BAB 4

STRATEGI DAN PROGRAM

Untuk mewujudkan visi, misi, dan tujuan Sistem Logistik Nasional pada tahun tahun 2025 perlu dirumuskan arah kebijakan dan strategi yang kemudian dijabarkan ke dalam program, tahapan pelaksanaan, serta rencana aksi.

A. ARAH KEBIJAKAN STRATEGIS

Arah kebijakan Pengembangan Sistem Logistik Nasional perlu memperhatikan prinsip-prinsip dasar sebagai berikut :

1. Mengutamakan Kepentingan Nasional

Dalam amanat Undang-Undang Dasar 1945, kepentingan nasional harus diutamakan. Sistem logistik nasional harus mampu meningkatkan daya saing nasional, membantu meningkatkan kemakmuran rakyat dengan memfasilitasi perdagangan barang-barang yang dihasilkan oleh daerah. Sistem Logistik Nasional juga harus dapat membantu menjaga kestabilan keamanan nasional dengan menjamin distribusi yang kompetitif dan lancar, terutama untuk bahan-bahan pokok dan strategis yang dibutuhkan oleh rakyat. Dalam pengembangan Sistem Logistik Nasional peningkatan kompetensi dari sumber daya manusia Indonesia akan menjadi salah satu prioritas.

2. Menghela Tercapainya Visi Ekonomi Indonesia 2025

Dengan telah ditetapkannya 6 (enam) koridor pengembangan dan pertumbuhan ekonomi Indonesia sebagaimana tertuang dalam MP3EI Sistem Logistik Nasional diharapkan dapat menjadi penghela dalam mewujudkan visi ekonomi Indonesia tahun 2025 yaitu “Mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur” sehingga akan tercapai sasaran PDB perkapita sebesar 14.250-15.500 (empat belas ribu dua ratus lima puluh hingga lima belas ribu lima ratus) pada tahun 2025. Untuk mewujudkan visi ini kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional harus ditegakkan, dengan memanfaatkan potensi dan sumberdaya nasional yang dimiliki dan dalam koridor rambu rambu perdagangan regional dan internasional.

3. Mendorong Terwujudnya Indonesia Sebagai Negara Maritim

Indonesia yang terdiri atas beribu pulau yang terhubung oleh laut dengan kekayaan alam yang melimpah dan adanya pengakuan internasional terhadap zona ekonomi ekslusif pada perairan Indonesia mendorong upaya untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim melalui penerapan konsep wilayah depan (*frontland*) dan wilayah dalam (*hinterland*). Penerapan konsep ini diharapkan mampu memperkokoh kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional.

4. Mendorong Terobosan Dan Akselerasi Mengejar Ketertinggalan Dalam Persaingan Global

Upaya mengejar ketertinggalan dalam pengembangan logistik memerlukan lompatan dan terobosan agar daya saing Indonesia dapat mengimbangi perkembangan daya saing negara-negara lain, karena negara lain di saat yang sama juga melakukan pembenahan terhadap sistem logistiknya. Secara makro, lompatan yang dapat dipertimbangkan adalah penerapan konsep wilayah depan dan wilayah dalam dengan menjadikan pelabuhan hub international menjadi *Logistic Port.* Secara mikro adalah (a) pengembangan pelabuhan *short-sea shipping* di wilayah, Sumatera, Jawa, Kalimantan, dan Kawasan Indonesia Timur sebagai alternatif pengembangan infrastruktur jalan raya, dan (b) pengembangan *logistic support* di wilayah laut dalam untuk menunjang aktivitas eksploitasi kekayaan laut Indonesia.

5. Meningkatkan Peran Pemda dan Sinergi Pusat-Daerah

Mengingat sistem Logistik adalah sistem yang terpadu maka upaya peningkatan sinergi pusat daerah menjadi kebutuhan dalam mengintegrasikan seluruh kekuatan ekonomi nasional. Maka dibutuhkan peta jalan (*roadmap*) yang disusun oleh Pemerintah Pusat dengan masukan dari Pemerintah Daerah/Pemda. Peta jalan ini dapat digunakan baik oleh Pemerintah Pusat dalam mengembangkan sistem logistik nasional maupun oleh Pemerintah Daerah dalam mengembangkan sistem logistik daerahnya, termasuk juga untuk menentukan prioritas dalam rencana pembangunan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2000 tentang Otonomi Daerah memberikan kewenangan kepada Pemda Kabupaten/Kota untuk menjalankan roda pemerintahan dan bertanggung jawab terhadap pemenuhan kebutuhan komoditas pokok dan strategis rakyat setempat. Dengan demikian urusan logistik komoditas pokok dan strategis pada hakekatnya adalah urusan dan tanggung jawab Pemda Kabupaten/Kota, Pemerintah Pusat berfungsi mengarahkan sedangkan pemerintah Provinsi berfungsi untuk mengkoordinasikan.

