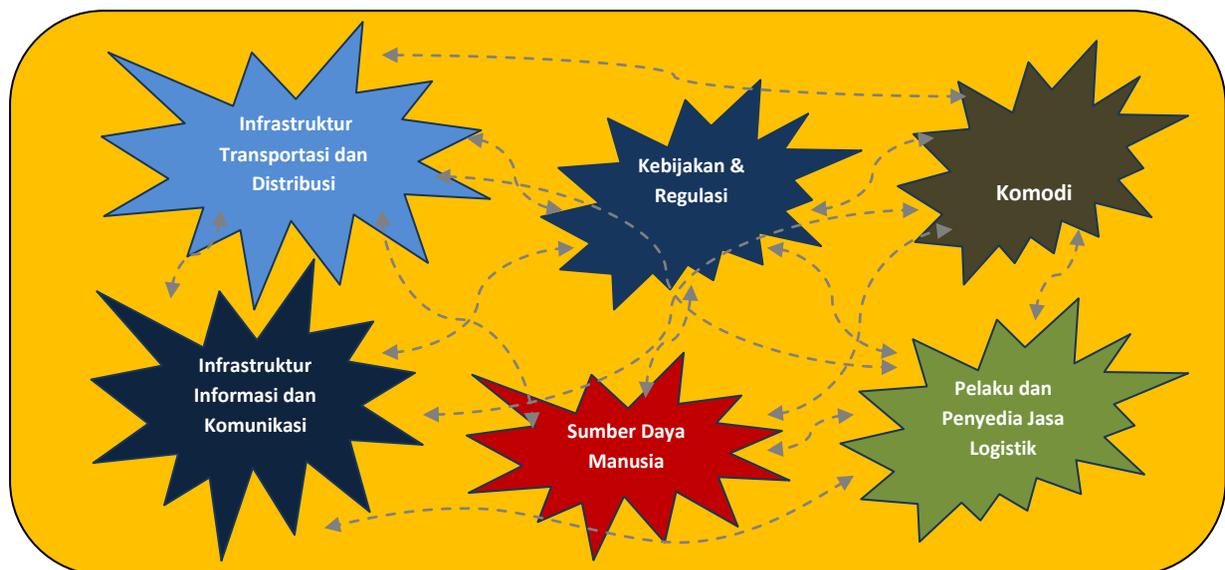


BAB 2

PERKEMBANGAN DAN PERMASALAHAN LOGISTIK NASIONAL

Secara umum sistem logistik di Indonesia saat ini belum memiliki kesatuan visi yang mampu mendukung peningkatan daya saing pelaku bisnis dan peningkatan kesejahteraan rakyat, bahkan pembinaan dan kewenangan terkait kegiatan logistik relatif masih bersifat parsial dan sektoral di masing-masing kementerian atau lembaga terkait, sementara koordinasi yang ada belum memadai.



Gambar 2.1. Ilustrasi Kondisi Aktual Logistik Nasional

Gambar 2.1 di atas merupakan ilustrasi umum keadaan logistik nasional yang selama ini berjalan, dimana: (a) komoditas penggerak utama (*key commodity factor*) sebagai penggerak aktivitas logistik belum terkoordinasi secara efektif, belum adanya fokus komoditas yang ditetapkan sebagai komitmen nasional, dan belum optimalnya volume perdagangan ekspor dan impor; (b) infrastruktur transportasi belum memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas yang antara lain karena belum adanya pelabuhan *hub*, belum dikelola secara terintegrasi, efektif dan efisien, serta belum efektifnya intermodal transportasi dan interkoneksi antara infrastruktur pelabuhan, pergudangan, transportasi dan wilayah *hinterland*, (c) pelaku dan penyedia jasa logistik masih berdaya saing rendah karena terbatasnya jaringan bisnis pelaku dan penyedia jasa logistik lokal sehingga pelaku multinasional lebih dominan dan terbatasnya kualitas dan kemampuan Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik Nasional; (d) Teknologi Informasi dan Komunikasi belum didukung oleh ketersediaan infrastruktur dan jaringan yang handal, masih terbatasnya jangkauan jaringan pelayanan non seluler, dan masih terbiasanya menggunakan sistem manual (*paper based system*) dalam transaksi logistik; (e) SDM logistik masih memiliki kompetensi rendah yang disertai oleh belum

memadainya Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Bidang Logistik; (f) regulasi dan kebijakan masih bersifat parsial dan sektoral, yang disertai oleh masih rendahnya penegakan hukum, belum efektifnya Koordinasi Lintas Sektoral, dan belum adanya lembaga yang menjadi integrator kegiatan logistik Nasional.

Kondisi umum di atas menjadi penyebab dari belum optimalnya kinerja sektor logistik nasional yang tercermin dari tingginya biaya logistik dan pelayanan yang belum optimal, sehingga hal ini mempengaruhi daya saing dunia usaha di pasar global. Berdasarkan survei yang dilakukan *World Bank* pada tahun 2010 yang kemudian dituangkan dalam *Logistics Performance Index (LPI)*, posisi LPI Indonesia secara menyeluruh berada pada peringkat 75 (tujuh puluh lima) dari 155 (seratus lima puluh lima) negara. Berikut ini adalah gambaran umum perkembangan Sistem Logistik Nasional yang lebih rinci yang terkait dengan pergerakan barang, infrastuktur logistik yang mendukung, pelaku dan penyedia jasa logistik, sumber daya manusia, kinerja dan permasalahan yang dihadapi.

A. KINERJA LOGISTIK NASIONAL SECARA UMUM

Walaupun Indonesia telah melakukan berbagai upaya pembenahan di bidang logistik domestik, akan tetapi dengan persaingan global yang semakin ketat kinerja logistik nasional masih belum menggembirakan. Salah satu indikator yang menunjukkan kinerja logistik suatu negara adalah *Logistics Performance Index (LPI)* yang dikeluarkan Bank Dunia, yang menilai kinerja sektor logistik negara-negara di dunia berdasarkan persepsi dari pelaku usaha. LPI terdiri dari 7 (tujuh) komponen pengukuran, yaitu: (1) kepabeanan (*custom*), (2) infrastruktur (*infrastructure*), (3) kemudahan mengatur pengapalan internasional (*international shipment*), (4) kompetensi (*competence*) logistik dari pelaku dan penyedia jasa lokal, (5) pelacakan (*tracking dan tracing*), (6) biaya logistik dalam negeri (*domestic logistics cost*), dan (7) waktu antar (*delivery timelines*). Berdasarkan survei LPI dari *World Bank* pada tahun 2007 dan 2010, kinerja logistik Indonesia dalam kurun waktu 3 tahun terlihat menurun, seiring dengan menurunnya peringkat LPI Indonesia dari urutan 43 (empat puluh tiga) pada tahun 2007, menjadi urutan 75 (tujuh puluh lima) pada tahun 2010.

Tabel 2.1. Posisi Indonesia Ditinjau dari Kinerja Logistik

Country	LPI		Custom		Infrastructure		International Shipment		Competence		Tracking & Tracing		Domestic Logistics		Timelines	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Tahun 2007																
Singapore	1	4.19	3	3.90	2	2.47	2	4.04	2	4.21	1	4.25	113	2.70	1	4.53
Malaysia	27	3.28	23	3.36	25	3.44	24	3.44	26	3.40	28	3.51	36	3.13	26	3.95
Thailand	31	3.31	32	3.03	32	3.16	32	3.24	29	3.31	36	3.25	25	3.21	28	3.91
Indonesia	43	3.01	44	2.73	45	2.83	44	3.05	50	2.90	33	3.30	92	2.84	58	3.28
Vietnam	53	2.89	37	2.89	60	2.50	47	3.00	56	2.80	53	2.94	17	3.30	65	3.22
Philippines	65	2.69	53	2.64	86	2.26	63	2.77	55	2.83	50	2.92	58	3.00	67	3.17
Tahun 2010																
Singapore	2	4.09	2	4.02	4	4.22	1	3.86	6	4.12	6	4.15			14	4.23
Malaysia	29	3.44	36	3.11	28	3.50	13	3.50	31	3.34	41	3.32			37	3.86
Thailand	35	3.29	39	3.02	36	3.16	30	3.27	39	3.16	37	3.41			48	3.73
Philippines	44	3.14	54	2.67	64	2.57	20	3.40	47	2.95	44	3.29			42	3.83
Vietnam	53	2.96	53	3.26	66	2.56	58	3.04	51	2.89	55	3.10			76	3.44
Indonesia	75	2.76	72	2.43	69	2.54	80	2.83	62	2.47	80	2.77			69	3.46
Growth	↓ -32		↓ -28		↓ -24		↓ -36		↓ -42		↓ -47				↓ -11	

Sumber: World Bank, diolah kembali

Dari Tabel 2.1 di atas, terlihat bahwa pergeseran urutan *ranking* Singapura, Malaysia, Thailand dan Vietnam dari tahun 2007 ke 2010 tidak menunjukkan perubahan yang berarti. Namun, dilain pihak ranking Philipina meningkat tajam dari 65 pada tahun 2007 menjadi 44 tahun 2010, dan *ranking* Indonesia turun tajam dari urutan 43 menjadi 75.

Sementara menurut laporan *Doing Business 2011* waktu yang diperlukan untuk mengimpor barang dari luar negeri mencapai 27 (dua puluh tujuh) hari, jauh lebih lama bila dibandingkan dengan beberapa negara ASEAN lainnya, seperti Malaysia 14 (empat belas) hari, Thailand 13 (tiga belas) hari, Philipina 16 (enam belas) hari, bahkan Vietnam hanya memerlukan waktu 21 (dua puluh satu) hari. Begitu juga waktu yang diperlukan untuk memulai suatu usaha di Indonesia memerlukan 47 (empat puluh tujuh) hari dengan melalui 9 (sembilan) prosedur, yang di bawah kinerja beberapa negara ASEAN lainnya, seperti di Malaysia 17 (tujuh belas) hari dengan 9 (sembilan) prosedur, Thailand 32 (tiga puluh dua) hari dengan 7 (tujuh) prosedur, dan Indonesia sedikit di atas Vietnam yang masih memerlukan waktu 50 (lima puluh) hari dengan 11 (sebelas) prosedur. Pelayanan di pelabuhan juga masih memerlukan waktu yang relatif lama. Menurut kajian JICA (2004) waktu yang diperlukan untuk melakukan proses pemasukan barang di pelabuhan Tanjung Priok rata rata mencapai 7 (tujuh) hari, lebih lama dari proses kepabeanan yang memerlukan waktu 5,5 (lima koma lima) hari, sementara itu di Singapura hanya 1 (satu) hari, USA dan Jerman 2 (dua) hari, dan Jepang 3,1 (tiga koma satu) hari.

Sementara itu, ditinjau dari biaya logistik dalam negeri, posisi Indonesia berada pada peringkat ke-92 (sembilan puluh dua) dari 150 (seratus lima puluh) negara. Kajian LPEM UI pada tahun 2005 menyatakan bahwa prosentase biaya logistik di Indonesia dibandingkan biaya produksi adalah 14,0% (empat belas persen) dimana *inbound* 7,2% (tujuh koma dua persen), *Industry* 2,9% (dua koma sembilan persen), dan *outbound* 4,0% (empat persen). Kajian lain yang berasal dari berbagai sumber sebagaimana disajikan pada Tabel 2.2. memperlihatkan perbandingan biaya logistik beberapa Negara.

Tabel 2.2. Biaya Logistik Indonesia Dibandingkan Negara-Negara Maju

Negara	% Biaya Logistik terhadap PDB	% Biaya Logistik terhadap Biaya Penjualan
Amerika Serikat	9,9%	9,4%
Jepang	10,6%	5,9%
Korea Selatan	16,3%	12,5%
Indonesia	27% *)	

*) Pusat Pengkajian Logistik dan Rantai Pasok ITB

Tabel 2.2 di atas menunjukkan bahwa biaya logistik per Produk Domestik Bruto (PDB) yang terendah adalah Amerika Serikat dan Jepang, yang masing-masingnya adalah 9,9% (sembilan koma sembilan persen) dan 10,6% (sepuluh koma enam persen). Walaupun biaya logistik Amerika Serikat relatif lebih rendah dibandingkan Jepang, namun Jepang terlihat masih lebih efisien. Tingkat efisiensi ini diukur melalui indikator proporsi biaya logistik per penjualan, di mana Jepang hanya 5,9% (lima koma sembilan persen) sedangkan Amerika Serikat 9,4% (sembilan koma empat persen). Sementara itu, Korea Selatan mampu menekan biaya logistik per PDB sebesar 16,3% (enam belas koma tiga persen) dengan biaya logistik per penjualan sebesar 12,5% (dua belas koma lima persen). Sedangkan untuk Indonesia belum ada angka yang pasti, namun biaya logistik nasional yang diperkirakan mencapai 27% (dua puluh tujuh persen) dari PDB. Sementara itu berdasarkan perhitungan yang dilakukan oleh Kementerian Perindustrian dengan menggunakan analisis Input-Output tahun 2005, rasio biaya logistik terhadap Nilai Tambah Bruto di sektor industri untuk 24 (dua puluh empat) sektor Industri adalah sebesar 61,1% (enam puluh satu koma satu persen). Sedangkan, rasio biaya logistik industri terhadap Output sektor industri adalah sebesar 16,3% (enam belas koma tiga persen).

Mahalnya biaya logistik dalam negeri di Indonesia tidak hanya disebabkan oleh tingginya biaya transportasi darat dan laut, tetapi juga disebabkan oleh faktor-faktor lain yang terkait dengan regulasi, SDM, proses dan manajemen logistik yang belum efisien, dan kurangnya profesionalisme pelaku dan penyedia jasa logistik nasional sehingga menyebabkan belum efisiennya perusahaan jasa pengiriman barang dalam negeri (*domestic freight forwarding industry*).

