

### **BAB 3**

#### **KONDISI YANG DIHARAPKAN DAN TANTANGANNYA**

Pembangunan Sistem Logistik Nasional perlu dilandasi oleh perumusan visi, misi dan tujuan serta kondisi yang diharapkan pada tahun 2025, sekaligus mengidentifikasi tantangan yang dihadapi di masa mendatang. Selanjutnya landasan dan tantangan ini akan dijadikan sebagai pijakan dalam menyusun strategi dan program.

#### **A. VISI, MISI, DAN TUJUAN**

Visi, Misi, dan Tujuan pengembangan Sistem Logistik Nasional sampai tahun 2025 adalah sebagai berikut :

##### **1. VISI LOGISTIK INDONESIA 2025**

Visi Logistik Indonesia 2025 dirumuskan dengan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- a. Cita-cita pendiri Negara Kesatuan Republik Indonesia untuk menciptakan masyarakat yang adil dan makmur;
- b. Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dan luas dengan keanekaragaman sumberdaya alam dan sumberdaya hayati;
- c. Potensi Indonesia sebagai pemasok ("*supply side*"), sekaligus konsumen ("*demand side*"), dalam rantai pasok global.

Berdasarkan pertimbangan di atas, maka Visi Logistik Indonesia 2025 dirumuskan sebagai berikut:

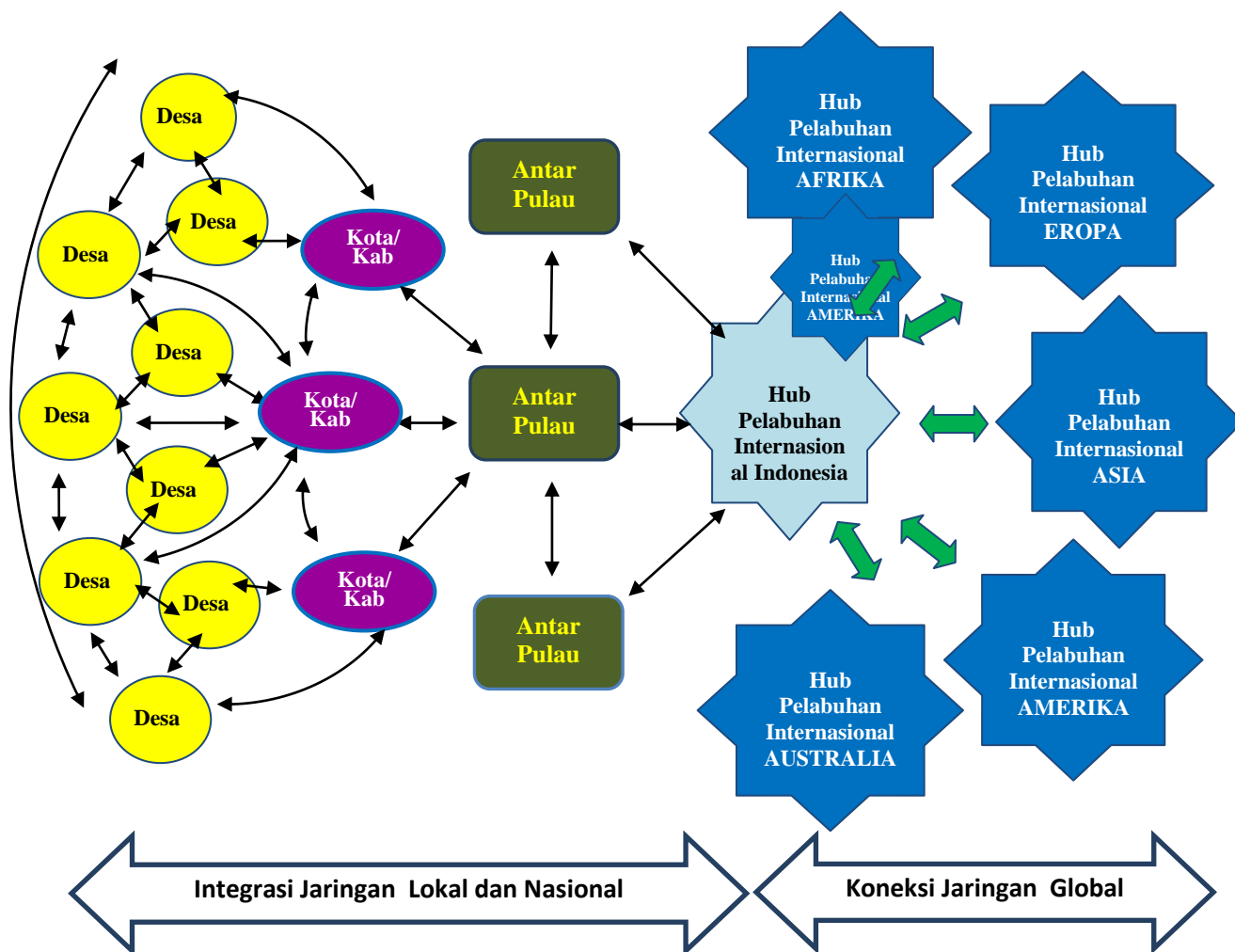
**“Terwujudnya Sistem Logistik yang terintegrasi secara lokal, terhubung secara global untuk meningkatkan daya saing nasional dan kesejahteraan rakyat (*locally integrated, globally connected for national competitiveness and social welfare*)”**

Terintegrasi Secara Lokal (*Locally Integrated*), diartikan bahwa pada tahun 2025 seluruh aktivitas logistik di Indonesia mulai dari tingkat pedesaan, perkotaan, sampai dengan antar wilayah dan antar pulau beroperasi secara efektif dan efisien dan menjadi satu kesatuan yang terintegrasi secara nasional dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang akan membawa kesejahteraan dan kemakmuran bagi masyarakat Indonesia. Dengan visi terintegrasi secara lokal ini akan mendorong terwujudnya ketahanan dan kedaulatan ekonomi nasional yang ditandai dengan pertumbuhan ekonomi yang inklusif, dan pemerataan antar daerah yang berkeadilan sehingga akan tercapai peningkatan kesejahteraan masyarakat dan akan menyatukan seluruh wilayah Indonesia sebagai negara maritim.

Terhubung Secara Global (*Globally Connected*) diartikan bahwa pada tahun 2025, Sistem Logistik Nasional akan terhubung dengan sistem logistik regional (ASEAN) dan global melalui Pelabuhan Hub

Internasional (termasuk fasilitasi kepabeanaan dan fasilitasi perdagangan) dan jaringan informasi “*International Gateways*”, dan jaringan keuangan agar pelaku dan penyedia jasa logistik nasional dapat bersaing di pasar global.

Integrasi secara lokal dan keterhubungan secara global sebagaimana disajikan secara skematis pada Gambar 3.1 dilakukan melalui integrasi dan efisiensi jaringan logistik yang terdiri atas jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi, dan jaringan keuangan yang didukung oleh pelaku dan penyedia jasa logistik. Dengan demikian jaringan sistem logistik dalam negeri dan keterhubungannya dengan jaringan logistik global akan menjadi kunci kesuksesan di era persaingan rantai pasok global (*global supply chain*), karena persaingan tidak hanya antar produk, antar perusahaan, namun juga antar jaringan logistik dan rantai pasok bahkan antar negara. Selain itu, integrasi logistik secara lokal dan keterhubungan secara global akan dapat meningkatkan ketahanan dan kedaulatan ekonomi, kesejahteraan masyarakat dan perwujudan NKRI sebagai negara maritim.



**Gambar 3.1. Jaringan Sistem Logistik Nasional**

## **2. Misi**

Adapun misi dari Sistem Logistik Nasional adalah:

- a. Memperlancar arus barang secara efektif dan efisien untuk menjamin pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat dan peningkatan daya saing produk nasional di pasar domestik, regional, dan global.
- b. Membangun simpul-simpul logistik nasional dan konektivitasnya mulai dari pedesaan, perkotaan, antar wilayah dan antar pulau sampai dengan hub pelabuhan internasional melalui kolaborasi antar pemangku kepentingan.