6. Mendorong Kompetisi Yang Berkeadilan

Tujuan utama logistik adalah memperlancar arus barang, meningkatkan pelayanan logistik sehingga meningkatkan daya saing produk nasional di pasar global dan pasar domestik. Tujuan ini akan tercapai melalui iklim persaingan usaha yang sehat. Pada dasarnya pelaksanaan sistem logistik nasional untuk komoditas unggulan ekspor dan komoditas bebas mengikuti mekanisme pasar. Namun untuk komoditas pokok dan strategis dimungkinkan adanya intervensi oleh pemerintah untuk mengurangi disparitas dan gejolak harga di pasar domestik, mengingat daya beli masyarakat pada umumnya masih rendah sehingga kenaikan harga yang tak terkendali dapat menimbulkan gejolak sosial.

7. Mendorong Partisipasi Dunia Usaha dan Kesempatan Berusaha

Peran pihak swasta semakin diperbesar dalam pengembangan sistem logistik nasional, karena adanya keterbatasan sumber daya yang dimiliki oleh pemerintah. Berbagai bentuk kemitraan dan aliansi, seperti kerjasama pemerintah dan swasta (*public private partnership*) dalam pengembangan infrastruktur logistik nasional perlu terus dikembangkan. Selain itu, peran swasta bukan hanya dalam hal pembiayaan namun juga dimungkinkan sebagai alternatif untuk pengoperasian suatu sub-sistem logistik dalam jangka waktu tertentu. Selanjutnya upaya untuk mendorong kesempatan berusaha bagi masyarakat untuk mengembangkan usaha logistik di Indonesia perlu dibuka seluas-luasnya dengan memberikan kemudahan perijinan dan pengembangan usaha.

B. STRATEGI DAN PROGRAM: KOMODITAS PENGGERAK UTAMA

Komoditas penggerak utama difokuskan pada dua kelompok yaitu: (1) komoditas pokok dan strategis; dan (2) komoditas unggulan ekspor. Strategi bagi komoditas pokok dan strategis adalah menjamin pasokan dan kelancaran arus penyaluran kebutuhan konsumsi dan pembangunan dalam negeri. Sementara strategi bagi komoditas unggulan ekspor ditujukan untuk peningkatan daya saing produk nasional.

1. Komoditas Pokok dan Strategis

Sasaran strategis yang ingin dicapai adalah terjaminnya ketersediaan, kemudahan mendapatkan barang dari komoditas pokok dan strategis yang merupakan kebutuhan dasar masyarakat dengan harga yang relatif stabil dan terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Sedangkan program yang direncanakan meliputi:

a. Pembangunan sistem logistik nasional melalui pengembangan jaringan distribusi penyangga baik ditingkat Regional, Propinsi maupun Kabupaten/Kota, penataan ulang dan revitalisasi sistem distribusi termasuk sistem distribusi antar pulau baik tata niaga, tata kelola, pelaku, dan sistem informasi, membangun dan merevitalisasi pasar tradisional baik prasarana, sarana, rantai pasok, maupun manajemen.

b. Peningkatan ketersediaan pasokan nasional komoditas pokok dan strategis dan bahan baku yang masih diimpor; dan Peningkatan peran Pemerintah Daerah dalam penyediaan pasokan dan penyaluran komoditas pokok dan strategis;

c. Penurunan disparitas harga komoditas pokok dan strategis baik antar waktu dan antar daerah melalui stabilisasi harga yang terjangkau secara merata dan pembangunan Terminal Agribisnis, Pusat Distribusi *(distribution center),* dan peningkatan pemanfaatan Sistem Resi Gudang.

2. Komoditas Unggulan Ekspor

Sasaran strategis yang ingin dicapai adalah meningkatnya saing dan volume ekspor komoditas dan produk unggulan ekspor di pasar dunia. Jenis barang yang termasuk dalam komoditas/produk unggulan ekspor mengacu pada MP3EI. Sedangkan program yang akan dilaksanakan adalah:

a. Peningkatan kinerja sistem rantai pasok komoditas unggulan ekspor, melalui revitalisasi jaringan rantai pasok, peningkatan efektivitas program fasilitasi perdagangan, pembangunan jejaring ekspor di manca negara, pembangunan *e-Logitics*, peningkatan pasokan/ produksi komoditas yang ber nilai tambah tinggi, dan peningkatan diversifikasi (perluasan jaringan) pasar ekspor.

b. Peningkatan sistem rantai nilai dan daya saing produk unggulan ekspor melalui peningkatan nilai tambah produk ekspor dan pertumbuhan industri hilirnya, pemberian kemudahan dan insentif kepada industri hilir untuk meningkatkan nilai tambah *(value added)* produk ekspor yang saat ini bernilai rendah, peningkatan *term* perdagangan CIF untuk produk ekspor dan FOB untuk produk impor, dan desiminasi sistem perdagangan internasional termasuk *incoterm* kepada pengusaha lokal dan nasional.