B. PERGERAKAN KOMODITAS

1. PERDAGANGAN INTERNASIONAL

KOMODITAS EKSPOR

Ekspor Indonesia pada tahun 2010 mengalami pemulihan dengan tingkat pertumbuhan yang cukup tinggi, setelah mengalami kontraksi di tahun 2009 karena dampak krisis ekonomi global selama tahun 2007-2008. Pemulihan ini terlihat terus berlanjut di tahun berikutnya, dimana selama Semester I tahun 2011 ekspor Indonesia naik sebesar 36,0% (tiga puluh enam persen) dibanding tahun lalu pada periode yang sama, atau mencapai nilai sebesar USD 98,6 (sembilan puluh delapan koma enam) miliar. Kenaikan ekspor yang cukup besar ini disebabkan oleh adanya pemulihan ekonomi global paska krisis 2008 yang mendorong naiknya permintaan di pasar global. Ekspor nonmigas di tahun 2010 yang pulih dengan pertumbuhan sebesar 33,2% (tiga puluh tiga koma dua persen) sebagian besar disebabkan oleh tingginya tingkat pertumbuhan ekspor produk industri yang sebesar 36,7% (tiga puluh enam koma tujuh persen).

Tabel 2.3. Ringkasan Perkembangan Ekspor Indonesia

Uraian	Nilai FOB (Juta US\$)		% Perubahan Sem I- 2011 thd 2010	% Peran Thd total Sem I - 2011
	Jan - Des 2010	Semester I - 2011		
Total Ekspor	157.779,1	98.644,0	36,0	100.0
Migas	28.089,6	13.164,1	48,8	19.9
Minyak Mentah	10.402,9	4.557,0	38,0	6.4
Hasil Minyak	3.967,3	2.116,5	21,2	2.6
Gas	13.669,4	6.490,6	65,3	10.9
Nonmigas	129.739,5	79.061,6	33,2	80,1

Sumber : BPS 2011

Selain itu, lima kelompok barang ekspor yang memberikan kontribusi terbesar terhadap ekspor nonmigas Indonesia tahun 2011 (Semester I) adalah bahan bakar mineral (HS 27) sebesar USD 12,2 (dua belas koma dua) miliar, lemak dan minyak hewan/nabati (HS 15) sebesar USD 10,4 (sepuluh koma empat) miliar; mesin/peralatan listrik (HS 85) sebesar USD 7,6 (tuju koma enam) miliar; bijih, kerak, dan abu logam (HS 26) sebesar USD 5,4 (lima koma empat) miliar, serta karet dan barang dari karet (HS 40) sebesar USD 3,7 (tiga koma tujuh) miliar. Adapun total kontribusi kelima kelompok barang tersebut terhadap ekspor nonmigas Indonesia tahun 2011 (Semester I) adalah sebesar 49,6% (empat puluh sembilan koma enam persen).

Tabel 2.4. Perkembangan Ekspor Nonmigas Indonesia

Golongan Barang (HS)	Nilai FOB (Juta (US\$))		Perubahan Januari 2011 thd Desember 2010 (Juta US\$)	% Peran thd Total Nonmigas Januari 2011
	2010	Semester I -2011		
1 Bahan bahan mineral (27)	18.725,7	12.178,7	32,3	15,4
2 Lemak & minyak hewan nabati (15)	16.312,2	10.355,6	81,3	13,1
3 Mesin/peralatan listrik (85)	10.373,2	7.593,1	74,9	9,6
4 Bijih, Kerak, dan abu logam (26)	8.148,0	5.399,2	12,0	6,8
5 Karet dan barang dari karet (40)	9.373,2	3.683,7	0,4	4,7
Total 5 Golongan Barang	62.932,3	39.210,3	41,3	49,6
Lainnya	66.807,2	39.851,3	26,1	50,4
Total Ekspor Nonmigas	129,739.5	79.061,60	33,2	100,0

Sumber : BPS 2011

Berdasarkan negara tujuan ekspor, dalam beberapa tahun terakhir pangsa pasar Jepang dan AS sebagai negara tujuan ekspor Indonesia telah mulai mengalami penurunan, sementara pangsa pasar China cenderung meningkat. Pada tahun 2010 China bahkan menjadi pasar tujuan ekspor Indonesia yang paling utama, melampaui Korea dan India (Tabel 2.5). Beberapa tujuan utama ekspor Indonesia lainnya adalah ke Jepang, AS dan negara-negara kawasan Eropa.

Tabel 2.5 Negara Tujuan Ekspor

Negara Tujuan Ekspor	Tahun 2010		Peran thd Total Ekspor
	Nilai Ekspor (Juta - US\$)	Volume (ribu - ton)	
China	15,692.61	137,643.67	28.74%
Jepang	5,781.81	61,311.20	12.80%
India	9,915.04	58,778.07	12.27%
Korea	12,574.64	57,383.58	11.98%
Taiwan	4,837.57	29,045.27	6.07%
Malaysia	9,362.33	25,401.68	5.30%
Thailand	4,566.57	15,816.91	3.30%
Singapura	13,723.27	13,424.42	2.80%
Philipina	3,180.74	12,533.75	2.62%
Hong Kong	2,501.41	10,209.04	2.13%
Italia	2,369.98	7,833.37	1.64%
USA	14,266.63	6,413.14	1.64%
Belanda	3,722.46	6,039.33	1.28%
Australia	4,244.40	5,264.20	1.10%
Spanyol	2,328.70	2,781.39	0.58%
Pakistan	688.19	2,637.39	0.55%
Vietnam	1,946.22	2,611.48	0.55%
Meksiko	762.66	1,700.62	0.38%
Bangladesh	1,018.61	1,617.25	0.34%
New Zealand	396.25	1,356.87	0.28%
Lainnya	23,899.02	19,044.17	3.98%

Sumber : BPS 2010 (diolah)

KOMODITAS IMPOR

Pertumbuhan impor Indonesia pada Semester I tahun 2011 adalah sebesar 32,8% (tiga puluh dua koma delapan persen) dibandingkan dengan tahun sebelumnya pada periode yang sama, atau mencapai nilai sebesar USD 83,6 (delapan puluh tiga koma enam) miliar. Pertumbuhan ini didorong oleh meningkatnya impor migas sebesar 46,6% (empat puluh enam koma enam persen) dan impor nonmigas sebesar 29,2% (dua puluh sembilan koma dua persen). Secara komposisi, peran impor nonmigas terhadap total impor adalah sebesar 77,0% (tujuh puluh tujuh persen) yang masih lebih tinggi dibandingkan dengan peran impor migas yang sebesar 23,0% (dua puluh tiga persen). Meskipun pertumbuhan impor migas di tahun 2011 jauh lebih tinggi dibandingkan dengan pertumbuhan impor nonmigas, peran impor nonmigas tetap masih mendominasi impor Indonesia, terutama impor barang modal dan bahan baku untuk industri.

Tabel 2.6 Ringkasan Perkembangan Impor Indonesia

Uraian	Nilai (USD Juta)		Pertumbuhan Semester I-2011 terhadap Semester I-2010	% Peran thd Total Impor Semester I-2011
	2010	Semester I-2011		
Total Impor	135,663.3	83.591,7	32,8%	100,0%
Migas	27,412.7	19.239,8	46,6%	23,0%
Minyak Mentah	8,531.3	4.883,8	15,6%	5,8%
Hasil Minyak	18,018.2	13.650,9	59,6%	16,3%
Gas	863.2	705,1	102,2%	0,8%
Nonmigas	108,250.6	64.351,9	29,2%	77,0%

Sumber : BPS 2011

Lima kelompok barang dengan nilai impor terbesar selama tahun 2011 (Semester 1) adalah mesin dan peralatan mekanik, mesin dan peralatan listrik, besi dan baja, kendaraan bermotor dan komponennya, serta bahan kimia organik. Peran lima kelompok barang tersebut terhadap impor nonmigas total adalah sebesar 47,5% (empat puluh tujuh koma lima persen) dengan tingkat pertumbuhan yang sebesar 25,0% (dua puluh lima persen).

Tabel 2.7 Perkembangan Impor Nonmigas Indonesia

Golongan Barang (HS)	Nilai CIF (Juta US\$)		Pertumbuhan impor Semester I-2011	Peran thd Impor Nonmigas Semester I-2011 (%)
	2010	Semester I-2011		
1 Mesin dan Peralatan mekanik (84)	20.019,0	11.131,6	21,4	17,3
2 Mesin dan peralatan listrik (85)	15.633,2	8.562,8	22,0	13,3
3 Besi dan Baja (72)	6.371,5	4.125,0	37,2	6,4
4 Kend. bermotor dan bagiannya (87)	5.737,4	3.401,4	29,4	5,3
5 Bahan kimia organik (29)	5.326,4	3.350,3	26,9	5,2
Total 5 Golongan Barang Utama	53.087,5	30.571,1	25,0	47,5
Lainnya	55.063,1	33.780,8	33,2	52,5
Total Impor Nonmigas	108.150,6	64.351,9	29,2	100,0

Sumber : BPS 2011

Negara asal impor Indonesia didominasi oleh Negara-negara Asia, terutama Singapura, Malaysia, dan China (Tabel 2.8). Tingginya impor dari Singapura tersebut terutama karena masih tingginya impor Indonesia terhadap produk olahan minyak.

Tabel 2.8. Negara Asal Impor

Negara Asal Impor	Tahun 2010		Peran thd Total Impor
	Nilai Impor (Juta - US\$)	Volume (ribu-ton)	
Singapura	20,240.83	17,691.90	15.98%
Malaysia	8,648.72	11,208.74	10.13%
China	20,424.22	10,554.38	9.53%
Australia	4,099.04	7,523.49	5.80%
Saudi Arabia	4,360.84	6,834.68	6.17%
United States	9,399.15	6,109.92	5.52%
Korea	7,703.00	5,315.36	4.80%
Thailand	7,470.73	5,006.50	4.52%
Jepang	16,965.80	3,976.86	3.59%
Brazil	1,717.47	3,318.15	3.00%
India	3,294.76	3,155.49	2.85%
Argentina	945.12	2,573.43	2.32%
Canada	1,108.42	1,997.76	1.80%
Kuwait	1,372.71	1,996.48	1.80%
Taiwan	3,241.95	1,784.89	1.61%
Azerbaijan	896.39	1,518.20	1.37%
Nigeria	921.59	1,489.17	1.35%
Chile	309.05	1,237.29	1.12%
Egypt	190.70	1,158.93	1.05%
Brunai Darussalam	666.18	1,106.60	1.00%
Lainnya	21,686.60	15,142.79	13.58%

Sumber : BPS 2010 (diolah)

2. PERDAGANGAN DOMESTIK

Sebagai negara kepulauan, peranan logistik dalam pergerakan aliran barang di dalam negeri memegang peranan penting tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat, tetapi juga sebagai wahana

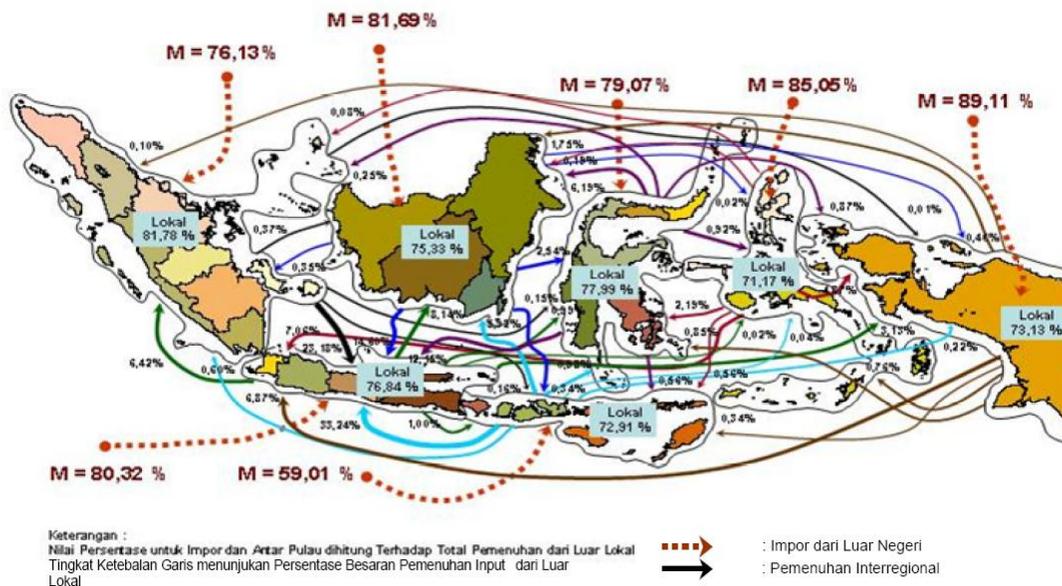
untuk mengantarkan hasil produksi pertanian, pertambangan dan industri agar dapat digunakan dan dipasarkan, baik di dalam negeri maupun luar negeri. Sektor maritim memiliki kontribusi langsung terhadap permintaan akhir pada: perikanan laut (*marine fishing*); produksi minyak mentah dan gas alam (*crude petroleum and natural gas production*); pengalengan, pengawetan dan pengolahan ikan (*canning, preserving and processing fish*); pengilangan minyak (*petroleum refineries*); aneka industri minyak dan batubara (*manufacture of miscellaneous petrol & coal products*); industri permesinan (*manufacture of marine engines*); industri peralatan perikanan (*manufacture of fishing equipment & requisite*); industri galangan kapal (*ship building and repairing*); jalur pipa (*pipeline transport*); pelayaran dan penyeberangan (*ocean & coastal water transport*); layanan pendukung transportasi laut (*supporting service to water transport*); asuransi maritim (*marine insurance*); administrasi maritim (*marine administration*); dan pendidikan kemaritiman (*maritime education*).