## **3. TUJUAN**

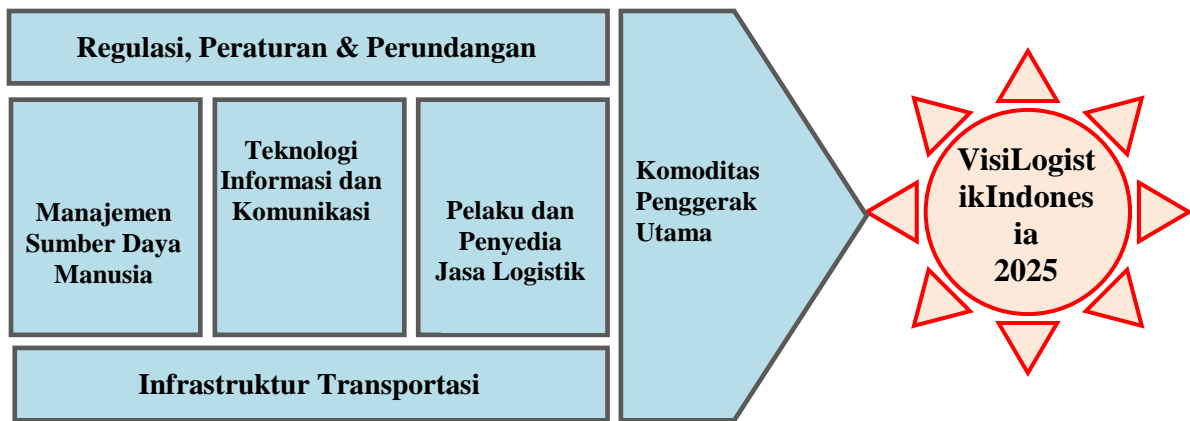
Sesuai dengan visi dan misi di atas secara umum tujuan yang ingin dicapai dalam membangun dan mengembangkan Sistem Logistik Nasional adalah mewujudkan sistem logistik yang terintegrasi, efektif dan efisien untuk meningkatkan daya saing nasional di pasar regional dan global, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Secara lebih spesifik tujuan tersebut adalah:

- a. Menurunkan biaya logistik, memperlancar arus barang, dan meningkatkan pelayanan logistik sehingga meningkatkan daya saing produk nasional di pasar global dan pasar domestik;
- b. Menjamin ketersediaan komoditas pokok dan strategis di seluruh wilayah Indonesia dengan harga yang terjangkau sehingga mendorong pencapaian masyarakat adil dan makmur, dan memperkuat kedaulatan dan keutuhan NKRI;
- c. Mempersiapkan diri untuk menghadapi integrasi jasa logistik ASEAN pada tahun 2013 sebagai bagian dari pasar tunggal ASEAN tahun 2015 dan integrasi pasar global pada tahun 2020.

## **B. ARAH PENGEMBANGAN SISTEM LOGISTIK INDONESIA**

Berdasarkan visi, misi dan tujuan sebagaimana diuraikan diatas, pengembangan Sistem Logistik Nasional bertumpu pada 6 (enam) faktor penggerak utama yang saling terkait (Gambar 3.2), yaitu:

1. Komoditas Penggerak Utama;
2. Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik;
3. Infrastruktur Transportasi;
4. Teknologi Informasi dan Komunikasi;
5. Manajemen Sumber Daya Manusia;
6. Regulasi dan Kebijakan.



**Gambar 3.2. Faktor Penggerak Sistem Logistik Nasional**

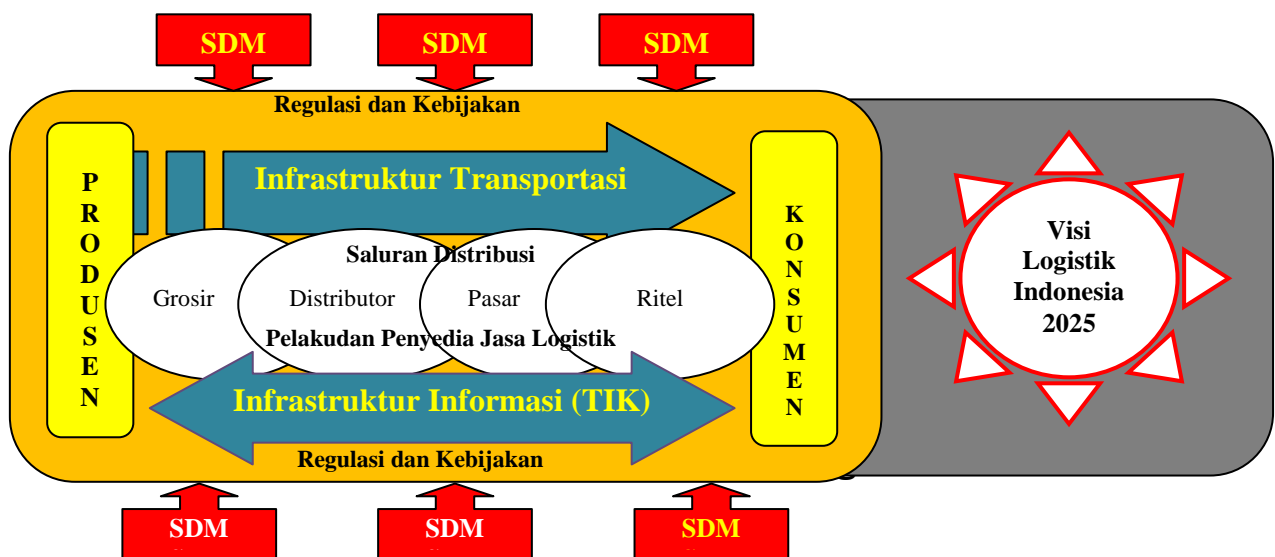
Berdasarkan 6 (enam) faktor penggerak utama (*six key-driver*) sistem logistik nasional yang diwadahi oleh tatanan kelembagaan, maka arah kebijakan yang akan ditempuh adalah:

1. Penetapan Komoditas Penggerak Utama dalam suatu tatanan jaringan logistik dan rantai pasok, tata kelola, dan tata niaga yang efektif dan efisien.
2. Pengintegrasian simpul-simpul infrastruktur Logistik, baik simpul logistik (*logistics node*) maupun keterkaitan antar simpul logistik (*logistics link*) yang berfungsi untuk mengalirkan barang dari titik asal ke titik tujuan. Simpul logistik meliputi pelaku logistik dan konsumen; sedangkan keterkaitan antar simpul meliputi jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi, dan jaringan keuangan, yang menghubungkan masyarakat pedesaan, perkotaan, pusat pertumbuhan ekonomi, antar pulau maupun lintas negara. Integrasi simpul logistik dan keterkaitan antar simpul ini menjadi landasan utama dalam mewujudkan konektivitas lokal, nasional dan global untuk menuju kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic authority and security*) dan terwujudnya Indonesia sebagai Negara Maritim.
3. Pengembangan dan penerapan Sistem Informasi dan Komunikasi yang handal, dan aman;
4. Pengembangan Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik lokal yang berkelas dunia;
5. Pengembangan Sumber Daya Manusia Logistik yang profesional;
6. Penataan peraturan/perundangan di bidang logistik untuk menjamin kepastian hukum dan berusaha, serta sinkronisasi antar pelaku dan penyedia logistik baik ditingkat Pusat maupun Daerah untuk mendukung aktivitas logistik yang efisien dan menciptakan iklim usaha yang kondusif.

7. Penyelenggaraan tata kelola kelembagaan sistem logistik nasional yang efektif.

### C. KONDISI YANG DIHARAPKAN

Sesuai dengan visi, misi, tujuan dan arah kebijakan, maka kondisi Sistem Logistik Nasional yang diharapkan secara skematis disajikan pada Gambar 3.3 dan dirinci sesuai dengan komponen penggerakanya.



**Gambar 3.3. Ilustrasi Sosok Sistem Logistik Nasional**

#### 1. Aspek Komoditas

Kondisi logistik yang ingin dicapai adalah terwujudnya sistem logistik komoditas penggerak utama (*key commodities*) yang mampu meningkatkan daya saing produk nasional baik di pasar domestik, pasar regional maupun di pasar global. Selain itu, sistem logistik komoditas penggerak utama ini ditujukan untuk menjamin ketersediaan barang, kemudahan mendapatkan barang dengan harga yang terjangkau dan stabil, serta mempersempit disparitas harga antar wilayah di Indonesia. Oleh karena itu, penetapan komoditas penggerak utama (*key commodities*) menjadi faktor penting dalam penetapan kebijakan logistik nasional. Sesuai dengan paradigma “*ship follows the trade*” maka komoditas merupakan penghela (*driver*) dari seluruh kegiatan logistik. Oleh sebab itu perlu ditetapkan jenis komoditas yang dikategorikan sebagai komoditas penggerak utama, dianalisa pola jaringan logistik dan rantai pasok, pola tata niaga, dan pola tata kelolanya. Komoditas penggerak utama dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu: (i) komoditas pokok dan strategis (ii) komoditas unggulan ekspor dan (iii) komoditas bebas.