C. STRATEGI DAN PROGRAM: PELAKU DAN PENYEDIA JASA LOGISTIK

Strategi yang digunakan adalah membangun aparatur, Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik Lokal berkelas dunia. Sasaran strategis yang ingin dicapai adalah terwujudnya pelaku logistik (PL) dan penyedia jasa logistik (PJL) yang terpercaya dan profesional yang tidak hanya mampu bersaing dan menguasai sektor logistik dalam tataran nasional tetapi juga mampu bersaing di tataran global, sehingga mampu berperan sebagai "pemain lokal kelas dunia" (*world class local players*). Program yang dilaksanakan meliputi:

1. Pemberdayaan dan penguatan pelaku dan penyedia jasa logistik melalui peningkatan kompetensi dan profesionalisme Pelaku dan PJL, peningkatan daya saing Pelaku Logistik Nasional dan PJL Nasional, membangun UKM dan koperasi sebagai pemain lokal dan nasional yang handal dan berdaya saing, mendorong BUMN Logistik agar menjadi penggerak dan andalan implementasi Cetak Biru Sistem Logistik Nasional;

2. Peningkatan kapasitas Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik agar disetiap Propinsi terdapat UKM dan koperasi penyedia jasa logistik mendominasi sebagai pemain lokal dan nasional yang handal dan berdaya saing, dan disetiap Koridor Ekonomi terdapat PL dan PJL menjadi *global player*;

3. Penciptaan iklim usaha yang kondusif untuk mendorong partisipasi swasta dalam investasi dan penyelenggaraan di bidang logistik melalui penciptaan peluang usaha di dalam bidang logistik, menumbuhkan

iklim usaha yang kondusif, memberikan kesempatan seluas luasnya kepada pengusaha UKM dan Koperasi khususnya di sisi hilir (jaringan penyaluran), pemberian insentif fiskal dan kemudahan akses usaha bagi penyelenggara jasa logistik, dan pembangunan sistem perijinan secara elektronik *(e-permit)* yang adil cepat dan transparan.

4. Peningkatan efektivitas pelayanan melalui *reengineering* mekanisme dan prosedur pengiriman dan penerimaan barang untuk kelancaran arus barang dan penurunan biaya logisik, dan menyusun kualifikasi khusus profesi logistik nasional sesuai dengan kondisi lokal dan nasional yang diberlakukan tanpa kecuali untuk semua Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik yang beroperasi di Indonesia.
5. Penguatan dan perluasan jaringan melalui peningkatan kapasitas organisasi asosiasi bidang logistik, pengembangan jejaring dan kemitraan global, dan pemberian insentif untuk mendorong pengusaha nasional mengembangkan jaringan bisnis global.

D. STRATEGI DAN PROGRAM: INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI

Strategi yang akan dilakukan adalah membangun konektivitas domestik *(domestic connectivity)* baik konektivitas lokal *(local connectivity)* maupun konektivitas nasional *(national connectivity)* dan konektivitas global *(global connectivity)* yang terintegrasi sehingga mampu meningkatkan kelancaran arus barang untuk mendukung efisiensi dan efektifitas kinerja sistem logistik nasional. Sasaran strategis yang ingin dicapai adalah tersedianya jaringan infrastuktur transportasi yang memadai dan handal dan beroperasi secara efisien. Fokus utama kegiatan pembangunan dan pengembangan infrastruktur diarahkan kepada (a) pelabuhan utama dan hub internasional, (b) angkutan laut, (c) angkutan sungai, danau dan penyeberangan, (c) angkutan jalan (truk), (d) kereta api, dan (e) bandar udara dan angkutan udara. Adapun program yang direncanakan untuk setiap komponen infrastruktur transportasi adalah:

1. Transportasi Laut

Sasaran pembangunan dan pengembangan transportasi laut diarahkan agar pembangunan pelabuhan hub laut internasional di Kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia dapat beroperasi secara efektif dan efisien, dan beroperasinya jaringan transportasi antar pulau secara efektif sehingga transportasi laut berperan sebagai *backbone* transportasi nasional. Sasaran ini akan dicapai melalui program:

a. Pembangunan konektivitas global dengan mengembangkan pelabuhan ekspor-impor dan Pelabuhan Hub Internasional baik di Wilayah Barat Indonesia maupun di Wilayah Timur Indonesia.
b. Pembangunan konektivitas antar pulau, dan nasional secara terintegrasi dengan mengembangkan dan revitalisasi pelabuhan pengumpul di setiap propinsi dan pelabuhan utama di beberapa propinsi, dan pengembangan sarana dan prasarana pelabuhan.

c. Pembangunan konektivitas lokal, antar pulau, dan nasional secara terintegrasi dengan mengembangkan jalur pelayaran dan operasional *short sea shipping* secara terjadwal, dan pemberian insentif kepada pelaku dan penyedia jasa logistik yang bergerak dalam jalur *short sea shipping.*

d. Peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan pelabuhan melalui penetapan dan peningkatan kapasitas beberapa pelabuhan utama sebagai pusat distribusi regional, peningkatan efisiensi waktu angkut pelabuhan-pelabuhan utama, penguatan dan ekspansi kapasitas pelabuhan untuk terminal hasil pertambangan, pertanian dan peternakan, dan pengembangan pelabuhan perikanan.

e. Pemberlakuan azas *cabotage* untuk angkutan laut dalam negeri secara penuh sesuai jadwal *Roadmap* melalui pelaksanaan azas *cabotage* untuk seluruh jenis barang/muatan kecuali untuk penunjang kegiatan usaha hulu dan hilir migas (*offshore*), seluruh muatan angkutan laut dalam negeri diangkut oleh kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional (*full cabotage*), mempromosikan kemitraan kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal melalui pemanfaatan informasi ruang kapal dan muatan sesuai Inpres Nomor 5 Tahun 2005, dan melaksanakan Inpres Nomor 2 tahun 2009 terkait dengan kewajiban angkutan barang milik pemerintah diangkut oleh kapal berbendera Indonesia.

f. Peningkatan aksesibilitas angkutan barang di daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil, dan daerah padat (macet) melalui revitalisasi pelabuhan lokal serta optimalisasi pelayaran perintis, dan mekanisme *Public Service Obligation* (PSO), optimalisasi angkutan perintis untuk mendukung kelancaran arus barang di daerah terpencil, termasuk *short sea shipping,* mendorong pembangunan kapal nasional untuk menunjang logistik antar pulau, mendorong penggunaan kapal Ro-Ro *(short sea shipping)* di sepanjang Pantura untuk mengurangi beban jalan.

g. Peningkatan jumlah armada angkutan laut melalui pembangunan kapal nasional dan armada nasional.

h. Peningkatan efisiensi dan efektifitas pelayanan angkutan laut secara terpadu melalui peningkatan dan pembangunan pelayaran lintas di dalam koridor ekonomi, percepatan implementasi pengembangan jaringan pelabuhan nasional sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), dan peningkatan keamanan untuk menekan risiko kerugian dalam angkutan barang.

2. Angkutan Sungai, Danau Dan Penyeberangan

Sasaran pembangunan dan pengembangan adalah menjadikan angkutan sungai, danau dan penyeberangan sebagai bagian integral dari sistem angkutan multi moda dalam rangka mewujudkan konektivitas lokal dan nasional yang dilakukan melalui program:

a. Pengembangan angkutan sungai, danau dan penyeberangan dalam rangka konektivitas lokal melalui pengembangan sungai yang potensial untuk transportasi sungai di pedalaman khususnya di Kalimantan untuk angkutan penumpang dan barang, restrukturisasi dan reformasi kelembagaan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, peningkatan pembangunan prasarana dan sarana angkutan sungai danau dan penyeberangan, dan intensifikasi kerjasama keterlibatan sektor swasta dalam penyediaan pelabuhan dan sarana angkutan penyeberangan.

b. Revitalisasi sungai yang berpotensi untuk dimanfaatkan menjadi bagian dari sistem transportasi melalui revitalisasi angkutan penyeberangan dan mekanisme PSO, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana dan fasilitasi dermaga sungai, danau dan penyeberangan, dan peningkatan pelayanan pada lintas penyeberangan di sabuk utara, sabuk tengan dan sabuk selatan.

c. Pengembangan industri angkutan ferry untuk meningkatkan kelancaran dan kapasitas lintasan pelayaran di sabuk selatan, tengah dan utara sehingga membentuk jaringan transportasi multi-moda yang efisien.

