

LAMPIRAN
PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 26 TAHUN 2012
TANGGAL 5 MARET 2012

CETAK BIRU PENGEMBANGAN SISTEM LOGISTIK NASIONAL

BAB 1

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaya, sehingga diharapkan dapat menjadi penggerak bagi terwujudnya Indonesia sebagai negara maritim. Sistem Logistik juga memiliki peran strategis dalam mensinkronkan dan menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan antar wilayah demi terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang inklusif, sekaligus menjadi benteng bagi kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic authority and security*). Untuk itu peran strategis Sistem Logistik Nasional tidak hanya dalam memajukan ekonomi nasional, namun sekaligus sebagai salah satu wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Sejalan dengan itu, berdasarkan kondisi geografis Indonesia yang terdiri lebih dari 17.000 (tujuh belas ribu) pulau yang terbentang sepanjang 1/8 (satu per delapan) garis khatulistiwa dengan kekayaan alam yang melimpah dan menghasilkan komoditas strategis maupun komoditas ekspor. Kondisi ini semestinya mampu menjadikan Indonesia sebagai *"supply side"* yang dapat memasok dunia dengan kekayaan sumber daya alam yang dimiliki dan hasil industri olahannya, sekaligus menjadi pasar yang besar atau *"demand side"* dalam rantai pasok global karena jumlah penduduknya yang besar. Sehingga dibutuhkan Sistem Logistik Nasional yang terintegrasi, efektif dan efisien untuk mendukung terwujudnya peranan tersebut.

Namun kenyataannya saat ini kinerja Sistem Logistik Nasional masih belum optimal, karena masih tingginya biaya logistik nasional yang mencapai 27% (dua puluh tujuh persen) dari Produk Domestik Bruto (PDB) dan belum memadainya kualitas pelayanan, yang ditandai dengan (a) masih rendahnya tingkat penyediaan infrastruktur baik kuantitas maupun kualitas, (b) masih adanya pungutan tidak resmi dan biaya transaksi yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi, (c) masih tingginya waktu pelayanan ekspor-impor dan adanya hambatan operasional pelayanan di pelabuhan, (d) masih terbatasnya kapasitas dan jaringan pelayanan penyedia jasa logistik nasional, (e) masih terjadinya kelangkaan stok dan fluktuasi harga kebutuhan bahan pokok masyarakat, terutama pada hari-hari besar

nasional dan keagamaan, dan bahkan (e) masih tingginya disparitas harga pada daerah perbatasan, terpencil dan tertinggal. Kondisi tersebut sangat mempengaruhi kinerja sektor logistik nasional, dimana berdasarkan survei Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index/LPI*) oleh Bank Dunia yang dipublikasikan pada tahun 2010 posisi Indonesia berada pada peringkat ke-75 dari 155 (sekitar lima puluh lima) negara yang disurvei, dan berada di bawah kinerja beberapa negara ASEAN yaitu Singapura (peringkat ke-2), Malaysia (peringkat ke-29), Thailand (peringkat ke-35), bahkan dibawah Philipina (peringkat ke-44) dan Vietnam (peringkat ke-52).

Selain dihadapkan pada masalah rendahnya kinerja logistik, Indonesia juga dihadapkan pada tingkat persaingan antar negara dan antar regional yang semakin tinggi, dimana persaingan telah bergeser dari persaingan antar produk dan antar perusahaan ke persaingan antar jaringan logistik dan rantai pasok. Sementara itu Indonesia juga perlu mempersiapkan diri menghadapi integrasi jasa logistik ASEAN pada tahun 2013 sebagai bagian dari pasar tunggal ASEAN tahun 2015 dan integrasi pasar global. Persiapan tersebut perlu ditumuskan dan dituangkan dalam suatu kebijakan yang terarah dan terintegrasi melalui kebijakan penyusunan Cetak Biru Sistem Logistik Nasional.

Berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2008 tentang Fokus Program Tahun 2008-2009 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010-2014, pada akhir tahun 2010 telah menyusun rancangan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Kemudian, sejalan dengan dikeluarkannya Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025, Instruksi Presiden Nomor 14 tahun 2011, serta berbagai perkembangan lingkungan internal dan eksternal maka dipandang perlu untuk segera melakukan **revisi** guna menyalurkan dan menyempurnakan Cetak Biru Sistem Logistik Nasional tersebut dengan perkembangan terkini, yang kemudian ditetapkan dengan Peraturan Presiden. Revisi Cetak Biru Sistem Logistik Nasional ini dikoordinasikan oleh Kementerian Perencanaan yang melibatkan berbagai instansi terkait yang tergabung dalam Tim Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Kementerian dan Lembaga yang terlibat dalam penyusunan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik nasional meliputi Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Perdagangan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Komunikasi dan Informatika, Kementerian Badan Usaha Milik Negara, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Pertanian, Kementerian Kehutanan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Kementerian Dalam Negeri, Badan Nasional Sertifikasi Profesi, para praktisi, profesional dan akademisi dibidang rantai pasok dan logistik, dan asosiasi terkait dalam lingkup Kamar Dagang dan Industri Indonesia (KADIN) serta dibantu oleh Kelompok Kerja Ahli. Cetak Biru Sistem Logistik Nasional perlu ditetapkan di dalam Peraturan Presiden sebagai panduan dalam pengembangan logistik bagi para pemangku kepentingan terkait serta koordinasi kebijakan dan pengembangan Sistem Logistik Nasional.

B. PERAN DAN TUJUAN PENGEMBANGAN CETAK BIRU SISLOGNAS

Cetak Biru (*blue Print*) ini bukan merupakan rencana induk (*master plan*) tetapi lebih menekankan pada arah dan pola pengembangan Sistem Logistik Nasional pada tingkat kebijakan (makro) yang nantinya dijabarkan kedalam Rencana Kerja Pemerintah dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga setiap tahunnya. Oleh karena itu, Sistem Logistik Nasional diharapkan dapat berperan dalam mencapai sasaran Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010-2014, menunjang implementasi MP3EI, serta mewujudkan visi ekonomi Indonesia tahun 2025 (RBPN) 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) dolar Amerika pada tahun 2025, seperti pada Gambar 1.1 dibawah ini.



Gambar 1.1 Peran Sislognas Dalam Pembangunan Ekonomi Nasional

Dengan demikian peran pokok Cetak Biru Sistem Logistik Nasional adalah memberikan arahan dan pedoman bagi pemerintah dan dunia usaha untuk membangun Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien. Bagi pemerintah, Cetak Biru Sistem Logistik Nasional diharapkan dapat membantu pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dalam menyusun rencana pembangunan di bidang logistik, serta meningkatkan transparansi dan koordinasi lintas kementerian dan lembaga di tingkat pusat maupun daerah. Bagi dunia usaha, Cetak Biru Sistem Logistik Nasional diharapkan dapat membantu pelaku usaha untuk meningkatkan daya saingnya melalui penciptaan nilai tambah yang lebih tinggi dengan biaya yang kompetitif, meningkatkan peluang investasi bagi usaha menengah, kecil dan mikro,

serta membuka peluang bagi pelaku dan penyedia jasa logistik nasional untuk menggalang kerjasama dalam skala global.

Adapun tujuan dari Cetak Biru ini adalah:

1. Sebagai panduan dan pedoman dalam pengembangan Sistem Logistik Nasional bagi para pihak terkait (pemangku kepentingan), baik pemerintah maupun swasta, dalam:
 - a. menentukan arah kebijakan logistik nasional dalam rangka peningkatan kemampuan dan daya saing usaha agar berhasil dalam persaingan global;
 - b. mengembangkan kegiatan yang lebih rinci, baik pada pemerintah pusat, pemerintah daerah, pelaku usaha, dan pemangku kepentingan lainnya;
 - c. mengkoordinasikan, mensinkronkan dan mengintegrasikan para pihak terkait dalam melaksanakan kebijakan logistik nasional;
 - d. mengkoordinasikan dan memberdayakan secara optimal sumber daya yang dibutuhkan dalam rangka meningkatkan daya saing ekonomi nasional, pertahanan keamanan negara, dan kesejahteraan rakyat.
2. Sebagai alat untuk mengkomunikasikan Visi, Misi, Tujuan, Arah Kebijakan, dan Strategi, serta Rencana Aksi pengembangan Sistem Logistik Nasional.