### **a. Komoditas Pokok dan Strategis**

Komoditas pokok adalah barang yang menguasai hajat hidup orang banyak, rawan gejolak, penyumbang dominan inflasi, dan menentukan kesejahteraan masyarakat. Sedangkan komoditas strategis adalah barang yang berperan penting dalam menentukan kelancaran pembangunan nasional. Oleh sebab itu, kelompok barang ini merupakan komoditas khusus dimana pemerintah dapat melakukan intervensi pasar untuk menjamin ketersediaan stok, menstabilkan harga agar terjangkau oleh semua lapisan masyarakat, dan menurunkan disparitas harga antar daerah di Indonesia. Ke depan diharapkan jaringan logistik dan rantai pasok, pola tata niaga, dan pola tata kelolanya akan menjadi sebagai berikut:

- 1) Jaringan Logistik: terbentuk jaringan logistik penyangga yang menjangkau seluruh Wilayah NKRI pada setiap Propinsi dan Kabupaten/Kota, serta Pasar Tradisional yang dikelola secara modern sebagai ujung tombak perdagangan bahan pokok dan strategis.
- 2) Tata niaga: terkendali namun tidak melanggar aturan WTO
- 3) Tata kelola: arah dan kebijakan dilakukan oleh Pemerintah Pusat, dan dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan Undang-Undang Otonomi Daerah dan peraturan perundangan terkait lainnya.

### **b. Komoditas Unggulan Ekspor**

Komoditas unggulan ekspor adalah komoditas ekspor yang pertumbuhan ekspornya cukup tinggi dan memiliki nilai tambah tinggi sehingga mampu menghela pertumbuhan ekonomi nasional. Walaupun sebagai komoditas umum yang pasokan dan penyalurannya mengikuti mekanisme pasar, namun pemerintah perlu memberikan fasilitasi dan bantuan promosi untuk pengembangan komoditas unggulan ekspor ini agar dapat dipacu peningkatan volume dan nilai ekspornya, serta didorong pertumbuhan industri hilirnya, dan dijamin kelancaran arus barang secara efektif dan efisien. Ke depan profil jaringan logistik dan rantai pasok komoditas unggulan ekspor akan menjangkau pusat produksi dan pusat pertumbuhan untuk menjamin kelancaran arus barang dari daerah asal barang ke pelabuhan Hub Internasional secara efektif dan efisien.

### **c. Komoditas Bebas/Umum**

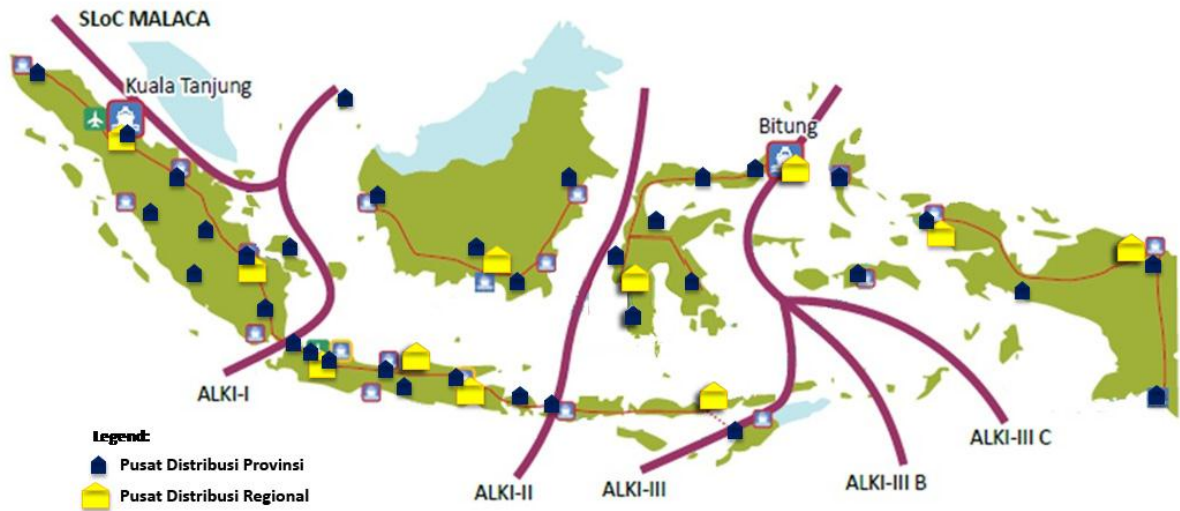
Komoditas bebas/umum adalah barang yang digunakan masyarakat untuk mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi nasional. Sebagai komoditas umum yang pasokan dan penyalurannya mengikuti mekanisme pasar, pemerintah tidak perlu melakukan intervensi pasar. Namun demikian, pemerintah masih perlu menyusun aturan dan kebijakan

guna menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat dan kondusif, dan mendorong produsen nasional agar mampu bersaing dengan produk impor, dan memberikan perlindungan pada konsumen. Ke depan profil jaringan logistik dan rantai pasok komoditas bebas akan menjangkau pusat produksi dan pusat pertumbuhan untuk menjamin kelancaran arus barang dari daerah asal barang ke konsumen baik domestik maupun Internasional secara efektif dan efisien.

Untuk memperlancar logistik komoditas pokok dan strategis akan dibangun **Pusat Distribusi Regional** yang berfungsi sebagai cadangan penyangga nasional dan **Pusat Distribusi Propinsi** pada setiap Propinsi yang dapat digunakan sebagai penyangga pada setiap propinsi sebagaimana disajikan pada Gambar 3.4. Selanjutnya, Pusat Distribusi Propinsi akan menjadi penyangga bagi jaringan Distribusi Kabupaten/Kota. Untuk efisiensi, Pusat Distribusi Regional akan ditempatkan dan dikelola oleh Pusat Distribusi Propinsi yang ditugaskan sebagai Pusat Distribusi Regional. Adapun kriteria penempatan Pusat Distribusi Regional adalah jumlah penduduk, aksesibilitas, daerah konsumen (bukan penghasil dan bukan daerah produsen), dapat berfungsi sebagai kolektor (pusat konsolidasi) dan distributor, berada pada wilayah dekat Pelabuhan Utama, dan berpotensi untuk dikembangkan menjadi pusat perdagangan antar pulau. Berdasarkan pada kriteria tersebut di atas maka alternatif lokasi Pusat Distribusi Regional adalah sebagai berikut: untuk Sumatra di Kuala Tanjung Padang, dan Palembang, Jawa di Jakarta, Semarang, dan Surabaya, Kalimantan di Banjarmasin, Sulawesi di Makassar dan Bitung, Nusa Tenggara di Larantuka, dan Papua di Sorong dan Jayapura.

## **2. Aspek Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik**

Kondisi yang diinginkan adalah terwujudnya Pelaku Logistik (PL) dan Penyedia Jasa Logistik (PJJ) yang terpercaya dan profesional, yang tidak hanya mampu bersaing dan menguasai sektor logistik dalam tataran lokal dan nasional, tetapi juga mampu bersaing di tataran global sehingga terwujud “pemain lokal kelas dunia” (*world class local players*). Khusus untuk Komoditas Pokok dan Strategis, PL dan PJJ Nasional berperan baik disisi hulu (pasokan) maupun hilir (penyaluran), dan PL dan PJJ Internasional dimungkinkan berperan pada kegiatan ekspor dan impor. Selain itu Pengusaha UKM dan Koperasi memiliki kesempatan seluas untuk berperan sebagai PL dan PJJ pada Jaringan Logistik Lokal dan Nasional.



**Gambar 3.4. Penyebaran Pusat Distribusi Komoditas Pokok dan Strategis**

### 3. Aspek Infrastruktur Transportasi

Peran dan fungsi infrastruktur transportasi adalah memperlancar pergerakan arus barang secara efektif dan efisien serta dalam rangka mewujudkan **Indonesia sebagai negara maritim**, yang mempunyai kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic security and sovereignty*), dan sebagai wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Ketersediaan jaringan infrastruktur transportasi yang memadai merupakan faktor penting untuk mewujudkan konektivitas lokal (*local connectivity*), konektivitas nasional (*national connectivity*), dan konektivitas global (*global connectivity*).

Wilayah kepulauan Indonesia yang terbentang sepanjang 3.977 (tiga ribu sembilan ratus tujuh puluh tujuh) mil atau 6.363 (enam ribu tiga ratus enam puluh tiga) km, antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, merupakan tantangan besar bagi sektor logistik karena sulitnya memberikan jasa layanan logistik ke semua wilayah di berbagai pulau. Untuk itu, perlu diterapkan **Konsep Logistik Maritim Indonesia** yang berlandaskan kepada cara pandang wilayah NKRI sebagai sebuah negara yang terdiri dari ribuan pulau yang disatukan oleh laut, dan bukan dipisahkan oleh laut. Oleh sebab itu, pengembangan sistem logistik nasional akan berlandaskan kepada konsep **Wilayah Depan** dan **Wilayah Dalam** yang berada dalam bingkai wilayah kesatuan NKRI seperti dapat dilihat pada Gambar 3.5.