3. Transportasi Jalan dan Lalu Lintas Angkutan

Sasaran pembangunan dan pengembangan transportasi jalan adalah menjadikan angkutan truk sebagai bagian integral dari sistem angkutan multi moda dalam rangka mewujudkan konektivitas lokal dan nasional yang dilakukan melalui program:

a. Pengurangan beban jalan secara bertahap dengan meningkatkan kapasitas jalan eksisting dan mengembangkan jaringan transportasi multimoda dan *logistics center* sebagai upaya meningkatkan kelancaran angkutan barang dari pusat produksi menunju *oulet-inlet* ekspor impor dan antar pulau, dan peningkatan keterhubungan jaringan jalan nasional dengan pelabuhan dan stasiun kereta api, yang merupakan jalur logistik, dan perbaikan kapasitas pelayanan jalan lintas Kabupaten/Kota.

b. Peningkatan kelancaran angkutan barang antar pulau dan antara pusat produksi ke dengan *oulet-inlet* ekspor impor, melalui peningkatan kapasitas jalan pada lintas-lintas utama, peningkatan kualitas jalan (lebar jalan dan kekuatan tekanan jalan) dan kelas jalan di wilayah pedesaan, peningkatan konektivitas jaringan jalan Kabupaten/Kota, peningkatkan dan pembangunan jalan lintas di dalam koridor, peningkatan jalan akses lokal antara pusat-pusat pertumbuhan dengan fasilitas pendukung (pelabuhan) dan dengan wilayah dalamnya, pengembangan jaringan logistik darat antar lokasi perkebunan-sentra pengolahan dan akses ke pelabuhan, penguatan jalan untuk mengangkut produk peternakan, peningkatan dan pengembangan akses ke daerah eksplorasi, pembangunan jalan antara areal tambang dengan fasilitas pemrosesan, perbaikan akses

jalan di perkebunan menuju pengolahan sawit, dan peningkatan kualitas infrastruktur untuk mendukung distribusi dan logistik migas.

4. Transportasi Kereta Api

Sasaran pembangunan dan pengembangan transportasi Kereta Api (KA) adalah menjadikan angkutan KA sebagai alternatif utama angkutan barang jarak jauh dan menjadi bagian integral dari sistem angkutan multi moda yang dilakukan melalui program:

a. Pengembangan jaringan kereta api untuk angkutan barang jarak jauh di Sumatera, Jawa dan Kalimantan melalui peningkatan dan pembangunan sarana dan prasarana perkeretaapian penumpang dan barang, peningkatan kapasitas dan kualitas rel kereta api angkutan sawit, pengembangan jaringan rel kereta api khusus batubara yang menghubungkan antar lokasi pertambangan di pedalaman dengan pelabuhan, revitalisasi jaringan kereta api yang sudah ada di Sumatera dan Jawa baik untuk barang maupun penumpang, percepatan pembangunan jalur kereta api baru melalui peningkatan peran Pemda/Swasta/BUMN untuk peningkatan angkutan barang pada lintas-lintas potensial di Sumatera dan di Kalimantan.

b. Peningkatan kapasitas dan pelayanan kereta api melalui pengembangan angkutan kereta api dari/menuju pelabuhan/terminal peti kemas, *dry port* dan sentra industri, dan percepatan pembangunan *double track* jalur KA di Jawa.

5. Transportasi Udara

Sasaran pembangunan dan pengembangan transportasi udara diarahkan kepada pembangunan pelabuhan hub kargo internasional di Kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia yang beroperasi secara efektif dan efisien sebagai bagian integral dari sistem angkutan multi moda dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional dan global, yang dilakukan melalui program:

a. Optimalisasi peran bandara yang ada untuk dapat berfungsi sebagai Terminal Hub Kargo Internasional melalui penetapan dan peningkatan kapasitas beberapa bandara utama sebagai Terminal Hub Kargo Internasional yang menerapkan manajemen logistik yang terintegrasi (*integrated logistic port management*), dan peningkatan peran dan pengembangan fasilitas bandara agar dapat melayani kargo internasional dan domestik.

b. Peningkatan kapasitas dan pelayanan bandara melalui peningkatan pelayanan angkutan udara dan penerbangan perintis, dan peningkatan kapasitas dan pelayanan bandar udara perintis sebagai hub untuk melayani kargo domestik di derah pedalaman.