C. BATASAN DAN RUANG LINGKUP SISTEM LOGISTIK NASIONAL

Logistik adalah bagian dari rantai pasok (*supply chain*) yang menangani arus barang, arus informasi dan arus uang melalui proses pengadaan (*procurement*), penyimpanan (*warehousing*), transportasi (*transportation*), distribusi (*distribution*), dan pelayanan pengantaran (*delivery services*) sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dilakukan konsumen, secara aman, efektif dan efisien, mulai dari titik asal (*point of origin*) sampai dengan titik tujuan (*point of destination*). Pada dasarnya obyek logistik tidak terbatas pada logistik barang, namun mencakup pula logistik penumpang, logistik bencana, dan logistik militer (pertahanan keamanan), sedangkan aktivitas pokok logistik meliputi pengadaan, produksi, pergudangan, distribusi, transportasi, dan pengantaran barang yang dilakukan oleh setiap pelaku bisnis dan industri baik pada sektor primer, sekunder maupun tersier dalam rangka menunjang kegiatan operasionalnya.

Aktivitas logistik melibatkan berbagai pemangku kepentingan yang dapat dikategorisasikan ke dalam dalam lima kelompok, yaitu:

1. Konsumen, merupakan pengguna logistik yang membutuhkan barang baik untuk proses produksi maupun untuk konsumsi. Konsumen inilah yang menentukan jenis dan jumlah barang yang akan dibeli, dari siapa dan dimana barang tersebut dibeli dan kemana barang itu diantarkan.

2. Pelaku Logistik (PL), merupakan pemilik dan penyedia barang yang dibutuhkan konsumen, yang terdiri atas:
 - a. Produsen yang bertindak sebagai penghasil (sumber) barang baik melalui budidaya (pertanian, perikanan, peternakan, perkebunan, kehutanan), pertambangan, maupun proses pengolahan produksi;
 - b. Penyuluh (*intermediate*) yang bertindak sebagai perantara perpindahan kepemilikan barang dari produsen sampai ke konsumen melalui saluran distribusi (pedagang besar/*wholesaler*, grosir, distributor, agen, pasar, pengecer, warung, dan sebagainya) dalam suatu mekanisme tata niaga.
3. Penyedia Jasa Logistik (*Logistics Service Provider*), merupakan institusi penyedia jasa pengiriman barang (*transporter, freight forwarder, shipping line, EMKL*, dsb) dari tempat asal barang (*shipper*) ke tempat tujuannya (*consignee*), dan jasa penyimpanan barang (pergudangan, fumigasi, dan sebagainya). Asal barang bisa berasal dari produsen, pemasok, atau penyuluh, sedangkan tempat tujuan bisa konsumen, penyuluh, atau produsen.
4. Pendukung Logistik, merupakan institusi yang memberikan dukungan terhadap efektivitas dan efisiensi kegiatan logistik, dan memberikan kontribusi untuk menyelesaikan permasalahan logistik. Yang termasuk dalam kategori ini diantaranya adalah asosiasi, konsultan, institusi pendidikan dan pelatihan serta lembaga penelitian.
5. Pemerintah, merupakan (a) regulator yang menyiapkan peraturan perundangan dan kebijakan, (b) fasilitator yang menyediakan dan membangun infrastruktur logistik yang diperlukan untuk terlaksananya proses logistik, dan (c) integrator yang mengkoordinasikan dan mensinkronkan aktivitas logistik sesuai dengan visi yang ingin dicapai, dan pemberdayaan baik kepada pelaku logistik, penyedia jasa logistik maupun pendukung logistik.