Konsep Wilayah Depan dan Wilayah Dalam bukanlah konsep baru, karena merupakan perwujudan dari Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia; Undang Undang No. 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang Hukum Laut); Undang-



Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran; Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan; dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Konsep ini akan semakin penting terutama sejak deklarasi Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia pada 21 Maret 1980, dimana batas wilayah perairan Indonesia adalah 12 (dua belas) mil laut dari wilayah daratan terluar dan ditambah dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sejauh 200 (dua ratus) mil. Dengan berdasarkan ZEE ini maka wilayah NKRI dapat dibedakan atas wilayah depan dan wilayah dalam.



**Gambar 3.5. Wilayah Depan dan Wilayah Dalam NKRI**

**Wilayah depan** adalah wilayah yang langsung berbatasan dengan negara lain atau wilayah yang berbatasan dengan perairan internasional, sedangkan **wilayah dalam** adalah wilayah yang berupa daratan dan lautan yang dikelilingi oleh wilayah depan. Wilayah dalam menjadi kedaulatan penuh NKRI, walaupun demikian di Wilayah Dalam, kapal berbendera asing masih diperbolehkan untuk melintasi perairan Indonesia sepanjang lintasan ALKI sampai sejauh 25 (dua puluh lima) mil di sebelah kiri dan kanan garis ALKI dan memenuhi ketentuan Internasional (*innocent passage*), namun tidak diperbolehkan untuk melakukan kegiatan ekonomi dan perikanan.

Selain pertimbangan aspek geografis, pengembangan konektivitas lokal dan konektivitas global perlu mempertimbangkan kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional. Selama ini, persaingan antara produk lokal dan impor pada proses distribusi di pasar domestik berlangsung secara kurang adil, karena produk impor dapat langsung masuk ke Indonesia melalui “pintu masuk” pelabuhan yang lokasinya berdekatan dengan wilayah konsumen utama yang padat penduduknya, seperti: Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Sumatera Utara,

Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Sulawesi Selatan. Dengan demikian, biaya logistik produk impor menjadi relatif lebih rendah dibandingkan dengan produk domestik.

Konsep wilayah depan dan wilayah dalam merupakan lompatan strategis di sektor logistik agar daya saing produk lokal di pasar domestik dapat meningkat. Selain itu, konsep ini diharapkan juga dapat menjadi dorongan transformasi pelabuhan **Hub International** menjadi **Logistics Port**, yaitu: sebagai fasilitas untuk memperlancar arus barang menggantikan pelabuhan sebagai tempat bongkar muat. Secara **mikro**, konsep ini juga mempercepat paling tidak **2 (dua)** hal yaitu: (a) Pengembangan pelabuhan **Short Sea Shipping (SSS)** di wilayah Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, dan Papua sebagai alternatif pengembangan infrastruktur jalan raya yang semakin sangat mahal, dan sering terkendala masalah pembebasan lahan, dan (b) Pengembangan **Logistics Support** di wilayah laut dalam untuk menunjang aktivitas eksploitasi kekayaan laut Indonesia di wilayah ZEE.

#### **a. Jaringan Transportasi Lokal**

Infrastruktur dan jaringan transportasi lokal merupakan bagian dari konektivitas domestik yang diharapkan mampu menghubungkan masyarakat pedesaan, perkotaan (kota, kabupaten, dan propinsi), pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di dalam satu pulau atau di dalam satu koridor ekonomi. Pada tahun 2025, secara Nasional diharapkan jaringan infrastruktur transportasi massal baik darat (kereta api) maupun air (*short sea shipping*) yang menjadi tulang punggung harus sudah terbangun sehingga akan mengikat kuat interkoneksi antara kawasan-kawasan industri, perkotaan, dan pedesaan. Titik simpul logistik yang penting untuk dikembangkan adalah pelabuhan laut, bandar udara, terminal, pusat distribusi, pusat produksi, dan kawasan pergudangan yang harus terintegrasi dengan jaringan jalan raya, jalan tol, jalur kereta api, jalur sungai, jalur pelayaran dan jalur penerbangan. Dengan kondisi ini diharapkan daya saing produk nasional meningkat, serta kebutuhan bahan pokok dan strategis masyarakat dapat dipenuhi dengan jumlah yang sesuai dan harga terjangkau.

#### **b. Jaringan Transportasi Antar Pulau**

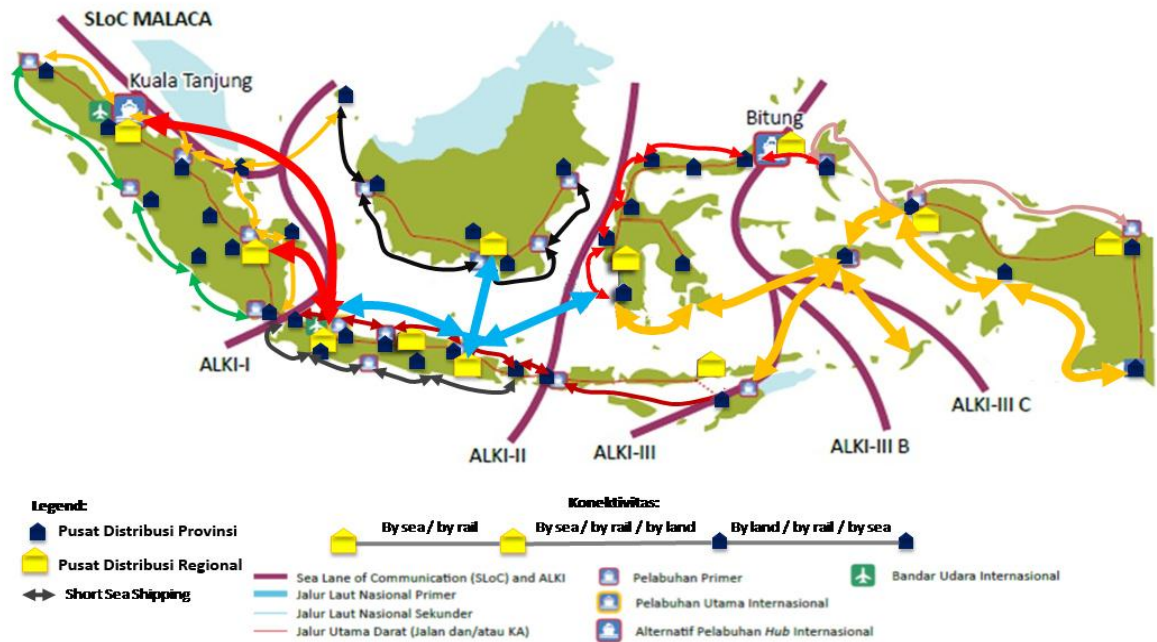
Infrastruktur dan jaringan transportasi antar pulau merupakan bagian dari konektivitas domestik yang diharapkan mampu menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baik dalam (intra) koridor ekonomi dan wilayah dalamnya (*hinterland*), termasuk daerah tertinggal, terpencil dan terdepan (perbatasan) maupun antar koridor ekonomi, dan antar pulau (*inter island*). Pada tahun 2025, secara Nasional diharapkan jaringan infrastruktur transportasi harus sudah dibangun yang menghubungkan antara kawasan-kawasan industri, perkotaan, dan antar pulau. Titik simpul transportasi penting antar pulau adalah pelabuhan laut dan bandar udara yang

harus terkoneksi dengan jalur pelayaran dan jalur penerbangan yang memadai dan efisien.

Transportasi antar pulau (pelayaran dalam negeri) memegang peranan yang sangat strategis dan menjadi tulang punggung transportasi nasional karena sangat menentukan kelancaran arus barang dan biaya logistik. Oleh sebab itu, pelabuhan laut sebagai salah satu komponen sistem transportasi laut perlu ditata sesuai dengan Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya yang terkait dengan penataan Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, dan Pelabuhan Pengumpan. Pada setiap Propinsi diharapkan memiliki minimal satu pelabuhan pengumpul, sedangkan pelabuhan pengumpan berada pada Kabupaten/Kota untuk menunjang kelancaran arus lalu lintas komoditas unggulan ekspor, komoditas pokok, dan serta barang strategis. Oleh karena besarnya investasi yang diperlukan, dan faktor efektivitas dan efisiensi operasinya, maka pelabuhan utama tidak perlu dikembangkan di setiap Propinsi, sehingga hanya di beberapa Propinsi yang pelabuhan pengumpannya memenuhi kriteria sebagai Pelabuhan Utama.