Tabel 2.9 dan Gambar 2.2 berikut memperlihatkan pergerakan barang dalam pemenuhan kebutuhan antara dan kebutuhan akhir untuk konsumsi rumah tangga nasional.

Tabel 2.9. Struktur Pemenuhan Permintaan Konsumsi Rumah Tangga Lokal, Antar Propinsi dan Impor

%	Sumatera	Jawa	Bali & Nusra	Kalimantan	Sulawesi	Maluku	Papua
Lokal	83,77	83,81	80,8	75,02	86,55	68,86	64,72
Impor (Luar Negeri & Domestik)	16,23	16,19	19,2	24,98	13,45	31,14	35,28
Impor Luar Negeri	10,93	12,98	7,68	16,98	7,96	24,57	31,51
Impor Domestik (Antar Pulau)	5,30	3,21	11,52	8,00	5,49	6,57	3,77
Sumatera		1,23	0,11	0,21	0,07	0,03	0,04
Jawa	5,11		9,73	6,92	3,62	3,52	2,42
Nusra	0,05	0,49		0,24	0,13	0,13	0,12
Kalimantan	0,10	1,05	1,09		1,11	0,02	0,62
Sulawesi	0,04	0,34	0,43	0,61		0,92	0,30
Maluku	0,00	0,01	0,01	0,00	0,19		0,27
Papua	0,00	0,09	0,16	0,01	0,38	1,96	

Sumber: Daerah dalam angka, Bappenas 2006



Gambar 2.2. Pola Spasial Pemenuhan Permintaan Antara Lokal, Antar Propinsi dan Impor

Tabel 2.10 menunjukkan bahwa angkutan penyeberangan sangat dibutuhkan untuk menghubungkan antar pulau di Indonesia. Dari tahun ke tahun jumlah penumpang yang diangkut oleh angkutan penyeberangan semakin meningkat, demikian pula untuk komoditas barang. Sekitar 80-90% (delapan puluh sampai sembilan puluh persen) angkutan barang koridor Jawa-Sumatera dilakukan dengan moda angkutan jalan/truk yang dipadukan dengan angkutan penyeberangan. Estimasi pergerakan barang (O-D) melalui jalur Pantura dan Lintas Timur Sumatera berdasarkan hasil survei tahun 2007 di beberapa Jembatan Timbang (belum mempertimbangkan data yang tidak tercatat) disajikan pada Tabel 2.11. Disinilah peran transportasi laut dalam membangun dan mendukung perdagangan nasional.

Tabel 2.10. Produksi Penumpang, Barang dan Kendaraan Yang diangkut oleh Angkutan Penyeberangan

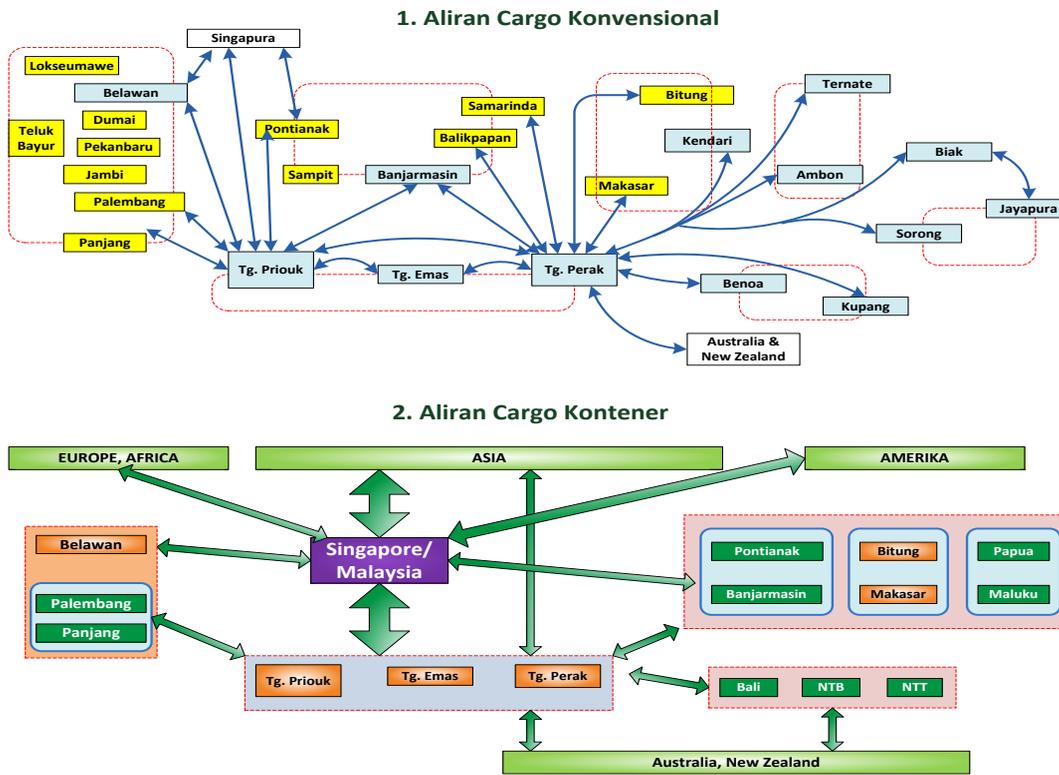
No.	Uraian	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
1	Penumpang	Orang	26,501,889	27,829,666	40,557,832	46,926,166	61,011,280
2	Barang *)	Ton	25,187,160	25,422,005	31,936,937	41,079,174	44,068,406
3	Kendaraan	Unit	10,991,971	11,889,055	11,874,500	14,224,447	13,885,667

Sumber : Direktorat LLASDP, Ditjen Hubdar, Desember 2009 (diolah kembali)

Catatan: *) Data barang hanya data asumsi berdasarkan KM 58 Tahun 2003, barang tidak lagi didata

Lalu Lintas Kargo: Pada prinsipnya lalu lintas kargo dapat dikelompokkan atas aliran kargo konvensional dan aliran kargo kontainer. Aliran kargo konvensional biasa digunakan untuk barang yang diangkut tidak menggunakan kontainer, sedangkan barang yang menggunakan kontainer akan mengikuti aliran kargo kontainer. Gambar

2.3 berikut merupakan skema aliran kargo di Indonesia baik untuk aliran kargo konvensional maupun aliran kargo kontainer.



Gambar 2.3. Aliran Kargo Nasional

Lalu lintas kontainer melalui pelabuhan yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia I-IV pada tahun 2007 mencapai 7,6 (tujuh koma enam) juta TEUs. Jumlah ini meliputi kegiatan kargo internasional dan kargo dalam negeri. Tabel 2.11 berikut menunjukkan tren pertumbuhan se Indonesia hampir 6% (enam persen) dari volume kontainer yang ditangani oleh PT. Pelabuhan Indonesia dari tahun 2003–2007. Volume ini akan meningkat karena menurut studi ASEAN tahun 1999 dalam kurun waktu 15 tahun mendatang, diperkirakan kenaikan lalu lintas angkutan barang melalui kontainer sebesar 3 (tiga) kali lipat, non kontainer 2 (dua) kali lipat, angkutan udara 5 (lima) kali lipat, dan volume perdagangan antar negara ASEAN sebesar 20–30% (dua puluh sampai tiga puluh) dalam kurun waktu 15 tahun mendatang.

Tabel 2.11. Arus Kontainer Yang Dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia I-IV

No	Uraian	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
1	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I	(TEUs)	281,106	304,002	319,202	900,623	1,340,337
		(Box)	217,629	237,703	249,585	735,134	1,118,810
2	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II	(TEUs)	3,733,380	3,920,049	4,116,045	4,527,650	4,754,031
		(Box)	2,798,545	2,938,472	3,085,346	3,393,880	3,563,559
3	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III	(TEUs)	1,916,494	1,994,534	2,213,353	2,388,827	2,468,310
		(Box)	2,408,984	2,506,258	2,755,574	2,931,166	2,989,653
4	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV	(TEUs)	735,215	544,058	571,261	1,031,450	1,185,024
		(Box)	715,023	612,298	692,913	978,354	1,076,174
	Jumlah Total	(TEUs)	6,666,195	6,762,643	7,219,861	8,848,590	9,747,702
		(Box)	6,140,181	6,294,731	6,783,418	8,038,534	8,748,196

Sumber : Statistik Kementerian Perhubungan 2009

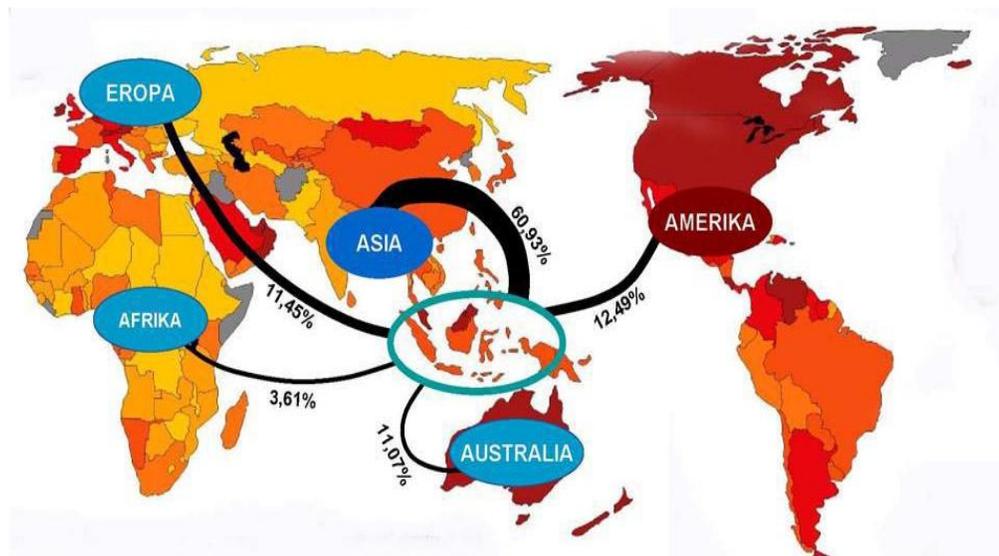
Tabel 2.11 Menunjukkan bahwa arus kontainer yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Pelindo I-IV tiap tahunnya mengalami peningkatan dari segi volume. PT. Pelindo II dan PT. Pelindo III mengelola jumlah kontainer yang cukup banyak jika dibandingkan PT. Pelindo I dan PT. Pelindo IV yakni mencapai 25% - 50% (dua puluh lima sampai lima puluh persen) dari volume total arus kontainer keseluruhan dari PT. Pelindo I-IV. Hal ini dikarenakan PT. Pelindo II dan PT. Pelindo III merupakan pintu gerbang kegiatan ekspor impor di Indonesia. Pada tahun 2009, PT. Pelindo II menangani 2,47 (dua koma empat tujuh) juta TEUs dan 2,99 (dua koma sembilan puluh sembilan) juta Box

Tabel 2.12. Arus Bongkar/Muat Barang Angkutan Luar Negeri di 4 Pelabuhan Utama

NO	Uraian	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
1	Belawan						
	- Muat	ton	5,525,676	4,505,600.00	4,730,880.00	5,203,958.00	5,158,945.00
	- Bongkar	ton	2,759,586	2,192,030.00	2,301,632.00	2,531,795.00	2,496,561.00
	- Ratio Muat	-	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67
	- Ratio Bongkar	-	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33
2	Tanjung Priok						
	- Muat	ton	7,622,715	8,003,851.00	8,404,043.00	9,244,447.00	9,706,669.00
	- Bongkar	ton	11,738,888	72,825,832.00	72,948,124.00	80,242,536.00	186,673,906.00
	- Ratio Muat	-	0	0.10	0.10	0.10	0.05
	- Ration Bongkar	-	0.61	0.90	0.90	0.90	0.95
3	Tanjung Perak						
	- Muat	ton	736,509	679,074.00	680,163.00	973,590	815,982.00
	- Bongkar	ton	3,374,417	3,386,851.00	4,077,549.00	3,615,516.00	3,116,887.00
	- Ratio Muat	-	0.18	0.17	0.14	0.21	0.21
	- Ratio Bongkar	-	0.82	0.83	0.86	0.79	0.79
4	Makassar						
	- Muat	ton	1,036,423	1,036,423.00	1,085,204.00	434,289.00	374,277.00
	- Bongkar	ton	690,222	690,222	724,735.00	800,580	813,533.00
	- Ratio Muat	-	0.60	0.60	0.50	0.35	0.32
	- Ration Bongkar	-	0.40	0.40	0.40	0.65	0.58
	Jumlah						
	- Muat	ton	14,921,323	14,224,948.00	14,900,290.00	15,856,394.00	16,055,873.00
	- Bongkar	ton	18,563,113	79,094,935.00	80,052,040.00	87,190,427.00	193,100,887.00
	- Ratio Muat		0.45	0.15	0.16	0.15	0.08
	- Ration Bongkar		0.55	0.85	0.84	0.85	0.92

Sumber : Statistik Kementerian Perhubungan 2009

Kargo Internasional: Berdasarkan tujuan dan asal barang dari dan ke Indonesia (Gambar 2.4), mayoritas pergerakan kontainer adalah intra benua Asia yaitu 60,93%. Benua Amerika 12,49% (dua belas koma empat puluh sembilan persen), Eropa 11,45% (sebelas koma empat puluh lima persen), Australia 11,07% (sebelas koma nol tujuh persen), dan Afrika 3,61% (tiga koma enam puluh satu persen). Untuk intra Asia, perdagangan didominasi oleh *carrier* masing-masing negara tujuan. Untuk pergerakan peti kemas antar pulau (dalam negeri), terdapat 1,7 (satu koma tujuh) juta TEUs/tahun (tahun 2007). Pergerakan dalam negeri ini terdiri dari pergerakan kontainer antar pulau untuk tujuan dalam negeri serta untuk tujuan *transshipment* untuk dimuat ke kapal lebih besar dan tujuan ekspor/impor.