6. Transportasi Multimoda

Sasaran pembangunan dan pengembangan transportasi multimoda adalah terbangun dan efektifnya pengoperasian jaringan transportasi

multi moda yang menghubungkan simpul simpul logistik, dan lancarnya aksesibilitas angkutan barang komoditas pokok dan strategis serta komoditas unggulan ekspor di setiap koridor ekonomi ke pelabuhan Hub Internasional. Sasaran ini akan dicapai melalui program:

a. Pengembangan jaringan transportasi multimoda dan pusat logistik untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas angkutan barang dari pusat produksi menuju *outlet-inlet* ekspor-impor, melalui penetapan standar unit dan dimensi untuk meningkatkan efisiensi alat angkut dan fasilitas pendukung operasional transportasi multimoda dan logistik, penyusunan pedoman dan standarisasi dalam rangka mewujudkan kompatibilitas alat angkut dan fasilitas pendukung operasional transportasi multimoda dan logistik, dan pengembangan/ pembangunan terminal multimoda dan pusat logistik.

b. Percepatan dan peningkatan implementasi transportasi multi moda melalui pembentukan badan sertifikasi MTO (Badan Usaha Angkutan Multimoda/BUAM), percepatan implementasi konsep angkutan multimoda, dan optimalisasi peran *dry port* yang sudah ada (Gedebage, Rambipuji, Solo Jebres, dan sebagainya) sebagai terminal multimoda.

c. Pengembangan konektivitas antara pengangkutan laut/perairan dengan pengangkutan darat massal (*sea to rail and truck connectivity*).

d. Pemetaan fungsi dan peranan para pemangku kepentingan dalam transportasi multimoda dan pengembangan strategi pemberdayaan dan penguatan kepada masing-masing pelaku usaha yang menangani ataupun terkait dengan transportasi multimoda.

E. STRATEGI DAN PROGRAM: TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI

Strategi yang diterapkan adalah membangun e-Logistik Nasional (INALOG) yang handal, aman dan beroperasi secara efisien, serta terhubung dengan jejaringan logistik ASEAN dan jejaringan logistik global secara on line.

E-Logistik Nasional (INALOG) merupakan penerapan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) dalam transportasi dan fasilitas perdagangan, yang pada dasarnya merupakan pengembangan lebih lanjut sistem *National Single Window* (NSW). Sasaran strategis yang ingin dicapai adalah tersedianya e-Logistics Nasional (INALOG) yang menyediakan layanan satu atap sistem pengiriman data, dokumen logistik perdagangan, dan informasi secara aman dan handal untuk melayani transaksi G2G, G2B dan B2B baik untuk perdagangan domestik maupun internasional dan terkoneksi dengan jejaringan logistik ASEAN dan jejaringan logistik global secara on line yang didukung oleh infrastuktur dan jaringan teknologi informasi dan komunikasi yang handal dan beroperasi secara efisien. Program Teknologi Informasi dan Komunikasi, meliputi:

1. Pengembangan Sistem Perangkat Lunak

a. Peningkatan efektivitas pelayanan NSW dan CATS melalui pengintegrasian *inaportnet* dan *trade net system* dalam kerangka sistem NSW, efektifitas implemetasi e-Permit sehingga terwujud "*paperless based system",* dan optimalisasi pengoperasian sistem *National Single Window* (NSW) dan CATS di pelabuhan dan bandara yang berfungsi sebagai '*hub'* internasional dan pelabuhan utama.

b. Pembangunan e-Logistik Nasional untuk melayani transaksi G2G, G2B dan B2B baik untuk perdagangan domestik maupun internasional melalui pengembangan lebih lanjut NSW dan CATS menjadi NILITS untuk memperlancar dan meningkatkan perdagangan internasional dan perdagangan domestik, pemberian insentif untuk mendorong partisipasi swasta untuk berinvestasi dan menyelenggarakan e-Logistik Nasional, dan pemberian insentif untuk mendorong penggunaan perangkat lunak dan aplikasi buatan Indonesia.

2. Pengembangan Sistem Perangkat Keras

a. Pengembangan infrastuktur telokomunikasi dan *backbone* TIK melalui pembangunan jaringan *backbone extension* dan *international exchange* hingga ke pusat pertumbuhan dan pusat kegiatan utama pada setiap koridor ekonomi, persiapan sarana pendukung bagi penerapan konsep CATS di kawasan industri atau di *dry port* dan *inland port* sehingga fungsi pelabuhan dapat dimaksimalkan sebagai pintu masuk/keluar barang, penguatan infrastruktur *backbone*, serat optik dan *messaging hub* di pusat pertumbuhan pembangunan di setiap koridor ekonomi, pengembangan e- Logistik Nasional yang terintegrasi dengan NSW untuk melayani B2B, dan B2G baik untuk perdagangan Luar negeri (ASEAN dan global) maupun perdagangan domestik pengembangan jaringan *broadband* terutama *fixed broadband,* dan pengintegrasian multi moda *backbone* (serat optik, satelit, *microwave*);

b. Pengembangan jejaring teknologi informasi dan komunikasi global melalui pembukaan *link/ international gate way* baru ke luar negeri sebagai altrernatif *link* yang ada, dan peningkatan pelayanan sarana dan prasarana konektivitas regional dan global.