Selain memenuhi aspek teknis, Pelabuhan Utama juga harus memenuhi kriteria lain seperti: mampu melaksanakan volume bongkar/muat barang minimal 6.000.000 (enam juta) ton/tahun atau 5.000.000 (lima juta) TEUs/tahun, mendukung *hinterland* yang luas dan memiliki pusat pertumbuhan ekonomi, memperkuat kedaulatan dan ketahanan nasional (ekonomi, politik, hankam, sosial, budaya, perdagangan, industri), meningkatkan efektifitas implementasi azas *cabotage*, mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim (*Maritim State*), meningkatkan daya saing produk domestik, berpotensi dapat dikembangkan menjadi pusat pertumbuhan ekonomi yang baru, menghela “*Unusual Business Growth*”, memiliki kecukupan lahan untuk pengembangan, tidak menimbulkan “*social cost*” yang besar, dan mempermudah pemerataan pembangunan ekonomi secara inklusif. Selain itu juga lokasi Pelabuhan Utama ini diharapkan terhubung dengan Hub Ekonomi (kawasan ekonomi khusus, kawasan industri, dan sebagainya), Hub Logistik, dan Hub Pelabuhan Internasional. Alternatif pelabuhan utama yang perlu dikaji lebih lanjut berdasarkan atas kriteria tersebut adalah Sabang, Belawan, Kuala Tanjung, Batam, Jakarta, Surabaya, Banjarmasin, Balikpapan, Makassar, Bitung, Kupang, Sorong, dan Biak.

Selanjutnya untuk menghubungkan wilayah kepulauan baik pada pulau itu sendiri maupun antar pulau maka harus dijalankan azas *cabotage* secara penuh melalui jalur pelayaran utama yang menghubungkan antar pelabuhan utama, melalui jalur pelayaran yang menghubungkan antar pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpan, serta melalui penggunaan **Short Sea Shipping (SSS)** sebagaimana disajikan pada Gambar 3.6 berikut.



**Gambar 3.6. Tatanan Pelabuhan Penting dan Jalur Utama Pelayaran Domestik**

Guna mendukung konsep SSS nasional maka perlu dikaji lebih lanjut tentang rute pelayaran, dan hal-hal yang terkait dengan penyediaan armada kapal niaga yang memiliki karakteristik teknis diantaranya sebagai berikut:

- 1) Kebutuhan jenis kapal SSS (*short sea shipping*) seperti: Pelayaran Rakyat (Pelra) atau Pelayaran Nusantara, *General Cargo Ship*, *Large Ro-Ro*, *Small Ro-Ro*, *Containers on Barge*, *Ro-Ro Barge*, dan *Container Ship*, kapal curah cair dan curah padat
- 2) Kapasitas kapal niaga untuk masing-masing jenis kapal adalah sebagai berikut: Kapal General Cargo berkisar 1,000–5,000 (seribu hingga lima ribu) ton DWT, Kapal Ro-Ro 1,000 – 5,000 (seribu hingga lima ribu) GT, Kapal Curah Kering 10,000– 50,000 (sepuluh ribu hingga lima puluh ribu) ton DWT (*Handy Size*), Kapal Curah Cair 10,000–30,000 (sepuluh ribu hingga tiga puluh ribu) ton DWT (*General Purpose* dan *Medium Range*), dan Kapal Kontainer 1,000–3,000 (seribu hingga tiga ribu) TEUs (*Small* dan *Feeder max type*).
- 3) Kecepatan kapal niaga yang paling sesuai dengan kebutuhan SSS Indonesia: 10–15 (sepuluh hingga lima belas) knots, dan 15–20 (lima belas hingga dua puluh) knots.
- 4) Jarak jangkauan kapal, dapat diklasifikasikan kurang dari 400 (empat ratus) mil laut, antara 400 – 600 (empat ratus hingga enam ratus) mil laut, atau lebih besar dari 600 (enam ratus) mil laut.
- 5) Analisa komoditi yang cocok diangkut oleh pelayaran SSS.

### c. Infrastruktur dan Jaringan Transportasi Global

Infrastruktur dan Jaringan Transportasi Global merupakan bagian dari konektivitas global (*global connectivity*) yang diharapkan mampu menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi utama (*national gate way*) ke pelabuhan hub internasional baik di wilayah barat Indonesia maupun wilayah timur Indonesia, serta antara Pelabuhan Hub Internasional di Indonesia dengan Pelabuhan hub internasional di berbagai negara yang tersebar pada lima benua. Pada tahun 2025 diharapkan Sistem Logistik Nasional akan terhubung dengan sistem logistik global, melalui jaringan infrastruktur multimoda sebagaimana disajikan pada Gambar 3.7.

Selain memenuhi persyaratan aspek teknis pelabuhan internasional, lokasi Pelabuhan Hub Internasional dipilih dengan kriteria diantaranya berada di wilayah depan atau dilalui ALKI, memperkuat kedaulatan dan ketahanan nasional (ekonomi, politik, hankam, sosial, budaya, perdagangan, industri), meningkatkan efektifitas *azas cabotage*, mewujudkan Indonesia sebagai Negara Maritim, meningkatkan daya tahan dan daya saing produk domestik, *filtering* barang impor yang mengancam produsen produk domestik, berpotensi dapat dikembangkan menjadi pusat pertumbuhan ekonomi yang baru, menghela “*unusual business growth*”, memiliki kecukupan lahan untuk pengembangan, tidak menimbulkan “*social cost*” yang besar, mempermudah pemerataan pembangunan ekonomi secara inklusif.



**Gambar 3.7. Pengembangan Pelabuhan Hub Internasional**

Berdasarkan konsep wilayah depan dan wilayah dalam di atas, maka diharapkan pintu-pintu masuk (pelabuhan) untuk barang-barang impor, terutama komoditas pokok dan strategis dan barang impor yang berpotensi merugikan industri domestik, hanya akan diperbolehkan

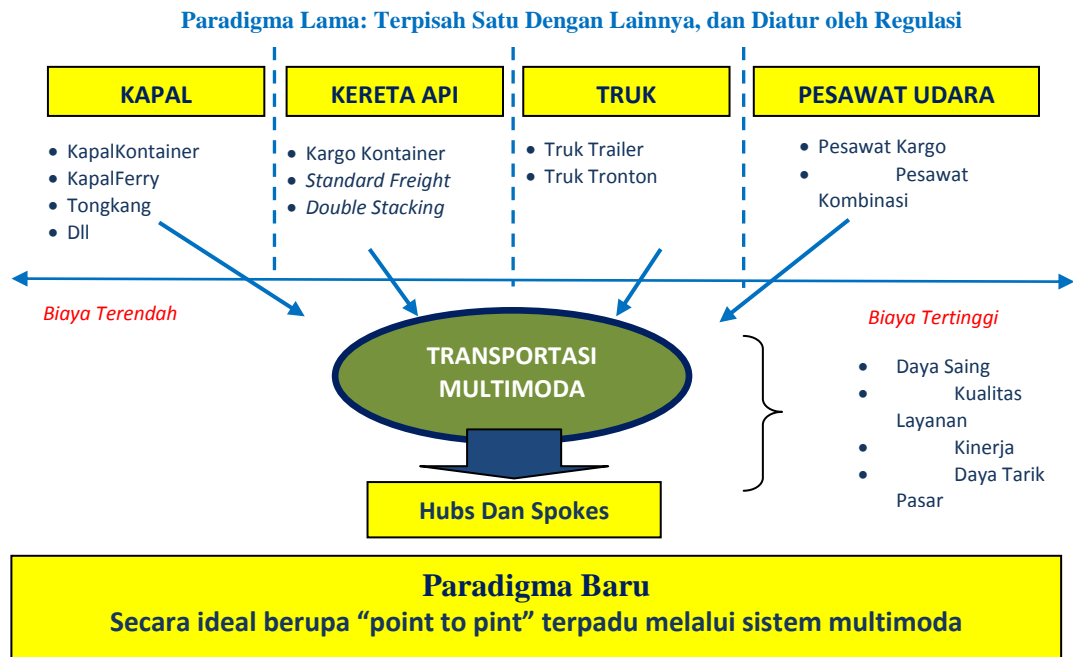
untuk masuk Indonesia melalui wilayah depan Negara Indonesia. Pintu wilayah depan ini memiliki peranan sebagai sarana untuk menyaring barang masuk, yang dilaksanakan melalui proses *clearance* pabean, karantina, dan pemenuhan terhadap ketentuan-ketentuan yang berlaku di Indonesia dengan tidak melanggar azas kesepakatan (*agreement*) baik ASEAN 2015 maupun WTO 2020.

Selain itu juga lokasi pintu-pintu masuk ini diharapkan menjadi Hub Ekonomi dan Hub Logistik yang menjadi fasilitator kerjasama Indonesia dengan negara-negara tetangga dalam kerangka kerjasama segitiga IMT (Indonesia, Malaysia dan Thailand), IMS (Indonesia, Malaysia dan Singapura), BIMP (Brunei, Indonesia, Malaysia dan Philipina) dan AIDA (Australia dan Indonesia). Sesuai dengan MP3EI untuk Wilayah Barat Indonesia adalah Kuala Tanjung, sedangkan untuk Wilayah Timur Indonesia yang menjadi Hub Internasional berdasarkan atas kriteria tersebut adalah Bitung.