Sumber : Kementerian Perhubungan, 2007

Gambar 2.4. Pola Pergerakan Kontainer Ekspor-Impor Indonesia 2007

Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan terbesar di Indonesia pada tahun yang sama melayani 3,69 (tiga koma enam puluh sembilan) juta TEUs, atau 50% (lima puluh persen) dari keseluruhan pergerakan kontainer di Indonesia. Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pelabuhan terbesar di Indonesia Timur pada tahun yang sama melayani 1 (satu) juta TEUs, atau 34% (tiga puluh empat persen) dari keseluruhan pergerakan kontainer di Indonesia. Namun demikian, sebagian besar dari kontainer tersebut harus *transshipment* ke pelabuhan di Singapura dan Malaysia, termasuk kontainer untuk perdagangan intra-ASEAN. Walaupun beberapa *direct ship call* telah dapat dilayani untuk pelayaran ke Asia Timur dan China. Ditinjau dari armada pengangkutnya angkutan kargo laut Internasional didominasi oleh kapal dan armada asing, sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 2.13 berikut.

Tabel 2.13.

Produksi Angkutan Laut Kargo Ekspor/Impor Indonesia (Ton/tahun)

No	Pengangkut	2003	2004	2005	2006	2007	2008 *)
1	Perusahaan Nasional	1 5.103.601	16.277.341	24.599.718	29.363.757	31.381.870	38.061.415
2	Perusahaan Asing	427.817.246	448.789.548	468.370.236	485.789.846	500.514.225	515.684.903
	Total	427.817.246	465.066.889	492.969.954	515.153.603	531.896.095	553.746.318

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut-Ditjen Hubla (diolah kembali). *)angka perkiraan

Kargo Dalam Negeri: Angkutan kargo laut nasional selain diangkut oleh armada nasional juga oleh kapal-kapal asing. Hal ini dikarenakan jumlah dan kapasitas kapal berbendera Indonesia belum mencukupi memenuhi permintaan nasional. Padahal, Instruksi Presiden Nomor 5 tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional telah dikeluarkan dan ditujukan untuk mendorong peningkatan jumlah dan kapasitas kapal laut nasional agar mampu mengangkut seluruh kargo dalam negeri, sehingga Indonesia dapat menjadi tuan rumah di negara sendiri. Tabel 2.14 berikut ini adalah perkembangan angkutan kargo dalam negeri sejak tahun 2005 dan Tabel 2.15 menunjukkan perkembangan jumlah perusahaan pelayaran dalam negeri.

Tabel 2.14.

Produksi Angkutan Laut Kargo Dalam Negeri Indonesia (Ton/tahun)

No	Pengangkut	2003	2004	2005	2006	2007	2008 *)
1	Perusahaan Nasional	90.719.407	101.291.968	114.459.924	135.335.338	148.740.629	168.373.485
2	Perusahaan Asing	79.805.793	86.285.752	91.879.206	85.444.321	79.214.358	73.438.637
	Total	170.525.200	187.577.720	206.339.130	220.779.659	227.954.987	241.812.122

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut- Ditjen Hubla (diolah kembali). *)angka perkiraan

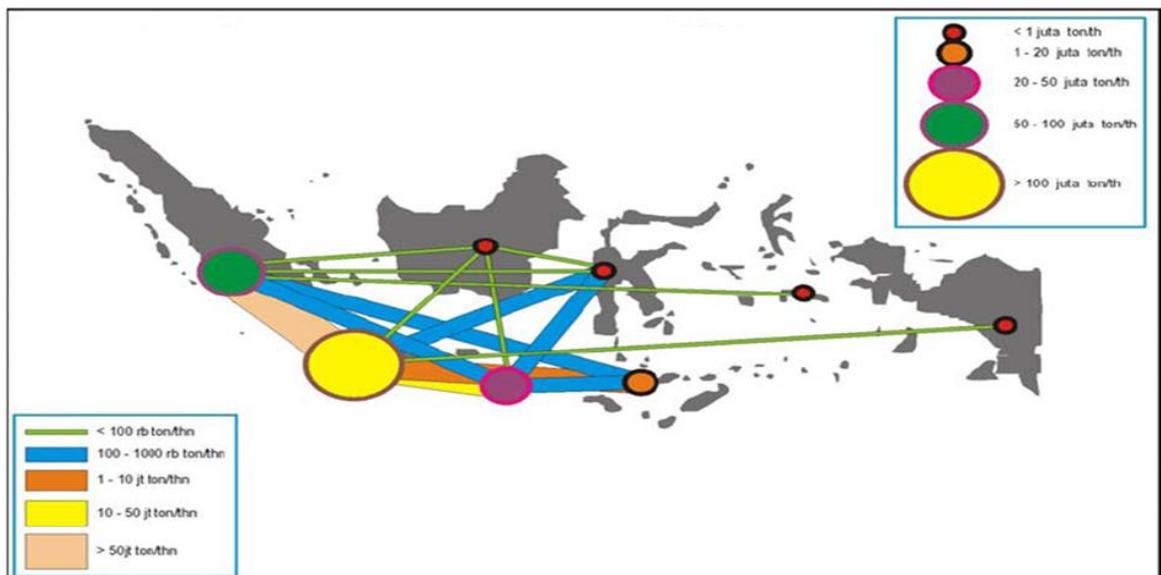
Tabel 2.15.

Jumlah Perusahaan Angkutan Laut Menurut Jenis Pelayaran

NO	Uraian	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
1	Pelayaran nasional	Perusahaan	1269	1380	1432	1620	1754
2	Pelayaran Rakyat	Perusahaan	485	507	560	583	595
3	Non Pelayaran	Perusahaan	317	326	334	367	382
	Jumlah / Total		2071	2213	2326	2570	2731

Sumber : Statistik Kementerian Perhubungan 2009

Kargo Antar Pulau (*inter-island*): Pergerakan kargo antar pulau sebagian besar dilakukan melalui jalur laut, baik sebagai perpanjangan dari pergerakan kargo perdagangan internasional maupun murni perdagangan dalam negeri. Angkutan barang memiliki karakteristik yang lebih jelas polanya dibandingkan dengan pergerakan penumpang. Gambar 2.5 menunjukkan bahwa pergerakan barang didominasi oleh pergerakan antara Sumatra-Jawa-Bali, dengan sedikit variasi antara Jawa-Nusa Tenggara (Barat).



Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2003

Gambar 2.5. Pola O-D Barang Antar Pulau Tahun 2003 (Ton/tahun)

Dengan demikian tampaklah bahwa koridor Sumatra-Jawa-Bali telah mengalami penyesuaian menjadi Sumatra-Jawa-Bali-NTB akibat ekspansi bisnis dengan beban sedikitnya 1 (satu) juta ton per-tahun. Analisis asal dan tujuan menunjukkan bahwa terdapat arus penumpang dan barang yang tidak seimbang, dalam arti jumlah perjalanan ke luar daerah dan ke dalam daerah tidak memiliki kisaran atau *magnitude* yang sama, misalnya pergerakan penumpang di Propinsi Maluku dan Sulawesi; dan pergerakan barang di Bali, Kalimantan, dan Sulawesi.

Pergerakan Kargo Intra Pulau (*intra island*): Pergerakan Kargo Intra-Pulau dilakukan dengan jalur darat, baik dengan menggunakan truk kontainer, truk barang kargo, mobil bak terbuka, dan sebagainya. Pergerakan barang ini merupakan kelanjutan pengiriman barang hingga ke pengguna akhir (*door to door*) menggunakan jaringan transportasi darat. Terdapat beberapa perjalanan dominan pada rentang 1.500-2.000 (seribu lima ratus sampai dua ribu) kilo meter, yang diangkut dengan angkutan darat. *Niche market* seperti ini sangatlah ideal apabila dapat dikembangkan dengan sistem angkutan yang terpaket dengan baik,

meskipun akan mendapatkan pesaingnya dengan angkutan air yang memanfaatkan sistem Ro-Ro.

Tabel 2.16.

Muatan Antar Jawa dan Sumatera Melalui Jalan Darat (truk) Muatan Antar Jawa dan Sumatera Melalui Jalan Darat (truk)

Asal/Tujuan	Jakarta			Sumatera			
	Surabaya	Semarang	Jakarta	Lampung	Palembang	Pekanbaru	Medan
Jawa	Surabaya	3,459,373	6,034,230				
	Semarang	2,469,487	2,549,563				
	Jakarta	7,199,636	4,130,329	3,908,847	1,025,230	282,383	630,487
Sumatera	Lampung		42,524		2,787,356	65,877	23,487
	Palembang		144,16	979,451		109,538	8,597
	Pekanbaru		295,103	19,766	109,538		24,822
	Medan		1,422,393	2,595	2,579	303,133	
Total Pergerakan Barang							
Jawa-Jawa		25,842,618	68%				
Jawa-Sumatera		5,846,947	15%				
Sumatera-Jawa		1,904,180	5%				
Sumatera-Sumatera		4,436,999	12%				
		38,030,744	100%				

Sumber: Survei Jembatan Timbang 2007

3. PERMASALAHAN KOMODITAS

Salah satu permasalahan logistik saat ini adalah belum adanya komoditas yang ditetapkan sebagai komoditas unggulan serta yang menjadi fokus kebijakan nasional. Kementerian Perdagangan telah menetapkan produk ekspor non-migas unggulan dengan formula 10+10+3. Kategori 10 (sepuluh) pertama, adalah Produk Unggulan, Kategori 10 (sepuluh) kedua adalah Produk Potensial, dan Kategori ketiga “produk Jasa” meliputi jasa teknologi informasi, jasa desain dan jasa tenaga kerja. Di sisi lain, komoditas bahan pokok yang biasanya menjadi perhatian pemerintah adalah: 1) bahan pangan (beras dan minyak goreng), 2) bahan sandang (tekstil dan produk tekstil), 3) bahan perumahan (semen dan baja). Selain itu yang tak kalah penting adalah komoditas strategis lainnya seperti bahan bakar minyak dan gas (BBM), hasil tani (jagung dan kedelai), pupuk, dan lain-lain.

Sementara itu, Kementerian Perindustrian juga telah menetapkan komoditas industri yang diharapkan mampu mewakili gambaran industri secara keseluruhan. Terdapat 13 (tiga belas) jenis industri yang menjadi indikator kinerja industri nasional, (dengan melihat perkembangan dari realisasi produksi, ekspor dan impor produk tersebut), yaitu : 1) Industri Pupuk; 2) Industri Semen; 3) Industri Minyak Goreng; 4) Industri Baja; 5) Industri Kendaraan Bermotor; 6) Industri Peralatan Listrik dan Rumah Tangga; 7 Industri Tekstil dan Produk Tekstil; 8) Industri Pulp dan Kertas; 9) Industri Mesin Listrik; 10) Industri Ban; 11) Industri Tepung Terigu; 12) Industri Barang Jadi Rotan; dan 13) Industri Keramik.

Selain itu dalam perdagangan internasional perusahaan-perusahaan Indonesia belum memiliki *bargaining position* yang memadai untuk turut mengendalikan sistem perdagangan. Sampai saat ini kapal-kapal Indonesia masih berperan sebagai *feeder*. Kondisi ini diperburuk lagi oleh syarat-syarat transaksi perdagangan internasional yang sebagian besar masih menggunakan persyaratan FOB (*free on board*) untuk ekspor dan CIF (*Cost, Insurance and Freight*) untuk impor yang tidak menguntungkan bagi devisa negara.

C. INFRASTRUKTUR LOGISTIK

Kondisi infrastruktur yang ada sekarang ini baik pelabuhan, bandar udara, jalan, dan jalur kereta api dinilai masih kurang memadai untuk mendukung kelancaran lalu lintas logistik. Demikian juga halnya dengan sistem transportasi intermoda ataupun multimoda yang belum dapat berjalan dengan baik, karena akses transportasi dari sentra-sentra produksi ke pelabuhan dan bandara atau sebaliknya belum dapat berjalan lancar karena belum optimalnya infrastruktur pelabuhan dan bandara. Hal ini menyebabkan kualitas pelayanan menjadi rendah dan tarif jasa menjadi mahal. Permasalahan infrastruktur secara rinci digambarkan pada uraian di bawah ini.