F. STRATEGI DAN PROGRAM: SUMBER DAYA MANUSIA

Strategi yang dirapkan adalah mengembangkan kompetensi dan profesi logistik berstandar internasional. Secara umum sasaran strategis yang ingin dicapai adalah tersedianya SDM logistik profesional yang terpercaya baik pada tingkat operasional, manajerial dan strategis, dan mencukupi kebutuhan nasional untuk mewujudkan efisiensi dan efektifitas kinerja sistem logistik nasional. Sasaran tersebut dicapai melalui program:

1. Pengembangan Kompetensi SDM Profesional di Bidang Logistik

a. Penataan keilmuan, keahlian dan profesi logistik melalui pengkuan dan penetapan Logistik sebagai suatu bidang keilmuan dan keahlian (profesi) yang dibutuhkan, diselenggarakan dan dikembangkan secara formal di Indonesia, dan penyusunan klasifikasi dan jenjang kompetensi dan profesi logistik, serta penataan sistem pendidikan dan pelatihan profesi logistik nasional.

b. Penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan profesional di bidang logistik melalui penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan kompetensi profesi logistik baik untuk aparatur pemerintah maupun Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik, dan pemberian insentif dan mendorong aparatur pemerintah maupun Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik untuk mendapatkan sertifikasi internasional.

2. Peningkatan Peran Lembaga Pendidikan dan Latihan

a. Pengembangan institusi pendidikan dan pelatihan profesional di bidang logistik melalui pendirian program studi logistik baik yang berorientasi keilmuan maupun terapan, pengembangan lembaga akreditasi dan sertifikasi profesi logistik, pendirian lembaga pelatihan profesional dibidang logistik, peningkatan dukungan pemerintah dalam pengembangkan institusi pendidikan dan pelatihan, serta mengembangkan dan meningkatkan jejaring kerjasama antara lembaga pendidikan dan pelatihan pemerintah dan swasta, dan kerjasama dengan mitra luar negeri.

b. Pengembangan sarana dan prasarana pendidikan dan pelatihan logistik bertaraf internasional melalui pembangunan sarana dan prasarana pendidikan jalur akademik bertaraf internasional, dan pembangunan sarana dan prasarana pendidikan jalur terapan bertaraf internasional.

G. STRATEGI DAN PROGRAM: REGULASI DAN KEBIJAKAN

Strategi yang diterapkan adalah penataan, penyusunan, dan harmonisasi peraturan perundang-undangan dan kebijakan logistik. Fokus utama pembenahan dan harmonisasi peraturan perundangan-undangan diarahkan pada (a) regulasi bidang usaha dan perdagangan, (b) regulasi bidang transportasi, (c) regulasi ekspor dan impor, (d) regulasi infomasi dan transaksi elektronik, dan (e) regulasi transportasi multi moda. Sasaran Strategis yang ingin dicapai adalah harmonisasi, penataan dan penyusunan peraturan perundang-undangan dan kebijakan logistik untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif di bidang logistik. Sasaran tersebut dicapai melalui program, sebagai berikut:

1. Harmonisasi dan Sinkronisasi Regulasi dan kebijakan

a. Harmonisasi peraturan perundang undangan dan kebijakan perdagangan untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif di bidang logistik, dan harmonisasi dan sinkronisasi peraturan perundangan di bidang perdagangan di tingkat pusat dan daerah yang terkait logistik.

b. Harmonisasi peraturan bidang ekspor-impor melalui peyelarasan peraturan perundangan tentang pemeriksaan kepabeanan, karantina, BPOM dan lembaga penerbit perijinan lainnya, harmonisasi peraturan pelaksanaan untuk inspeksi di pelabuhan dan perbatasan, dan sinkronisasi peraturan dan proses pemeriksaan barang ekspor dan impor yang dilakukan dengan efektif dan sekaligus melalui *one stop service.*

2. Penyusunan Regulasi dan Kebijakan

a. Penyusunan regulasi dan kebijakan bidang perdagangan melalui percepatan penyelesaian Undang-Undang Perdagangan dan peraturan pelaksanaannya, termasuk Peraturan Pemerintah tentang distribusi nasional, dan perubahan secara bertahap melalui roadmap untuk penerapan *terms of trade* angkutan ekspor dari FOB menjadi C&F/CIF dan untuk angkutan impor dari C&F/CIF menjadi FOB.