Adapun pergerakan barang dari pintu-pintu masuk ke wilayah dalam Indonesia akan diperlakukan sebagai pergerakan barang-barang dalam negeri. Dengan demikian tujuan strategis yang ingin dicapai adalah agar kelancaran barang ekspor bisa dijamin dan distribusi produk nasional dapat menjangkau seluruh pelosok secara efektif dengan biaya logistik yang rendah dan menjamin keberlangsungan pasokan.

#### **d. Transportasi Multimoda**

Transportasi multi moda adalah transportasi barang dengan menggunakan paling sedikit dua moda transportasi yang berbeda, atas dasar satu kontrak yang menggunakan dokumen transportasi multimoda dari sesuatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke satu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tersebut. Diharapkan pada akhir tahun 2025 telah terwujud sistem transportasi multimoda sebagaimana secara skematis disajikan pada Gambar 3.8. Gambar 3.8 mengilustrasikan paradigma dan perspektif pembangunan transportasi multimoda yang mempertimbangkan jenis dan karakteristik sistem transportasi yang digunakan, dan mempertimbangkan sisi efisiensi, efektivitas dan kemudahan sistem operasinya, sehingga mampu melahirkan sistem transportasi yang berdaya saing tinggi.



**Gambar 3.8. Orientasi Transportasi Multimoda**

Dalam pelaksanaannya transportasi multimoda dilakukan oleh operator transportasi multimoda (*Multimodal Transport Operator-MTO*) yang menurut Peraturan Pemerintah No.11 tahun 2011 disebut Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM), yang merupakan badan hukum yang bertindak atas namanya sendiri atau melalui badan hukum lain yang mewakilinya, menutup dan menyelesaikan kontrak angkutan multimoda. BUAM 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 BUAM dapat menyerahkan sebagian ataupun seluruhnya kepada operator transportasi pelaksana seperti perusahaan truk, kereta api, angkutan sungai dan penyeberangan, angkutan laut dan angkutan udara. Konsekwensi dari sitem ini secara fisik setiap pembangunan simpul transportasi dan simpul logistik harus membangun fasilitas transportasi multimoda.

#### **e. Pelabuhan Khusus**

Pelabuhan khusus diperuntukkan bagi kelancaran operasi ekspor dan impor dalam rangka mendukung pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus, industri pertambangan dan migas (batu bara, nikel, tembaga, LNG, minyak dan sebagainya), serta industri perikanan. Mengingat sifat komoditasnya yang berbasis pada sumber daya alam, maka lokasi dan penyelenggaraannya akan diatur secara tersendiri.

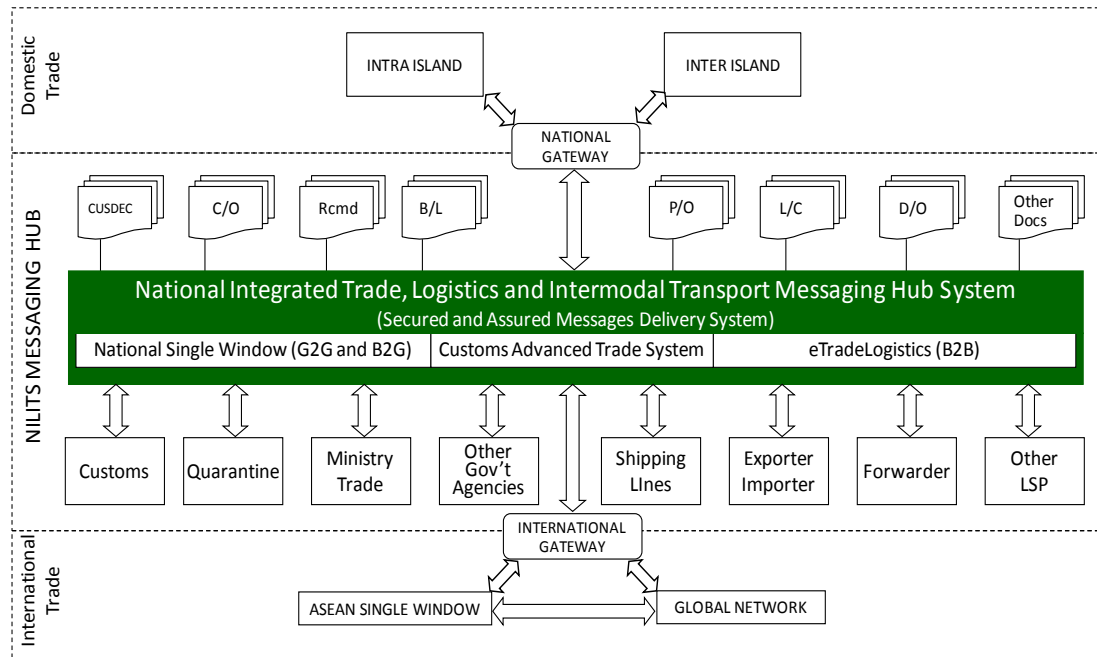
**f. Industri Perkapalan sebagai Industri Strategis Pendukung Logistik**

Industri perkapalan merupakan industri strategis yang berfungsi mendukung kelangsungan pelayaran domestik yang berperan sebagai komponen kunci logistik. Peran ini juga telah diperkuat dengan telah diakuinya peran penting industri perkapalan sebagai pendukung utama pelayaran nasional sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 56-58 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sampai dengan saat ini, industri perkapalan masih dianggap sebagai industri yang “terpisah” dengan industri pelayaran dalam mendukung sistem logistik nasional. Industri ini masih dianggap berdiri sendiri bersama dengan sektor industri alat angkut lainnya, misalnya: industri mobil. Pembangunan industri perkapalan untuk ke depan adalah revitalisasi dan pendirian galangan baru yang terletak di sekitar jalur pelayaran domestik maupun ALKI guna mendukung kehandalan dan keselamatan pelayaran. Lokasi galangan kapal nasional yang perlu direvitalisasi atau dibangun baru adalah daerah sekitar pelabuhan: **Belawan, Kuala Tanjung, Batam, Jakarta, Surabaya, Banjarmasin/Balikpapan, Makasar, Bitung, Sorong, Kupang, dan Biak.** Pasokan bahan baku dan bahan antara untuk industri perkapalan di lokasi tersebut juga harus dibangun sesuai dengan Pusat Distribusi Logistik Provinsi.

**4. Aspek Teknologi Informasi dan Komunikasi**

Kondisi yang ingin dicapai adalah tersedianya e-Logistik Nasional 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 jejaring logistik global secara *on line (One-Stop World Wide Connection and communication of trade messages delivery system)* yang didukung oleh infrastruktur dan jaringan Teknologi Informasi dan Komunikasi yang handal dan beroperasi secara efisien, sebagaimana disajikan pada Gambar 3.9.

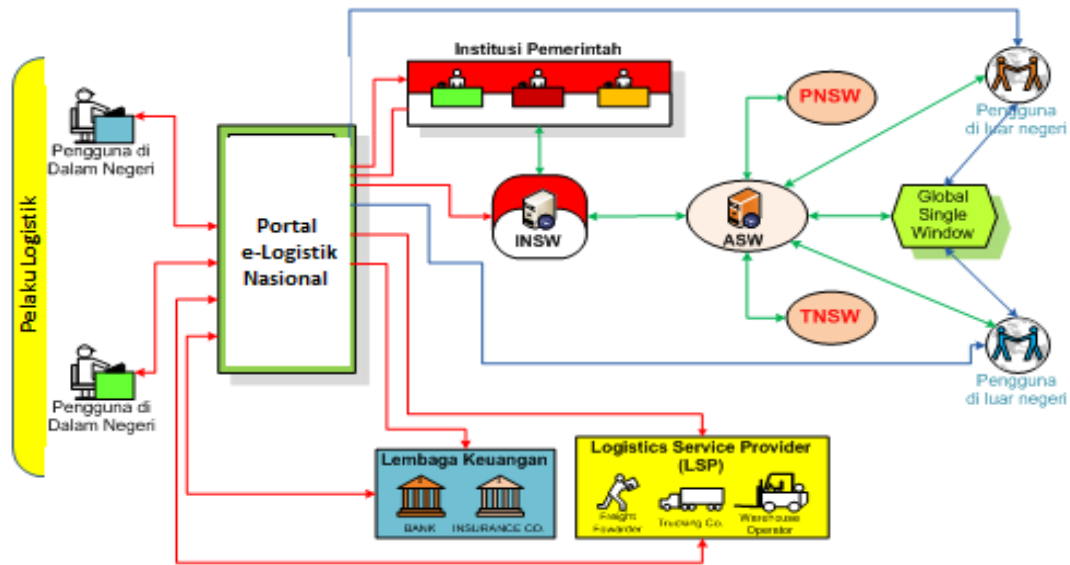




**Gambar 3.9. Skema E-Logistik Nasional**

E-Logistik Nasional yang akan dibangun merupakan pengembangan dan integrasi dari NSW, *Customs Advance Trade System (CATS)* dan *National Integrated Logistics and Intermodal Transportation System (NILITS)*, namun tidak hanya untuk mempercepat penanganan dokumen kepabeanan dan perijinan ekspor-impor, dan kegiatan perdagangan global lainnya, tapi juga untuk keperluan perdagangan domestik, dengan tujuan agar pergerakan barang/kargo menjadi terdeteksi, tepat waktu (*timely*), murah (*not costly*), dan aman (*secure*).