1. KONDISI SAAT INI

a) Transportasi Laut

Pelabuhan: Pada saat ini terdapat 4 (empat) pelabuhan utama nasional yaitu Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan dan Makassar, yang semuanya mengendalikan angkutan barang melalui kontainer untuk ekspor dan impor. Pelabuhan terbesar adalah Tanjung Priok, yang mempunyai total 78 (tujuh puluh delapan) tempat sandar kapal dan 14 (empat belas) untuk kontainer. Jumlah lalu lintas barang di Tanjung Priok adalah 36 (tiga puluh enam) MT, dimana setengah diantaranya merupakan untuk keperluan domestik, dan kapasitas untuk operasi kontainer sebesar 3,6 (tiga koma enam) juta TEUs. Angkutan barang melalui pelayaran antar pulau jauh melebihi volume angkutan barang internasional. Sementara perkembangan angkutan kargo dunia saat ini sekitar 80% (delapan puluh persen) diangkut menggunakan kontainer, dengan kapasitas kapal terus meningkat dari ukuran 1.500 (seribu lima ratus) TEUs hingga 9.000 (sembilan ribu) TEUs. Kapal dengan ukuran 9.000 (sembilan ribu) TEUs membutuhkan kedalaman sandar minimal 13 (tiga belas) meter. Bahkan pada tahun 2013 kapal pengangkut kontainer ukuran 12.000 (dua belas ribu) TEUs diperkirakan akan beroperasi, yang membutuhkan kedalaman sandar minimal 18 (delapan belas) meter. Agar dapat menampung kebutuhan lalu lintas kargo dan kapal seperti tersebut di atas, Indonesia harus meningkatkan kapasitas pelabuhan nasionalnya, termasuk membangun pelabuhan *hub* internasional.

Gambaran pelabuhan nasional yang ada saat ini berdasarkan Pengaturan Sistem Kepelabuhan Nasional dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), terdapat 25 (dua puluh lima) Pelabuhan strategis utama, yang mencakup :

- 1) 8 pelabuhan di Sumatera;
- 2) 6 pelabuhan di Jawa/Bali;
- 3) 4 pelabuhan di Kalimantan;
- 4) 3 pelabuhan di Sulawesi;
- 5) 1 pelabuhan di Nusa Tenggara;
- 6) 1 pelabuhan di Maluku;
- 7) 2 pelabuhan di Papua.

Sementara itu, keberadaan pelabuhan hub internasional merupakan prasyarat bagi peningkatan daya saing nasional. Pemerintah telah merencanakan untuk menetapkan dua alternatif pelabuhan hub internasional di kawasan Barat dan kawasan Timur Indonesia. Dalam MP3EI menyebutkan bahwa Kuala Tanjung akan menjadi pelabuhan hub internasional di kawasan Barat dan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional di kawasan Timur.

Sarana Transportasi Laut: Kapal laut mendominasi transportasi internasional, dimana diperkirakan sekitar 90% (sembilan puluh persen) dari total volume barang yang diangkut, sisanya menggunakan angkutan udara dan darat. Semua kargo, baik yang ukuran besar maupun yang ukuran kecil, mulai dari jenis tepung, curah, bijian, sampai dalam bentuk unit dapat diangkut melalui laut. Bentuk transportasi laut yang lain adalah angkutan penyeberangan. Frekuensi lalu-lintas penyeberangan yang sangat tinggi dengan waktu tunggu di pelabuhan yang pendek membuat sarana transportasi ini menjadi pilihan yang diminati.

b) Transportasi Darat

Transportasi darat saat ini memegang peranan yang sangat penting. Jenis angkutan darat, meliputi Jalan dan Angkutan Jalan Raya, Angkutan Dalam Kota, serta Angkutan Sungai, Danau dan Ferry. Alat angkutan darat ini memiliki fungsi yang saling melengkapi, sehingga dalam pengembangannya perlu direncanakan secara terintegrasi. Dalam Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 pasal 5 disebutkan bahwa jalan memiliki fungsi: (a) sebagai bagian dari prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam ekonomi sosial budaya politik, pertahanan dan keamanan, dan lingkungan hidup serta wajib dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat; (b) sebagai prasarana distribusi barang dan jasa yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa dan negara; (c) sebagai satu kesatuan sistem jaringan jalan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia. Selanjutnya pengembangan jalan mengacu kepada rencana tata ruang untuk mendukung terwujudnya kerangka strategis penataan ruang nasional. Jaringan jalan yang ada tidak saja

berfungsi untuk meningkatkan aksesibilitas kawasan, tapi juga berperan untuk menyeimbangkan pengembangan kawasan, mengamankan teritorial dan sebagai perekat keutuhan NKRI.

Ferry: angkutan Ferry di Indonesia memiliki peran yang sangat strategis dalam pembangunan infrastruktur Negara Indonesia. Sebagai Angkutan Penumpang, Ferry mampu mengangkut jumlah penumpang jauh lebih besar dari jumlah penumpang yang diangkut oleh moda udara di seluruh Indonesia ataupun oleh moda laut lainnya dalam kurun waktu satu tahun. Selain itu, peran Ferry dalam angkutan barang adalah kemampuannya untuk mengangkut jumlah angkutan barang (tonase) dan kendaraan sama dengan jumlah angkutan barang yang diangkut oleh angkutan laut seluruh Indonesia dalam kurun waktu satu tahun. Industri angkutan Ferry adalah industri yang sangat strategis di Indonesia. Langkah menuju modernisasi Industri Ferry di Indonesia telah dilakukan sejak Mei 2008 dan telah menunjukkan beberapa hasil yang positif.

Tabel 2.16. Jumlah Armada Angkutan Penyeberangan

No	Uraian	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
1	Ro Ro	Unit	168	166	175	171	171
2	Truck Air	Unit	5	5	0	4	5
3	Passenger	Unit	14	10	11	11	6
4	LCT	Unit	4	10	10	10	10
	Jumlah Kapal	Unit	191	191	196	196	192

Sumber: Direktorat LLASDP

Truk: Beberapa keunggulan dari penggunaan armada truk adalah dapat melayani layanan *door-to-door* karena aksesibilitas dan fleksibilitas yang tinggi, serta *intransit visibility* yang sangat baik. Inilah karakteristik dari angkutan truk yang menyebabkan moda ini banyak dipilih untuk pengiriman barang-barang jadi. Namun, kelemahannya antara lain adalah biaya angkutan truk relatif tinggi untuk per ton kilometer dibandingkan dengan kereta api, kapasitas yang terbatas, sehingga penggunaan truk tidak bisa menjadi jawaban untuk semua kebutuhan angkutan.

Kereta Api: Total panjang jaringan kereta api saat ini adalah 7.833 (tujuh ribu delapan ratus tiga puluh tiga) kilo meter, yang beroperasi 4.411 (empat ribu empat ratus sebelas) kilo meter (Jawa 3.167 km dan Sumatera 1.244 km) dan yang tidak beroperasi 3.422 (tiga ribu empat ratus dua puluh dua) kilo meter. Indonesia mempunyai empat jaringan kereta api yang satu sama lain terpisah, yaitu satu di Jawa dan tiga di Sumatera. Semua jaringan yang ada hanya *track* tunggal dan tidak bertenaga listrik. Komoditi yang biasanya diangkut dengan kereta api adalah batu bara, bahan bakar, bahan kimia, semen, dan bahan dasar lainnya. Angkutan Kereta Api cukup efisien untuk mengangkut barang dengan volume yang besar dan dapat membantu mengurangi kepadatan lalu lintas jalan raya (karena mengurangi jumlah truk). Namun demikian, angkutan kereta api harus didukung

dengan angkutan moda lainnya, seperti truk, karena aksesibilitasnya yang terbatas.

Angkutan kereta api biasanya bermasalah dengan aksesibilitas. Banyak titik distribusi yang jauh dari titik akses kereta api. Penggunaan kereta api harus direncanakan dengan matang karena tidak memungkinkan untuk mengadakan perubahan sewaktu-waktu. Oleh sebab itu, jika perencanaan dan koordinasi perkeratapiian dapat dilakukan dengan baik, kereta api dapat menjadi alat angkut substitusi yang sangat efisien.

c) Transportasi Udara

Kenaikan volume angkutan udara dalam 20-30 (dua puluh sampai tiga puluh) tahun belakangan ini terus meningkat. Hal ini didorong oleh kemajuan *e-commerce*, perkembangan *global supply chain*, dan upaya untuk menurunkan biaya *inventory* yang mahal serta memperpendek *order cycle time*. Walaupun volume barang yang diangkut melalui angkutan udara ini masih relatif kecil, namun nilai barang yang diangkut terus meningkat dari tahun ke tahun, baik untuk pengiriman dalam negeri maupun luar negeri. Namun saat ini fasilitas penanganan kargo di Indonesia masih terbatas. Sebagai contoh kondisi gudang penanganan kargo di bandara utama Soekarno Hatta sudah tidak memadai dibandingkan dengan volume barang yang masuk, sehingga sering terjadi kargo diletakkan di luar gudang, yang rawan resiko kehilangan ataupun kerusakan. Penumpang dalam negeri meningkat dari 7.6 (tujuh koma enam) juta orang pada tahun 2000 menjadi 37.4 (tiga puluh tujuh koma empat) juta orang pada tahun 2008, sedangkan angkutan kargo dalam negeri meningkat dari 119.5 (seratus sembilan belas koma lima) ribu ton pada tahun 2000 menjadi 338.2 (tiga ratus tiga puluh delapan koma dua) juta ton pada tahun 2008.

d) Angkutan Multimoda

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 8 tahun 2011, **angkutan multimoda** adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda. Sedangkan **transportasi intermoda** adalah transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan, dengan tetap menggunakan unit kemasan yang sama.

Menciptakan sistem logistik yang efektif dan efisien tidak terlepas dari bagaimana menciptakan sistem ataupun mekanisme pergerakan dan perpindahan barang dari satu moda ke moda lainnya dengan lancar, cepat, akurat, dan dengan biaya yang wajar. Moda yang akan

terlibat meliputi angkutan darat (truk, trailer dan truk mini), angkutan kereta api (gerbong dan apron/emplasemen), angkutan sungai dan danau (kapal, dermaga, *scaner* dan alat bongkar/muat), angkutan laut (dermaga, alat bongkar/muat, area penumpukan sementara dan alat perpindahan antar moda) dan angkutan udara (pesawat, apron, alat bongkar/muat, area penumpukan sementara dan alat perpindahan antar moda).

Fungsi dan peranan para pemangku kepentingan dalam transportasi multimoda, dan pelaku usaha yang menangani ataupun terkait dengan transportasi multimoda, yaitu :

1) Sisi Permintaan (*Demand Side*)

- a) *Shippers*: Atas namanya sendiri atau berdasarkan kontrak memberikan order pengiriman barang. Perlu dibentuk sarana/fasilitas untuk mempersatukan para pemilik kargo yang berada dibawah kendali Pemerintah seperti kargo milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN), sehingga seluruh kargo BUMN tersebut dapat dikonsolidasikan dan menciptakan posisi tawar dan posisi pengendalian yang lebih tinggi bagi Pelaku Logistik dan Penyedia Logistik Nasional.
- b) *Forwarders*: Atas kuasa dari *Shippers*, melakukan optimasi solusi logistik; mencari alternatif pengiriman barang yang terbaik; memberi info kebutuhan dan perintah kepada perusahaan logistik lainnya dan mengurus prosedur pabean serta menyiapkan dokumen yang dibutuhkan. Perlu dibangun strategi agar *Forwarder Nasional* dapat mengetahui jenis, jumlah dan tujuan pengiriman kargo nasional, sehingga *Forwarder Nasional* dapat mendesain jalur, sarana pengangkut dan sarana penyimpanan yang paling efisien bagi logistik kargo Nasional baik tujuan pengiriman domestik maupun tujuan pengiriman internasional.
- c) *Ocean Shipping Lines*: Berperan sebagai pengangkut utama (*backbone transport*); Menyediakan kebutuhan kontainer dan memastikan kebutuhan pengguna jasa dapat dipenuhi; mengendalikan pergerakan container agar penggunaannya menjadi optimum. Perlu dibangun sistem informasi ketersediaan ruang muatan kapal laut secara terintegrasi.
- d) *Airlines*: Berperan sebagai pengangkut utama (*backbone transport*); menyediakan ruang muatan dan memastikan kebutuhan pengguna jasa dapat dipenuhi; mengendalikan pergerakan *Unit Loading Device (ULD)* agar penggunaannya menjadi optimum. Perlu dibangun sistem informasi ketersediaan ruang muatan kapal udara secara terintegrasi.
- e) *Logistics Service Provider (Asset Based Operator)*: meliputi *Transportation, Warehouse, Cross-Docking, Container Freight Station, Container Depot*. Jasa layanan logistiknya dapat

mencakup manajemen ketersediaan barang dan/atau sarana pengemasan lalu mengirimnya tepat waktu; Perlu dikembangkan strategi pengembangan dan penguatan sarana dan prasarana logistik dengan memanfaatkan teknologi dan desain yang lebih terkini untuk dapat menjawab tantangan dan permintaan logistik global;

2) Sisi Pasokan (*Supply Side*)

Sektor swasta

- a. *Terminal Operators*: Melakukan pemindahan *loading unit* (container/unit loading device) dari moda satu ke moda lainnya. Strategi yang perlu dikembangkan ke depan adalah desain dan layout terminal serta penentuan konsep intermodal yang paling sesuai dengan karakteristik industri atau *hinterland* yang dilayaninya.
- b. *Inland Logistics Center (ILC) Operators*: Melakukan pemindahan *loading unit* (container/unit loading device) dari moda satu ke moda lainnya. Strategi yang perlu dikembangkan adalah penentuan posisi atau letak ILC yang paling optimal, desain dan layout ILC, serta penentuan konsep intermodal yang paling sesuai dengan karakteristik industri atau *hinterland* yang dilayaninya.
- c. Kereta Barang (*Railway Operator*): Berperan sebagai pengumpan yang menangani pergerakan barang dari Terminal ke Terminal baik Terminal di Pelabuhan Laut dan Udara maupun Terminal di ILC. Strategi yang diperlukan adalah konektivitas kereta barang dengan Terminal Kontainer di Pelabuhan Laut, Pelabuhan udara dan ILC.
- d. *Barge Operators*: Berperan sebagai pengumpan yang menangani pergerakan barang antar terminal dari satu Pelabuhan Laut ke Pelabuhan Laut lainnya. Strategi yang diperlukan adalah mengembangkan Barge agar dapat sebagai sarana pengangkutan pengumpan utama jalur laut atau perairan serta menghubungkan *Barge* dengan Terminal Kontainer baik Domestik dan Terminal Internasional di Pelabuhan Laut.
- e. *Trucks Operators (Road Transport Operators)*: Berperan sebagai pendistribusi; Transportasi dari Terminal/ILC ke *Consignee* ataupun dari *Consignor* ke Terminal / ILC.
- f. *Multimodal Transport Operator (MTO)*: Menyelenggarakan jasa transportasi dan *transshipment*, pelayanan transportasi *door-to-door* ataupun *terminal-to-terminal*, serta sebagai penanggung jawab utama dalam alih resiko bisnis dengan menjual kapasitas angkutan dari operator pelaksana (*performing operator*).