b. Penyusunan Peraturan Perundangan dan kebijakan bidang Ekspor-impor melalui penyiapan perangkat dan peraturan untuk pelaksanaan dari Undang-Undang Kepabeanan, dan penata kelolaan prosedur impor untuk penunjang komoditas ekspor.

c. Penyusunan Peraturan Perundangan dan kebijakan bidang Transportasi melalui koordinasi penyiapan peraturan pelaksanaan Undang-Undang di bidang Transportasi dan Pos yang terkait dengan logistik, dan penyiapan peraturan pelaksanaan mengenai mekanisme partisipasi swasta dalam pengembangan sistem transportasi termasuk multimoda.

d. Penyusunan Peraturan Perundangan dan kebijakan bidang Multimoda melalui penyusunan kebijakan optimalisasi peran *dry port* yang sudah ada (Gedebage, Rambipuji, Solo Jebres, dan sebagainya) sebagai terminal multimoda, penetapan standar unit dan dimensi untuk meningkatkan efisiensi alat angkut dan fasilitas pendukung operasional transportasi multimoda dan logistik, kaji ulang serta menyusun pedoman dan standarisasi dalam rangka mewujudkan kompatibilitas alat angkut dan fasilitas pendukung operasional transportasi multimoda dan logistik, serta penyusunan kebijakan pengembangan/pembangunan terminal multimoda dan *logistics centers.*

e. Penyusunan Peraturan Perundangan dan kebijakan bidang TIK melalui koordinasi penyiapan peraturan yang mewajibkan pelaku

jasa logistik untuk melaporkan statistik produksi logistik, promosi pembuatan aplikasi penunjang kegiatan logistik oleh SDM dalam negeri, dan penyusunan kebijakan penerapan sistem informasi cargo dalam rangka meningkatkan keterpaduan transportasi multimoda.

3. Penyederhanaan Prosedur

a. *Review* dan penyederhanaan prosedur Ekspor-impor melalui penyederhanaan prosedur pemeriksaan kepabeanan, karantina, BPOM dan pemeriksaan lintas batas lainnya, peningkatan konsistensi dalam penerapan prosedur kepabeanan dan perizinan dari instansi terkait, dan review dan menghilangkan peraturan perundangan yang menghambat aktifitas ekspor impor, termasuk *pre-shipment inspection.*

b. *Review* dan Penyederhanaan prosedur perdagangan melalui review peraturan perdagangan menyangkut pelaku usaha (agen, distributor, importer, dll), penyederhanaan prosedur dan dokumen perijinan yang berkaitan dengan kegiatan usaha di bidang perdagangan yang terkait dengan logistik, dan perubahan secara bertahap melalui roadmap untuk penerapan *terms of trade* angkutan ekspor dari FOB menjadi C&F/CIF dan untuk angkutan impor dari C&F/ CIF menjadi FOB.

H. KELEMBAGAAN LOGISTIK NASIONAL

Pelaksanaan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional dikoordinasikan oleh Komite Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025 (KP3EI) yang dibentuk dengan Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025. Untuk membantu pelaksanaan tugas KP3EI tersebut, dapat dibentuk Tim Kerja yang susunan keanggotan dan tugasnya ditetapkan oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua Harian KP3EI.

Hal ini dimaksudkan agar pelaksanaan Pengembangan Sistem Logistik Nasional dapat berjalan efektif dan peran, koordinasi dan sinergi inter dan antara asosiasi dan stakeholder logistik di tingkat lokal dan nasional semakin meningkat. Tim Kerja dimaksud bertugas untuk mengkoordinasikan dan memonitor Pelaksanaan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional dan sebagai *Damage Control Unit*. Disamping itu Tim Kerja juga bertugas melaporkan perkembangan pelaksanaan Pengembangan Sistem Logistik Nasional, termasuk mengambil langkah langkah yang diperlukan dalam rangka penyelesaian berbagai permasalahan yang dihadapi oleh pemangku kepentingan terkait logistik serta hambatan pelaksanaan Pengembangan Sistem Logistik Nasional baik yang bersifat lintas sektor maupun lintas wilayah.

Sejalan dengan pelaksanaan tugas tersebut, Tim Kerja ditugaskan pula untuk melakukan pengkajian dan merekomendasikan perlu atau tidaknya pemerintah membentuk institusi permanen yang menangani dan mengkoordinasikan Pengembangan Sistem Logistik Nasional dalam jangka menengah dan jangka panjang.