Dalam memberikan pelayanan, e-Logistics Nasional harus mampu beradaptasi dengan aktivitas logistik yang telah ada di dalam negeri maupun di berbagai negara lainnya. E-Logistik Nasional harus kompatibel dan terintegrasi dengan INSW sehingga akan memperlancar dan mendukung terlaksananya konektivitas perdagangan baik di tingkat regional maupun internasional. Dengan demikian, pelaku bisnis dapat mempergunakan e-Logistics Nasional untuk berkomunikasi dan mengurus aktivitas bisnisnya langsung dengan mitranya di dalam negeri dan mancanegara baik pelayanan yang bersifat umum maupun pelayanan individu. Gambar 3.10 adalah kerangka e-Logistik Nasional yang perlu dikembangkan, dimana pengguna layanan e-Logistik Nasional dapat mengakses *portal web* dengan menggunakan *web browser* yang didukung oleh protokol HTTPS dan modus-modus *secure connection*.



**Gambar 3.10. Skema Sistem Operasi e-Logistics Nasional**

### 5. Aspek Sumber Daya Manusia (SDM)

Secara umum sasaran yang ingin dicapai adalah tersedianya SDM logistik profesional baik pada tingkat operasional dan manajerial yang sesuai dengan kebutuhan nasional. Untuk keperluan tersebut, ke depan perlu dilakukan klasifikasi dan penjejaran profesi logistik, serta pendirian lembaga pendidikan logistik baik melalui jalur akademik, jalur vokasi, maupun jalur profesi. Terkait dengan pendidikan profesi logistik, asosiasi terkait dengan logistik (seperti: ALI, ALFI, dan lain-lain) perlu bekerjasama dengan Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) dan lembaga pendidikan lainnya untuk membentuk badan akreditasi profesi logistik dan lembaga *assesor* yang mendidik dan mengeluarkan sertifikat profesi.

### 6. Aspek Regulasi dan Kebijakan

Dalam rangka melindungi kepentingan Negara dan kepentingan berbagai pihak lainnya di sektor logistik, menjamin kepastian hukum, dan menciptakan iklim usaha yang kondusif bagi kegiatan logistik nasional, kondisi yang ingin dicapai ke depan adalah tersedianya landasan hukum, penegakan hukum (*law enforcement*), serta implementasi peraturan perundangan yang terkait dengan logistik. Selain itu, penyelarasan dan sinkronisasi antara peraturan perundangan logistik baik antar kementerian/lembaga maupun antar Pemerintah Pusat dan Daerah merupakan hal yang sangat penting untuk dilakukan, agar terjadi keselarasan peraturan-perundangan yang dikeluarkan.

## 7. Aspek Kelembagaan

Kondisi yang diinginkan adalah terbentuknya **Kelembagaan Logistik Nasional** yang berfungsi membantu Presiden dalam menyusun kebijakan, mengkoordinasikan, mensinkronkan pelaksanaan pengembangan Sistem Logistik Nasional. Kelembagaan Nasional Logistik juga bertugas untuk memastikan agar seluruh rencana aksi Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional dapat dilaksanakan oleh Kementerian/Lembaga dan pemangku kepentingan lainnya secara efektif, efisien, dan berkelanjutan. Disamping itu juga bertugas memantau dan mengevaluasi pelaksanaan kebijakan di bidang logistik nasional, termasuk penanganan berbagai permasalahan yang bersifat lintas sektor.

## D. TANTANGAN YANG DIHADAPI

### 1. Tantangan Nasional

Tantangan yang dihadapi di tingkat nasional adalah kinerja sektor logistik Indonesia saat ini masih belum efisien dan efektif, sehingga perlu upaya-upaya untuk revitalisasi dan pengembangan berbagai elemen terkait logistik. Beberapa kondisi di bawah ini mencerminkan tingginya tantangan yang dihadapi dalam merevitalisasi dan mengembangkan sektor logistik di Indonesia:

- a) Kebijakan nasional di sektor logistik masih bersifat parsial dan sektoral sehingga mengakibatkan pengelolaan sektor ini menjadi tidak efektif, dan cenderung tidak efisien. Kondisi ini tercermin dari belum adanya *national policy* secara khusus tentang logistik, industri yang sangat *fragmented* dan masih sangat tergantung pada infrastruktur regional, khususnya untuk ekspor dan impor tergantung pada Singapura dan Malaysia;
- b) Pembinaan aktivitas logistik nasional dilaksanakan oleh multi Kementerian/Lembaga dengan visi dan orientasi yang berbeda-beda, dan bahkan diatur dengan basis kebijakan dan pengaturan yang berbeda-beda juga;
- c) Dari sisi pelaku usaha, penyedia jasa kegiatan logistik di Indonesia umumnya masih didominasi oleh perusahaan-perusahaan multinasional atau setidaknya oleh perusahaan-perusahaan nasional yang berafiliasi dengan perusahaan-perusahaan multinasional. Penyedia Jasa Logistik di Indonesia pun terfragmentasi dalam sebaran kegiatan logistik mulai dari transportasi, pergudangan, *freight forwarding*, kargo, kurir, *shipping*, konsultansi, dan sebagainya, sehingga tidak ada satu perusahaan pun yang menguasai pasar secara dominan. Beberapa hasil riset menunjukkan bahwa di setiap sub sektor kegiatan logistik, perusahaan yang dianggap sebagai pemimpin pasar (*market leader*) maksimum hanya

menguasai pangsa pasar antara 13 % (tiga belas persen) sampai dengan 16 % (enam belas persen);

- d) Pengendali infrastruktur logistik nasional (pelabuhan, bandara, stasiun, pergudangan, kepabeanan, sistem informasi dan teknologi dan sebagainya) sebagian besar merupakan perusahaan-perusahaan milik negara (BUMN), yang pengelolaannya belum terintegrasi, sehingga menjadi salah satu faktor penyebab belum efisiennya manajemen logistik nasional.

## 2. Tuntutan Komitmen ASEAN dan Global

Pemerintah Indonesia telah menandatangani kesepakatan dengan negara-negara anggota ASEAN yang terkait dengan sektor logistik dalam kerangka *ASEAN Economic Community*. Kesepakatan tersebut antara lain:

- a) *ASEAN Integration Protocol for The Logistics Services Sector dan ASEAN Roadmap for The Integration of Logistics Services* yang ditandatangani tahun 2007 dan mengatur mengenai pelaksanaan liberalisasi 11 (sebelas) jenis jasa layanan logistik di ASEAN pada tahun 2013.
- b) *Protocol on ASEAN Single Window* dalam hal pemrosesan importasi atau eksportasi barang ke atau dari negara ASEAN ke wilayah di luar ASEAN. Berdasarkan *protocol* ini Indonesia membangun sistem *National Single Window* agar dapat terintegrasi dengan sistem *ASEAN Single Window*. Penerapan baik *ASEAN Single Window* atau *National Single Window* selain untuk mewujudkan *Free Trade Area* juga akan memperlancar arus barang.

Bagi ASEAN, Indonesia adalah negara yang sangat penting karena 45% (empat puluh lima persen) dari populasi ASEAN ada di Indonesia, berkontribusi GDP bagi ASEAN dengan porsi yang kurang lebih sama, dan dengan wilayahnya yang luas meliputi lebih dari 65% (enam puluh lima persen) wilayah ASEAN merupakan sumber daya yang dapat memberi manfaat bagi perkembangan kawasan. Harus menjadi perhatian bahwa dengan populasi 240 (dua ratus empat puluh) juta penduduk maka Indonesia akan dipandang sebagai wilayah sumber 'permintaan (*demand side*)'. Namun, dengan wilayah yang demikian luas dan kaya akan sumber daya alam, maka Indonesia perlu menyusun strategi logistik yang memaksimalkan potensi yang dimiliki sebagai 'pemasok (*supply side*)'.

Pada skala sub-regional ASEAN, sebagian Lintas Timur Sumatera dari Banda Aceh hingga Palembang, ditetapkan sebagai koridor ekonomi IMTGT (Indonesia Malaysia Thailand – *Growth Triangle*). Dalam konteks ASEAN dan Asia, lintas ini ditetapkan sebagai bagian *Asian Highway* (AH)-25, yang menghubungkan pantai timur Pulau Sumatera, dimulai dari Banda Aceh terus ke arah selatan melalui Medan – Pekanbaru – Jambi – Palembang dan Lampung yang berakhir di Pelabuhan Merak setelah melalui jalan non-tol sepanjang 2.723 (dua ribu tujuh ratus dua puluh tiga) km, jalan tol sepanjang 34 (tiga puluh empat) km dan 14

(empat belas) mil rute ferry antara Bakauheni dan Pelabuhan Merak. Untuk memenuhi fungsi tersebut, Lintas Timur Sumatera beserta jalan ASEAN *Highway* lainnya di seluruh Indonesia harus memenuhi standar teknis AH yang setidaknya harus sudah tercapai pada tahun 2020.