3) Sektor Publik:

- a. Pemerintah Kementerian Teknis: Membangun; merawat; menghitung kapasitas; kebutuhan infrastruktur; manajemen lalu lintas.
- b. Otoritas Pelabuhan/Bandara: Pengoperasian pelabuhan/Bandara; Membangun jasa layanan dan fasilitas *transshipment*, alih moda transportasi, dan jasa logistik lainnya.
- c. Pemerintah Daerah: Investasi *Inland logistics center* (ILC) di tingkat propinsi; mendorong agar tercipta inisiatif transportasi intermoda di wilayahnya.

Dalam pelaksanaannya transportasi multimoda dilakukan oleh operator transportasi multimoda (*Multimodal Transport Operator - MTO*), yang merupakan badan hukum yang bertindak atas namanya sendiri atau melalui badan hukum lain yang mewakilinya, menutup dan menyelesaikan kontrak angkutan multimoda. MTO adalah pihak penanggung jawab tunggal terhadap seluruh rantai kegiatan logistik mulai dari penerimaan barang hingga tujuan akhir penyerahan barang sesuai dengan kontrak yang disepakati dengan pemilik barang. Dalam pelaksanaannya MTO dapat menyerahkan sebagian ataupun seluruhnya kepada operator transportasi pelaksana seperti perusahaan truk, kereta api, angkutan sungai dan penyeberangan, angkutan laut dan angkutan udara. Secara garis besar, rancangan pengaturan Multimoda Angkutan Barang sudah mengakomodasi tentang tata laksana MTO tersebut.

Sampai saat ini, Indonesia belum memiliki konsep transportasi intermoda dan multimoda. Regulasi yang ada belum mengatur bagaimana prosedur dan dokumen bagi barang yang berpindah moda transportasinya. Sebagai contoh, proses perpindahan kargo dari *vessel* ke truk atau ke kereta api di pelabuhan laut Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar dan Belawan belum terlaksana dengan baik dalam memenuhi kaidah-kaidah intermoda dan multimoda.

e) Pergudangan

Gudang mempunyai peran yang vital dalam suatu sistem logistik. Mengingat kondisi geografis Indonesia yang luas dan berupa kepulauan, perlu dibangun jaringan pergudangan yang terhubung secara elektronik sehingga informasi mengenai barang yang ada di dalam gudang dapat terpantau. Informasi ini sangat penting dalam *supply chain management*, dalam pengambilan keputusan terutama untuk pencegahan kekosongan barang atau terjadinya lonjakan harga akibat ketidakseimbangan pasokan dan permintaan.

Beberapa kendala operasional yang dihadapi sektor pergudangan terkait dengan logistik dan jaringan rantai pasok diantaranya adalah sebagai berikut:

- 1) Belum semua gudang dilengkapi dengan teknologi informasi *Warehouse Management System* (WMS), yang memungkinkan perolehan data inventori (barang persediaan) dalam gudang. WMS akan sangat membantu dalam meningkatkan efisiensi pengelolaan, karena pemanfaatan ruang lebih maksimal, proses penerimaan maupun proses pengiriman juga dapat dilakukan dengan cepat, dan dengan sumber daya manusia yang dibutuhkan menjadi relatif lebih kecil.
- 2) Masih terdapatnya keluhan dari industri (terutama importir yang sekaligus sebagai produsen barang ekspor) terhadap proses impor bahan baku yang sering mengalami keterlambatan serta biaya penanganan jasa *clearance* dan jasa pergudangan yang sangat mahal.

2. PERMASALAHAN INFRASTRUKTUR

Secara umum kondisi infrastruktur yang ada saat ini masih belum memadai untuk menunjang kinerja logistik nasional. Hal ini dapat dijelaskan dari gambaran infrastruktur sebagai berikut:

a) Pelabuhan

Permasalahan utama pelabuhan menyangkut 3 (tiga) hal pokok, yaitu belum tersedianya pelabuhan hub internasional, rendahnya produktivitas dan kapasitas pelabuhan, dan belum terintegrasinya manajemen kepelabuhanan.

- 1) Belum Adanya Pelabuhan Hub Internasional:

Salah satu faktor penting bagi pengembangan logistik suatu negara adalah adanya pelabuhan hub Internasional baik laut maupun udara sebagai pusat pengendalian arus barang nasional, maupun internasional. Pelabuhan hub internasional adalah sebuah pelabuhan internasional yang berfungsi sebagai pelabuhan pengumpul di mana kapal induk (*mother vessel*) yang dioperasikan oleh *main line operator* (MLO) melakukan kunjungan langsung (*direct call*) guna menaikkan/menurunkan barang, untuk selanjutnya diteruskan ke pelabuhan pengumpan oleh *feeder operator*. Sementara itu walaupun saat ini Indonesia memiliki beberapa pelabuhan utama namun belum memiliki pelabuhan hub internasional sedangkan untuk beberapa Negara di Asia sudah ada kunjungan langsung, kecuali Eropa, Amerika, Afrika dan beberapa Negara di Asia. Di sisi lain, potensi peningkatan volume perdagangan global ke depan harus diantisipasi dengan baik. Hingga tahun 2012 diperkirakan kapal dengan kapasitas angkut lebih dari 10.000 (sepuluh ribu) kontainer akan melintasi alur pelayaran dunia untuk rute Asia dan Eropa. Hal ini menuntut kesiapan pelabuhan dan infrastruktur penunjangnya untuk dapat melayani kapal yang lebih besar.

2) Rendahnya Produktivitas dan Kapasitas Pelabuhan

Produktivitas dan kapasitas pelabuhan nasional semakin tidak mampu mengimbangi peningkatan arus barang, baik arus domestik maupun internasional. Beberapa pelabuhan utama, seperti Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, dan Makassar sudah sangat membutuhkan pengembangan kawasan pelabuhan untuk mengantisipasi penanganan arus barang yang semakin meningkat.

3) Belum Terintegrasinya Manajemen Pelabuhan

Pengurusan pergerakan barang dan dokumen saat ini masih dilakukan berbasis transaksi. Hal ini karena belum adanya pelayanan jasa logistik yang terpadu antara badan pengatur pelabuhan, perusahaan pelabuhan, pengguna jasa pelabuhan, karantina, dan kepabeanan serta *stake holders* lain yang terkait yang berorientasi kepada kelancaran arus barang dan kepuasan pelanggan. Selain itu belum ada sistem atau mekanisme kerjasama antara otoritas pengelola pelabuhan dengan kawasan industri yang berorientasi kelancaran arus barang ekspor dan impor untuk keperluan industri.

b) Prasarana Jalan

Terbatasnya kapasitas jalan pada beberapa lintas ekonomi seperti Trans Jawa dan Sumatera telah berdampak pada bertambahnya waktu tempuh perjalanan, sehingga pada ruas-ruas tersebut memerlukan peningkatan kapasitas dan pengembangan jaringan baru secara bertahap. Hal tersebut didasarkan pada kenyataan bahwa menurunnya tingkat pelayanan jalan pada jalur-jalur utama perekonomian terutama di Jawa dan Sumatera menyebabkan ekonomi biaya tinggi dan mengurangi daya saing produk-produk domestik. Selain itu juga kurangnya disiplin pengguna jalan seperti membawa muatan melebihi kapasitas jalan telah menyebabkan jalan cepat rusak. Kondisi kerusakan jalan ini juga terjadi di daerah dan kepulauan lainnya, seperti Kalimantan, Sulawesi dan Papua.

c) Angkutan Kereta Api

Perkeretaapian nasional masih menghadapi berbagai permasalahan, seperti jalur Kereta Api yang masih menggunakan *single track*, banyaknya kondisi rel yang sudah tua dan teknologi yang sudah usang, dan gerbong yang perlu segera diganti. Konsep bisnis yang diterapkan untuk Kereta Api barang khususnya pengangkutan kargo kontainer masih menerapkan sistem bisnis pengangkutan atau transporter, belum menggunakan perspektif konsep bisnis logistik. Selain yang tersebut diatas, beberapa permasalahan lain adalah: (a) Jalur Angkutan Petikemas TPKB Gedebage ke Pelabuhan Laut Tanjung Priok terhenti di Pasoso yang jaraknya sekitar 1 (satu) km dari posisi Terminal Kontainer JICT/Koja, hal ini menimbulkan tambahan *handling*, waktu dan biaya, (b) pemeliharaan, baik sarana

(gerbong dan lokomotif) maupun prasarana perkeretaapian, yang belum memadai; dan (c) Jadwal kereta api yang belum sejalan dengan jadwal pengiriman barang ekspor/impor.

d) Angkutan Sungai dan Penyeberangan

Negara Indonesia yang berupa kepulauan membutuhkan sarana dan prasarana transportasi laut yang memadai. Oleh karena itu, Indonesia membutuhkan pelayanan dan tingkat keselamatan angkutan laut (terutama: ferry) yang memadai, yang perlu didukung dengan industri penunjang galangan kapal dan rancang-bangun kapal ferry nasional yang memadai.

Saat ini angkutan sungai dan penyeberangan memiliki paradigma baru yaitu bahwa angkutan ini berorientasi pada dinamika lingkungan daerah dan bisnis, harga dinamis, kompetisi layanan (*customer focus*), dan entitas infrastruktur – bisnis (*mixed*). Kedepannya, potret masa depan industry ferry Indonesia akan menuju Pola tarif ferry berbasis pasar (*pro-market mechanism*). Sehingga menuntut peremajaan armada kapal angkutan penyeberangan/ferry (*excellent ferry ship*), dan peningkatan citra layanan angkutan penyeberangan/ferry (*superior services at the highest safety standard*).

e) Transportasi Multimoda

Saat ini, Indonesia belum memiliki konsep multimoda di sektor angkutan barang dan belum memiliki regulasi yang mengatur prosedur transportasi bagi barang berpindah moda. Selain itu, akses transportasi multimoda belum memadai, seperti ketika barang dibongkar di Pelabuhan Tanjung Priok dan satu-satunya akses transportasi pengangkutan barang hanya melalui transportasi darat. Padahal, infrastruktur jalan yang sangat terbatas menyebabkan lalu lintas di Pelabuhan Tanjung Priok mengalami kemacetan. Akses jalan kereta api yang ada saat ini tidak difungsikan lagi, sehingga tidak terdapat alternatif bagi para pelaku industri untuk dapat mengelola distribusi barangnya secara efektif dan efisien.

Kendala lain dalam transportasi multimoda adalah:

- 1) Infrastruktur yang belum menunjang, seperti akses jalan Kereta Api dari Tanjung Priok belum bisa langsung ke *container yard* dan dari Gede Bage masih memerlukan dua kali *customs handling*.
- 2) Gudang transit yang belum memadai, baik dipelabuhan udara maupun di pelabuhan laut.

D. TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI

1. Kondisi Saat Ini

Dari aspek teknologi informasi dan komunikasi beberapa kemajuan telah dicapai Indonesia dalam bidang informasi, komunikasi dan

teknologi (ICT) antara lain dengan telah dibangun dan diimplementasikannya sistem *National Single Window* (NSW) yang merupakan pengintegrasian sistem pelayanan kepabeanan dengan pelayanan perdagangan (*trade system*) dan pelayanan kepelabuhanan (*port system*) untuk pengurusan ekspor dan impor. Namun demikian konektivitas sistem informasi dan komunikasi antara infrastruktur pelabuhan dengan transportasi intermoda dan multimoda belum terbangun dengan baik, mengingat INSW baru diimplementasikan pada 5 (lima) pelabuhan laut dan 2 (dua) pelabuhan udara sehingga masih banyak pelabuhan laut dan pelabuhan udara yang belum melaksanakan INSW.

2. PERMASALAHAN TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI

Kondisi geografis kepulauan Indonesia yang sangat luas dan hanya 22% (dua puluh dua persen) wilayahnya berupa daratan, menjadi tantangan yang sangat besar di bidang logistik. Tantangan yang dihadapi bukan saja dalam hal penanganan fisik barang, namun juga dalam penyiapan infrastruktur untuk pengiriman informasi. Walaupun sementara infrastruktur komunikasi seluler sudah dapat menjembatani ketiadaan infrastruktur yang lain, namun dalam jangka panjang hal ini akan mengakibatkan sistem logistik Indonesia menjadi kurang bersaing. Secara spesifik Teknologi Informasi dan Komunikasi dihadapkan pada tiga permasalahan pokok yaitu:

- a) belum tersedianya infrastuktur dan jaringan Teknologi Informasi dan Komunikasi yang handal;
- b) terbatasnya Jangkauan jaringan pelayanan non seluler;
- c) sebagian besar masih menggunakan sistem manual *paper based system*.

E. PELAKU DAN PENYEDIA JASA LOGISTIK

1. Kondisi Saat Ini

Penyedia jasa logistik Indonesia lokal umumnya fokus pada penyediaan jasa logistik dasar (*basic services*), atau dengan kategori *Logistics Service Provider* (LSP). Hanya sedikit dari LSP tersebut yang telah menyediakan jasa bernilai tambah (*value added services*) atau kategori *Third Party Logistics* (3PL). Selain itu, bidang-bidang usaha yang berkaitan dengan logistik saat ini terkelompok menurut kementerian pembinaanya masing-masing, misalnya Kementerian Perhubungan terkait dengan jasa transportasi, Kementerian Perdagangan terkait dengan pergudangan, dan Kementerian Komunikasi dan Informatika yang terkait dengan jasa kurir/titipan.

Seiring dengan volume perdagangan antar negara yang semakin meningkat dan pertumbuhan produksi yang sangat besar, jasa logistik dituntut untuk memberikan pelayanan yang lebih baik, dengan standar keamanan yang tinggi serta kecepatan dan ketepatan waktu pengiriman. Oleh karena itu penyedia jasa dituntut untuk menyesuaikan status

bisnisnya menjadi *International Freight Forwarder* (IFF), sehingga memiliki standar layanan sesuai dengan permintaan dunia internasional dan kesempatan pelayanan yang lebih luas. Namun demikian, kendala yang sering dihadapi oleh penyedia jasa logistik Indonesia adalah status kegiatannya yang berupa agen. Oleh sebab itu, IFF harus merubah kategori usahanya dari jasa Cargo menjadi Penyedia Jasa Logistik.

Sebagai Penyedia Jasa Logistik, pengusaha dapat menawarkan jasa Angkutan Multimoda/MTO yang dapat berupa *port to door* atau *door to door*, pergudangan sebagai penyimpanan temporer, bukan sebagai basis untuk distribusi, dan *one stop service*. Dalam prakteknya sebagian besar dari pemain jasa angkutan barang ini adalah sebagai agen dari *Multi National Corporation* (MNC). Sementara itu, kemajuan usaha jasa pengiriman barang internasional telah bermigrasi menjadi jasa pergerakan barang, dan berkembang menjadi *Architect of Cargo Movement* dan akhirnya mendayagunakan ilmu dan teknologi *Supply Chain Management*.

Di sisi lain, saat ini cukup banyak lembaga berbentuk asosiasi, gabungan, organisasi atau sejenisnya yang bergerak dalam bidang logistik. Lembaga-lembaga tersebut pada umumnya melaksanakan kegiatan pada segmen tertentu dari pengertian logistik secara utuh, misalnya jasa transportasi, jasa bongkar muat, jasa kepabeanan, jasa pergudangan, jasa pengiriman barang titipan, dan jasa-jasa terkait lainnya, baik melalui darat, laut maupun udara. Persentase asosiasi/pengusaha yang melaksanakan jasa logistik secara terpadu relatif kecil dan hanya dalam cakupan kegiatan yang terbatas. Penyedia Jasa Logistik dalam skala besar dan mencakup kegiatan dari hulu ke hilir, kebanyakan didominasi perusahaan multi nasional yang tidak termasuk di dalam keanggotaan asosiasi di Indonesia.

Berdasarkan buku *Standard Trade and Industry Directory of Indonesia 2006* dapat diidentifikasi beberapa bidang yang memiliki keterkaitan dengan sektor logistik. Perusahaan yang dominan adalah usaha dalam bidang *shipping* dan *freight forwarding* yang totalnya mencapai 81,88% dari keseluruhan jumlah industri logistik di Indonesia. Selain itu, beberapa jenis layanan lain yang bergerak dalam bidang industri logistik adalah *kontainer*, *courier*, *packaging*, *rail transport*, *road transport*, *storage*, *tanker* dan *warehouse*. Jumlah perusahaan terbesar melayani jasa pelayaran/angkutan laut yaitu sejumlah 1.669 (seribu enam ratus enam puluh sembilan) perusahaan atau 43,83% (empat puluh tiga koma delapan puluh tiga persen), disusul pengurusan dokumen (*freight forwarding*) sebesar 1.449 (seribu empat ratus empat puluh sembilan) perusahaan atau 38,05% (tiga puluh delapan koma nol lima persen). Kedua jenis layanan tersebut mendominasi jasa pelayanan sektor logistik yang ada, sementara sisanya dimiliki oleh jasa *warehouse* 3,83% (tiga koma delapan puluh tiga persen), *courier* 3,28% (tiga koma dua puluh delapan persen), serta jasa layanan lainnya yang memiliki prosentase dibawah 3% (tiga persen). Jumlah perusahaan terkait dengan

logistik berdasarkan deskripsi layanan yang diberikan adalah *shipping and forwarding agents, cargo, sea transport* memiliki jumlah perusahaan yang terbesar yaitu 854 (delapan ratus lima puluh empat) atau 22,43% (dua puluh dua koma empat puluh tiga persen), disusul *freight brokers* 621 (enam ratus dua puluh satu) perusahaan atau 16,31% (enam belas koma tiga puluh satu persen) dan *shipping and forwarding agents international* sebanyak 424 (empat ratus dua puluh empat) perusahaan atau 11,13% (sebelas koma tiga belas persen). Jenis layanan lainnya hanya dilayani beberapa perusahaan yang memiliki prosentase dibawah 10% (sepuluh persen). Hal ini menunjukkan penyebaran jenis kegiatan yang cukup merata di luar kedua jenis layanan dominan tersebut yang totalnya mencapai 49,87% (empat puluh sembilan koma delapan tujuh persen).

2. Permasalahan Penyedia Jasa Logistik

Dari sisi dan penyedia jasa logistik, Indonesia masih didominasi oleh perusahaan-perusahaan multinasional atau perusahaan-perusahaan nasional yang berafiliasi dengan perusahaan-perusahaan multinasional. Layanan logistik yang ditangani terfragmentasi dalam sebaran kegiatan transportasi, pergudangan, *freight forwarding*, kargo, kurir, *shipping*, konsultansi, dan sebagainya, sehingga tidak ada satu perusahaan nasional yang menguasai pasar secara dominan. Kemampuan penyedia jasa logistik Indonesia masih terbatas baik dalam jaringan internasional, maupun permodalan. Selain itu perijinan Lisensi bagi LSP asing di Indonesia ada yang ditangani oleh Kementerian Perdagangan, ada yang dari Kementerian Perhubungan, bahkan ada yang dari Kementerian Komunikasi dan Informatika.

F. SUMBER DAYA MANUSIA DAN MANAJEMEN

1. Kondisi Saat Ini

Tren industri global menunjukkan bahwa peran *supply chain management* (manajemen rantai pasok) dan logistik di dalam perusahaan semakin penting dalam mempertahankan keuntungan perusahaan secara keseluruhan. Setelah Indonesia mengalami krisis keuangan di akhir dekade 1990-an, bisnis di bidang manajemen rantai pasok dan logistik semakin berkembang. Banyak perusahaan memfokuskan pada bidang manajemen rantai pasok dan logistik. Pada saat yang sama, kebutuhan terhadap tenaga profesional berkualitas di bidang manajemen rantai pasok dan logistik ini pun semakin meningkat. Namun, pertumbuhan bisnis manajemen rantai pasok dan logistik tidak dibarengi dengan pertumbuhan Sumber Daya Manusia profesional yang memadai. Sumber daya manusia yang bekerja pada bidang manajemen rantai pasok dan logistik umumnya masuk secara "kebetulan" karena kebutuhan perusahaan dan bukan karena membangun kompetensinya dari awal. Profesi di bidang manajemen rantai pasok dan logistik belum populer bagi dunia pendidikan dan pencari kerja baru (*fresh graduate*).

Bidang logistik di Indonesia umumnya masih merupakan salah satu mata kuliah program studi Teknik Industri atau Ekonomi, dan belum menjadi program studi tersendiri. Selain itu, para penyelenggara pendidikan masih belum melihat program studi manajemen rantai pasok dan logistik menjadi program yang diminati. Sementara ini, perguruan tinggi yang telah menyelenggarakan program studi (S1 dan S2) dengan bidang Manajemen Logistik dan *Supply Chain Management* sebagai salah satu bidang studi dan mata kuliah di antaranya adalah Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti, Universitas Gajah Mada, Universitas Indonesia, Institut Teknologi Bandung, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Universitas Widyatama, dan Universitas Andalas, sesuai dengan dinamika perkembangan perkuliahan dan studi tentang logistik dan SCM.

Di luar negeri sudah banyak bermunculan program studi khusus *Supply Chain Management* dalam bentuk *degree* atau *Professional Certification*. Program sertifikasi di dalam negeri masih belum ada yang resmi karena belum ada Lembaga Sertifikasi Profesi untuk *Supply Chain and Logistics Management*. Selama ini di Indonesia program yang ditawarkan pada umumnya berupa *training*, seminar dan lokakarya secara periodik oleh PPM, INFA Institute, Asperindo, ALI dan KADIN, bekerja sama dengan beberapa Perguruan Tinggi di Indonesia.

Pengembangan Sumber Daya Manusia di bidang logistik menjadi sangat penting bagi perkembangan bisnis logistik di Indonesia, sehingga kebutuhan akan tenaga ahli yang profesional di bidang ini diperkirakan akan meningkat secara signifikan di masa-masa mendatang. Walaupun belum dilakukan survei, namun semua pihak bersepakat bahwa bila tidak dipersiapkan sejak dini, maka ketersediaan sumber daya manusia bisa menjadi salah satu penghambat tercapainya tujuan sistem Logistik yang efisien.

2. Permasalahan Sumber Daya Manusia dan Manajemen

Kenyataan menunjukkan bahwa Indonesia masih dihadapkan pada kelangkaan tenaga ahli, spesialis, dan profesional dalam bidang logistik baik pada level manajerial maupun operasional baik di sektor swasta maupun dari pemerintah. Selain itu sumber daya manusia yang ada masih memiliki kompetensi yang rendah. Oleh sebab itu sumber daya manusia dibidang logistik Indonesia dihadapkan pada dua tantangan, yaitu peningkatan jumlah tenaga kerja dan peningkatan kualitas dan kompetensi sumber daya yang ada. Untuk mengatasi hal ini peran institusi pendidikan dan pelatihan sangat diperlukan, namun sementara ini masih terkendala karena secara formal belum ada pengakuan dari pemerintah c.q Kementerian Pendidikan Nasional, baik terkait dengan keilmuan maupun keahlian dalam bidang logistik.

Permasalahan lain adalah masih adanya kesenjangan yang cukup lebar antara program pendidikan dan pelatihan yang ada pada institusi perguruan tinggi dengan dunia usaha yang membutuhkan. Sementara

pola pendidikan dan pelatihan yang dilaksanakan oleh masing-masing perusahaan masih belum terencana dan belum memiliki standarisasi, dengan dasar pengetahuan yang masih instan. Dengan demikian standarisasi kompetensi dan pengembangan SDM belum sesuai dengan yang diharapkan.

Di dalam situasi bisnis dan perekonomian yang tengah berkembang saat ini, institusi pendidikan dan pelatihan dituntut untuk dapat menyediakan lulusan-lulusan yang memiliki dasar pengetahuan yang secara langsung dibutuhkan pada dunia industri tertentu. Sementara, kenyataan di lapangan menunjukkan adanya kesenjangan yang cukup lebar antara institusi pendidikan dan pelatihan yang ada dengan kebutuhan dunia usaha. Hal ini bisa dilihat dari pola pendidikan dan pelatihan di dunia logistik yang masih sporadis, terpecah dengan dasar pengetahuan instan, bahkan yang sering terjadi adalah pola pelatihan dilaksanakan oleh masing-masing perusahaan. Dengan demikian standarisasi kompetensi dan pengembangan SDM yang secara umum diharapkan terjadi tidak bisa tertata dan terencana dengan baik.