Sementara pada sistem perdagangan global, isu-isu bahaya terorisme dan penyebaran isu-isu negatif lainnya yang dapat mengganggu pertumbuhan ekonomi suatu negara, sudah harus menjadi fokus perhatian Indonesia dalam mengembangkan sistem logistik nasional. Dalam perkembangannya Institusi kepabeanan di seluruh dunia yang dikoordinasikan oleh WCO (*World Customs Organization*) dituntut untuk meningkatkan keamanan pergerakan barang dengan tetap menjamin kelancaran arus barang perdagangan internasional. Untuk itu WCO menyusun *WCO Safe Framework* yang menjadi panduan bagi seluruh negara anggota, yang bertujuan untuk dapat dijadikan sebagai standar dalam menciptakan keamanan dan kelancaran pergerakan barang pada setiap rantai distribusi serta penerapannya pada tingkat yang lebih luas guna meningkatkan kepastian (*certainty*) dan keterkiraan (*predictability*). Untuk itu maka sistem logistik nasional harus memenuhi:

- a) Standar keamanan rantai pasok *Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT)*;
- b) Standar *International Ship and Port Facilities Security (ISPS) code* bagi pelabuhan nasional yang melakukan kegiatan ekspor/impor;
- c) *World Custom Organisation Safe Framework*.

Dengan demikian, barang ekspor setibanya di pelabuhan negara-negara tujuan (seperti Amerika Serikat, Eropa, Jepang dan negara lainnya yang menerapkan *Non Tarriff Barrier CTPAT*) akan mendapatkan perlakuan jalur prioritas tanpa melewati pemeriksaan dan/atau prosedur lainnya yang dapat menimbulkan biaya tambahan yang akhirnya akan mengurangi daya saing produk tersebut di pasar internasional.

Selain itu, Sistem Logistik Nasional ke depan perlu menjawab tantangan lain, seperti:

- a) Makin meningkatnya kompleksitas perdagangan (tipe dan jenis barang, ukuran dan metode);
- b) Tuntutan permintaan peningkatan pelayanan (waktu, biaya dan prediktabilitas);
- c) Tuntutan metode pengawasan yang lebih baik (peningkatan visibilitas pergerakan barang);
- d) Kebutuhan informasi secara real time (untuk keperluan analisa ekonomi dan kebijakan fiskal oleh pemerintah).

### **3. Tuntutan Sektor Logistik Global**

- a) Tuntutan Pelanggan

Persaingan global dalam pemasaran barang dan jasa telah mendorong tuntutan standar yang lebih tinggi untuk kualitas layanan dari penyedia jasa logistik untuk para produsen barang. Tuntutan dari produsen barang akan semakin kompleks, misalnya: (a) Kecepatan tanggap pada tuntutan pelanggan, (b) Jangkauan layanan yang lebih luas, lintas Negara, (c) Ketepatan dan Kecepatan waktu pengantaran, (d) Fleksibilitas untuk melakukan pengantaran yang semakin sering dan cepat, (e) Tuntutan atas keamanan barang dari pencurian dan juga keutuhan barang selama perjalanan, (f) Tuntutan untuk dapat ikut menjaga dan meningkatkan *corporate image* dari produsen, (g) Tuntutan untuk dapat memberikan layanan yang memberi nilai tambah bagi produsen.

Selain itu, produsen barang juga menuntut peningkatan efisiensi sehingga dapat menekan biaya-biaya yang terkait dengan aktivitas logistik, misalnya: (a) Transportasi dan Pergudangan, (b) Biaya *Inventory*, (c) Kerusakan atau penurunan mutu barang, (d) Kehilangan atas pencurian atau pendodosan, (e) Asuransi dan administrasi lain, (f) Proses pengeluaran Bea dan Cukai dan badan lainnya, dan (g) Pungutan-pungutan liar dan hambatan-hambatan yang mengada-ada.

b) Tuntutan Persaingan

Persaingan bisnis kini sudah bergeser ke wilayah yang lebih luas. Persaingan tidak lagi antar penyedia jasa logistik di suatu kota atau negara, tetapi telah menjangkau tingkat kawasan regional dan global. Salah satu bentuk persaingan yang bisa diamati adalah Singapura, Port Klang (Malaysia) dan Laem Chabang (Thailand) yang saling bersaing untuk menjadi hub internasional. Ketersediaan infrastruktur yang memadai dengan konsep terkini serta didukung oleh lokasi yang strategis akan menjadi faktor penting untuk meningkatkan daya saing produk domestik.

c) Teknologi

Peningkatan persaingan di tingkat global telah mendorong para pemain logistik memanfaatkan teknologi terkini pada moda-moda transportasi dan pengelolaan informasi agar lebih efisien dalam operasinya. Hal tersebut tampak pada penggunaan mesin-mesin terbaru yang hemat energi maupun penggunaan kapal-kapal/wahana yang lebih besar dan lebih efisien, dan meningkatkan lalu lintas pengiriman, kemampuan monitoring serta kemampuan pengendalian. Perkembangan teknologi informasi juga telah membuka banyak peluang pada lalu lintas informasi atas barang kiriman, yang sangat membantu semua pihak mendapatkan kepastian terhadap transportasi barang-barangnya, sehingga secara signifikan meningkatkan efisiensi operasionalnya.

d) Standarisasi dan Kompatibilitas Multimodal

Lalu lintas *inter-modal transit dan multi-modal* semakin penting peranannya. Kunci dari kelancaran *multi-modal transportation* ini adalah kompatibilitas antara moda angkutan, mulai dari kapal pengangkut, peralatan penanganan kontainer, sampai kepada truk pengangkutnya. Kompatibilitas ini harus juga berlaku untuk angkutan kereta api dan angkutan udara, dan bahkan sesama angkutan truk sehingga *multi-modal transportation* benar-benar dapat berjalan dengan efisien.

e) Energi

Biaya energi menjadi salah satu faktor utama yang mempengaruhi daya saing ekonomi. Semakin berkurangnya ketersediaan energi murah secara berkelanjutan sebagai akibat dari berkurangnya energi berbasis fosil, menyebabkan harga energi menjadi sulit dihitung. Selain itu, penurunan kualitas iklim memungkinkan akan diberlakukannya pajak energi yang lebih tinggi. Dengan demikian faktor ketersediaan energi (terutama energi yang tidak terbarukan) harus menjadi pertimbangan utama dalam menangani kegiatan logistik.

f) Keamanan

Tuntutan terhadap standar keamanan yang tinggi terhadap transportasi barang terus meningkat dan bahkan terhadap seluruh moda pengangkutan, terutama armada pelayaran internasional. Selain standar keamanan langsung terhadap barang dan alat angkut, beberapa negara maju kini mulai menerapkan audit keamanan, mengacu kepada standar keamanan nasional negara tersebut ataupun standar keamanan internasional. Penerapan standar keamanan adalah dalam rangka menghindari adanya ancaman terorisme, pengiriman narkoba dan obat-obatan terlarang, dan kontaminasi biologis. Implikasi dari penerapan standar keamanan ini adalah diperlukannya investasi yang lebih besar dan waktu yang lama, yang hal ini dianggap sebagai beban bagi sebagian pelaku usaha.

g) Ketidak seimbangan kapasitas (*Bottlenecks*)

Peningkatan volume yang terjadi di tingkat global tidak diantisipasi dengan baik secara merata. *Bottleneck-* ketidak seimbangan kapasitas pelabuhan dengan barang muatan yang masuk menjadi trend global. Kondisi pelabuhan di Indonesia juga mengalami hal yang sama. Hingga tahun 2012, sekitar satu lusin *Mega Container Ships* dengan kapasitas angkut lebih dari 10.000 (sepuluh ribu) kontainer akan masuk dalam jajaran pelayaran dunia untuk rute Asia dan Eropa. Hal ini mengindikasikan bahwa kapal-kapal dengan ukuran yang lebih besar akan memasuki jalur-jalur *feeder* termasuk pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Hal ini menuntut kesiapan infrastruktur pelabuhan untuk dapat melayani kapal yang lebih

besar. Pelayanan logistik sangat bergantung pada infrastruktur publik yaitu: jalan raya, rel kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan udara, rute pelayaran (*shipping routes*) dan lain-lain. Sedangkan penambahan kapasitas infrastruktur saat ini tampaknya tidak seimbang dengan pertumbuhan muatan barang dunia.