G. REGULASI DAN KEBIJAKAN

1. Kondisi Saat Ini

Kegiatan di sektor logistik diatur di dalam berbagai regulasi yang bersifat parsial di beberapa kementerian dan pada umumnya regulasi tersebut belum sepenuhnya mempertimbangkan perspektif logistik secara menyeluruh. Beberapa peraturan yang terkait dengan sektor logistik yang ada saat ini, antara lain:

a) Undang Undang tentang Pergudangan

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1965 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang Undang Nomor 5 Tahun 1962 tentang Perubahan Undang Undang Nomor 2 Prp Tahun 1960 tentang Pergudangan (Lembaran Negara Tahun 1962 No. 31) menjadi Undang Undang, mendefinisikan gudang sebagai tempat tertutup khusus digunakan untuk menyimpan barang perniagaan, mewajibkan pemilik gudang untuk menyelenggarakan administrasi gudang berkaitan dengan barang masuk dan keluar, membayar biaya administrasi kecuai gudang yang berada di dalam pelabuhan dan menetapkan adanya jangka waktu penyimpanan barang di gudang berdasarkan kriteria barang impor, barang ekspor dan penggolongan letak gudang. Dari definisi ini terlihat bahwa pendefinisian gudang hanya *rely on export – import activities*. Dalam rangka untuk mengkomodasikan perkembangan bisnis maka pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perdagangan RI Nomor 16/M-DAG/PER/3/2006 tentang Penataan dan Pembinaan Pergudangan, yang substansinya telah mengatur operasionalisasi dan administrasi pergudangan.

b) Undang Undang Perposan/Jasa Titipan

Sesuai dengan tuntutan perkembangannya, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1984 tentang Pos telah direvisi menjadi Undang Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos. Undang-Undang ini sampai hari ini menjadi satu-satunya payung hukum tentang kegiatan usaha perposan dan kurir di Indonesia. Walaupun secara numenklatur mengatur tentang “Pos”, tetapi substansi Undang-Undang ini juga mencakup pengaturan dan administrasi penyelenggara jasa perposan nasional yang terdiri dari BUMN, pihak Swasta dan Koperasi.

c) Undang-Undang Jalan

Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan selain peran jalan, juga pertanggung jawaban atau pembagian portofolio jalan dan disesuaikan dengan status jalan, yakni Jalan Nasional menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, jalan provinsi menjadi tanggung jawab pemerintah provinsi dan jalan kabupaten/kota menjadi tanggung jawab pemerintah yang bersangkutan. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan sebagai turunan dari Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, yang mengatur secara lebih teknis tentang Pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan. Sedangkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan tol, adalah turunan dari Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 yang mengatur mengenai pengaturan, pembangunan, pengusahaan dan pengawasan jalan Tol.

d) Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang telah direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang undang ini pada intinya bertujuan untuk menciptakan keselamatan, kelancaran, ketertiban transportasi jalan, moda dan jaringan moda transportasi yang layak, biaya transportasi yang murah dan efisien serta pembiayaan pemeliharaan jalan yang berkesinambungan dengan melibatkan stakeholder jalan.

e) Undang-Undang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mewajibkan prasarana dan sarana penerbangan yang handal dan memenuhi standar keamanan dan keselamatan penerbangan, mewajibkan sertifikasi kompetensi personil penerbangan, mewajibkan sertifikasi laik terbang pesawat dan helikopter, menetapkan pemerintah sebagai penentu struktur dan golongan tarif penggunaan fasilitas dan jasa di bandara, mewajibkan pengangkut baik yang berjadwal maupun tidak berjadwal untuk memiliki izin, dan merinci tanggung jawab pengangkut meliputi kewajiban mengangkut barang yang telah disepakati, menerbitkan dokumen angkutan, menjamin keselamatan barang angkutan, dan mengasuransikan tanggung

jawabnya terhadap kerugian pihak ketiga akibat dari operasional pengangkutan udara.

f) Undang-Undang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 yang telah direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan fungsi pelabuhan yang dilaksanakan dengan cara koordinasi antara kegiatan pemerintah dengan kegiatan pelayaran jasa di pelabuhan yang mencakup keselamatan pelayaran, bea dan cukai, imigrasi, karantina serta keamanan dan ketertiban dan juga mengatur perihal penyelenggaraan transportasi laut (pengoperasian kapal, standar keselamatan, tanggung jawab, hingga pengembangan sumber daya manusianya). Undang-Undang tersebut menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional (*pasal 3*). Jenis angkutan terdiri dari angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan (*pasal 6*). Usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan terdiri dari bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, *tally*, depo kontainer, agen kapal, perawatan dan perbaikan kapal (*pasal 31*). Kegiatan pelabuhan untuk menunjang kelancaran perdagangan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dilakukan oleh Pelabuhan Utama (*pasal 111*). Dalam rangka pelaksanaan UU pelayaran ini Pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 sebagai kerangka kebijakan operasional.

g) Undang-Undang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatur tentang masuknya swasta ke dalam bisnis perkeretaapian, yang mengakhiri monopoli PT Kereta Api Indonesia terhadap bisnis perkeretaapian. Selain itu, undang-undang ini juga mengatur tentang persyaratan teknis, pengujian dan kelaikan operasi perkeretaapian, mengatur tentang kewajiban sertifikasi kompetensi awak perkeretaapian, mewajibkan adanya asuransi terhadap tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian, serta mengatur tentang keikutsertaan masyarakat dalam menjaga keamanan dan keselamatan angkutan melalui kereta api.

h) Undang-Undang Kepabeanan

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan yang mengatur impor, ekspor dan prosedur pabean, meliputi pemeriksaan pabean, penanganan barang saat kedatangan, pembongkaran, penimbunan dan pengeluaran barang, penetapan tarif bea masuk dan nilai pabean, jaminan dan bentuk jaminan, serta kewajiban menyelenggarakan pembukuan. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 10 Tahun 1995

tentang Kepabeanan melakukan perubahan bahwa saat dimulainya suatu barang dinyatakan sebagai barang ekspor yakni barang yang telah dimuat, menetapkan adanya bea keluar terhadap barang ekspor tertentu, pengawasan pengangkutan barang dalam daerah pabean, pemberitahuan rencana kedatangan sarana pengangkut kecuali sarana pengangkutan darat, mengatur prosedur pengangkutan barang impor antar Tempat Penimbunan Sementara atau Tempat Penimbunan Berikat. Undang-undang ini juga menentukan besaran denda atas setiap pelanggaran berdasarkan kriteria tertentu.

i) Undang-Undang Ketenagakerjaan

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menegaskan tentang sertifikasi kompetensi tenaga kerja melalui pelatihan dan menetapkan pembentukan Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) sebagai pihak yang berwenang menetapkan standarisasi kompetensi profesi.

j) Undang-Undang tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

Meskipun keberadaan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik pada prinsipnya tidak dikaitkan secara langsung dengan sektor logistik, namun lahirnya undang-undang ini akan turut memberi pengaruh terhadap proses dan kelancaran aktivitas logistik. Sebagaimana dimaklumi, kegiatan logistik sangat membutuhkan dukungan ICT (*information and communication technology*) yang secara spesifik menjadi urusan pengaturan pada undang-undang ini.

k) Keputusan Menteri Perhubungan Tentang *Freight Forwarding*

- 1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 1988 tentang Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding*) yang didefinisikan sebagai usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut dan udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, perhitungan biaya angkutan, klaim, asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi dapat melakukan usahanya di dalam maupun di luar negeri.
- 2) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM-10/1989 tanggal 26 Januari 1989 tentang Penguatan Status Hukum Operasionalisasi Industri Jasa *Freight Forwarding*, yang pada intinya merupakan operasionalisasi lebih lanjut dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 10 tahun 1988.

3) Pengaturan lain yang juga terkait dengan kegiatan *freight forwarding* antara lain :

(a) Peraturan Menteri Perhubungan No. 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda Tahun 2010 – 2030;

(b) Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda;

l) Kesepakatan Negara-Negara ASEAN pada Sektor Logistik

Dalam rangka mewujudkan terbentuknya ASEAN *Free Trade Area*, Pemerintah Indonesia telah menandatangani kesepakatan dengan Negara-negara anggota ASEAN yang terkait dengan sektor logistik, antara lain:

1) Dalam transportasi udara, Pemerintah Indonesia telah menandatangani *ASEAN Memorandum of Understanding on Air Freight Services* di Jakarta pada September 2002. Dengan ditandatanganinya MoU tersebut, perusahaan-perusahaan penerbangan Negara-negara ASEAN dimungkinkan untuk melakukan pelayanan kargo sampai dengan 100 ton per minggu tanpa ada batasan dalam hal jenis pesawat pengangkut dan frekuensi penerbangan.

2) Dalam hal Sektor Jasa Logistik, Pemerintah Indonesia telah menandatangani *ASEAN Sectoral Integration Protocol for the Logistic Service Sectors*, yang mengatur mengenai pelaksanaan integrasi penuh dan liberalisasi di ASEAN pada tahun 2013. Dalam naskah tersebut terdapat 11 jenis jasa layanan yang dituntut perlu segera diliberalisasi.

3) Pengesahan ASEAN Transport *Roadmap for the Land Transport Infrastructure Integration and Transport Facilitation of Goods*, pada tahun 2002. *Roadmap* tersebut memuat langkah-langkah pembangunan yang akan dilakukan ASEAN untuk mewujudkan *ASEAN Highway Network* dan *Singapore Kunming Railway Link* dalam rangka meningkatkan interkoneksi dan aksesibilitas di kawasan.

Sedangkan pada operasionalisasi moda transportasi, khususnya transportasi laut dan udara, walaupun secara *de jure* Indonesia belum meratifikasi beberapa konvensi internasional yang berlaku, tetapi secara *de facto* Indonesia telah menerapkan ketentuan yang terdapat dalam konvensi tersebut (Laporan akhir Kajian Industri dan Perdagangan pada Sektor Logistik Tahun 2008, hal III-5). Konvensi Internasional yang berlaku adalah:

1) Konvensi Internasional pada Angkutan Pelayaran – *Hamburg Rules*.

Walaupun Indonesia belum meratifikasi Konvensi *Hamburg Rules*, tetapi praktek pengangkutan laut Indonesia telah menganut

prinsip yang terdapat dalam *Hamburg Rules*. Prinsip ini diatur dalam Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), bahwa tanggung jawab perusahaan angkutan laut yang menjadi pengangkut barang, dimulai sejak barang diterima dan berakhir setelah barang diserahkan kembali kepada pemiliknya.

2) Konvensi Internasional pada Angkutan Udara–*Warsawa Convention*.

Konvensi Warsawa mengatur mengenai penerbangan dan pengangkutan udara, antara lain ketentuan pengangkutan udara, tanggung jawab pengangkut udara dan yurisdiksi ketika terjadi sengketa. Mengenai tanggung jawab pengangkut udara, Indonesia menganut sistem Ordonansi Pengangkutan Udara yang diberlakukan sejak tahun 1939, secara substansial, materi ketentuan ini sama dengan Konvensi Warsawa.

3) Pemerintah Indonesia saat ini sudah meratifikasi *International Convention on Maritime Liens and Mortgage*, 1993 (Konvensi internasional tentang Piutang Maritim dan Hipotek Atas Kapal, 1993). Dengan telah meratifikasi konvensi ini, maka Pemerintah Indonesia memberikan jaminan dan kepastian hukum bagi kreditur khususnya kreditur luar negeri ataupun lembaga-lembaga keuangan lainnya dalam menyediakan dana untuk pengembangan dan peremajaan armada pelayaran nasional.

2. Permasalahan Regulasi dan Kebijakan

Permasalahan yang dihadapi dalam regulasi dan kebijakan adalah cakupan aktivitas jasa logistik terdiri dari berbagai sektor yang terpisah-pisah, sehingga pendekatan dalam penyusunan peraturan di sektor logistik masih bersifat sektoral. Disamping itu, dengan adanya otonomi daerah, masih terdapat peraturan yang tumpang tindih antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Hal ini dapat berpotensi menimbulkan permasalahan dalam pertumbuhan dan kepastian hukum bisnis jasa logistik. Oleh sebab itu, perbaikan yang diperlukan ke depan adalah menyelaraskan peraturan jasa logistik di setiap sektor dan antar pemerintah pusat dan daerah, jasa logistik dituntut untuk memberikan layanan yang prima dari hulu ke hilir yang perlu menekankan keterpaduan dalam pengelolaannya.

H. KELEMBAGAAN

1. Kondisi Saat Ini

Secara umum penanganan dan pembinaan sektor logistik saat ini masih bersifat parsial, tersebar dan belum terintegrasi. Kondisi ini tercermin dari kewenangan pembinaan kegiatan logistik nasional yang ditangani oleh beberapa instansi, diantaranya adalah:

- a) Aspek perdagangan yang antara lain meliputi distribusi, pergudangan dan pasar berada dibawah koordinasi Kementerian Perdagangan;

- b) Aspek transportasi dan pengangkutan berada dibawah Kementerian Perhubungan;
- c) Aspek desain dan pembangunan infrastruktur (jalan) berada dibawah Kementerian Pekerjaan Umum;
- d) Aspek Kepabeanan, Perpajakan Asuransi dan Perbankan berada dibawah Kementerian Keuangan;
- e) Aspek telekomunikasi, perposan dan kurir berada dibawah Kementerian Komunikasi dan Informatika;
- f) Aspek pengelolaan infrastruktur dan penyedia jasa logistik berada dibawah Kementerian Badan Usaha Milik Negara;
- g) Aspek pendirian perusahaan dan penanaman modal berada dibawah Badan Koordinasi Penanaman Modal; dan
- h) Aspek komoditas strategis dan ekspor-impur ditangani oleh berbagai Kementerian Teknis, antara lain Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Pertanian, dan Kementerian Energi Dan Sumber Daya Mineral.

2. Permasalahan Kelembagaan

Kegiatan logistik sangat membutuhkan keterpaduan baik dari aspek infrastruktur maupun manajemen, sementara kegiatan logistik saat ini bersifat parsial dan pembinaannya tersebar di berbagai Kementerian. Kondisi yang demikian ini dapat berpotensi menimbulkan masalah yang berkaitan dengan aspek koordinasi, keselarasan, keterpaduan berbagai unsur yang terlibat dalam aktifitas logistik. Oleh karena itu, dibutuhkan tata kelola yang kuat untuk mendukung efektifitas pelaksanaan koordinasi, dalam rangka menyelaraskan dan mengintegrasikan seluruh kebijakan pengembangan sistem logistik nasional.

Salah satu opsi pelaksanaan (*best practices*) pengembangan logistik nasional di banyak negara seperti di Jerman, Jepang, Korea, Thailand, Hongkong, Australia, dan lain-lain dilakukan oleh suatu dewan logistik nasional (*logistics council*). Dewan logistik nasional ini merupakan lembaga non struktural, yang bertanggung jawab langsung kepada Presiden/Perdana Menteri. Dewan ini berfungsi sebagai koordinator, integrator, dan regulator dalam mewujudkan sistem logistik nasional yang terintegrasi, efektif dan efisien.