Untuk melakukan aktivitas logistik diperlukan infrastruktur logistik yang terdiri atas simpul logistik (*logistics node*) dan mata rantai logistik (*logistics link*) yang berfungsi menggerakkan barang dari titik asal (*point of origin*) ke titik tujuan (*point of destination*). Simpul logistik dapat berupa pelaku logistik, maupun konsumen, sedangkan *link* logistik meliputi jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi, dan jaringan keuangan. Di mana komponennya sebagaimana disajikan pada Gambar 1.2. dengan beberapa penjelasan sebagai berikut :

1. Infrastruktur dan jaringan distribusi merupakan mata rantai keterkaitan antara penyedia (produsen, eksportir, dan importir), penyuluh (pedagang besar, distributor, grosir, agen, pengecer), dan konsumen melalui prasarana dan sarana distribusi (Pusat Distribusi, Terminal Agri, Pasar Induk, Pasar Tradisional, Kios, Warung, *Hypermarket*, *Supermarket*, dan *Mini Market*). Fungsi infrastruktur dan jaringan distribusi adalah memperlebarkan transaksi perpindahan kepemilikan diantara konsumen, pelaku logistik dan penyedia jasa logistik.

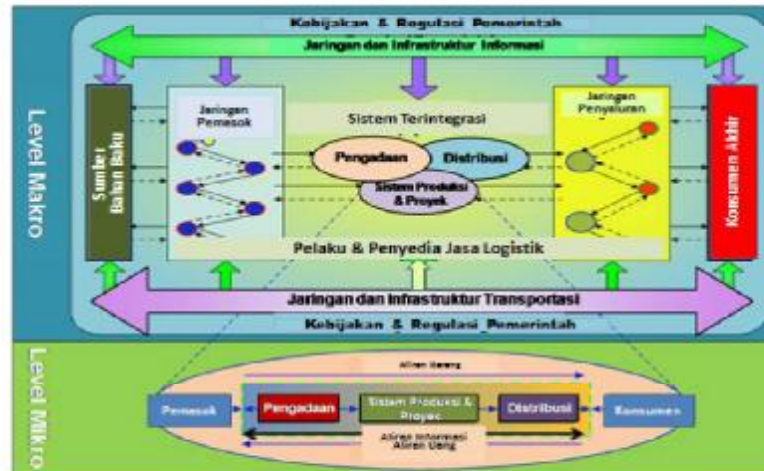
2. Infrastruktur dan jaringan transportasi merupakan mata rantai keterkaitan antara simpul transportasi (*transportation node*) dan konektivitas antar simpul (*transportation link*) yang berupa prasarana dan sarana transportasi. Simpul transportasi dapat berupa pelabuhan laut, pelabuhan udara, stasiun, terminal, depot, dan pergudangan, sementara "*transportation link*" adalah jalan darat, jalan tol, jalur kereta api, jalur sungai, jalur pelayaran, jalur penerbangan, dan pipa. Simpul-simpul transportasi perlu diintegrasikan dengan jaringan transportasi dan pelayanan sarana intermoda transportasi yang terhubung secara efisien dan efektif.
3. Infrastruktur dan jaringan informasi terdiri atas jaringan fisik informasi (jaringan telekomunikasi), sarana transportasi data (*messaging hub*), aplikasi (keamanan, saluran pengiriman, maupun aplikasi khusus), dan data (dokumen). Dilihat dari keterhubungannya infrastruktur dan jaringan informasi terdiri atas Jaringan Informasi Nasional yang terhubung melalui *National Gateway* dan Jaringan Informasi Global melalui "*International Gateways*" yang merupakan satu kesatuan dalam satu platform sistem e-Logistik Nasional yang berfungsi untuk memperlancar transaksi informasi diantara pemangku kepentingan logistik secara aman, terjamin dan handal.
4. Infrastruktur dan jaringan keuangan terdiri atas pelaku jasa keuangan (Bank, Asuransi, dan LKBB), dan sarana jasa keuangan (ATM, i/net/ans banking, T/T, loket tunai, langsung tunai). Jenis jasa keuangan logistik meliputi jasa kepastian, perpajakan, perbankan, dan asuransi fungsi infrastruktur dan jaringan keuangan untuk memperlancar transaksi keuangan diantara pemangku kepentingan logistik.

5.

Jaringan Keuangan	Pelaku Jasa	Perbankan, Asuransi, LKBB						Money
	Sarana	ATM	Internet Banking	SMS Banking	T/T	Cash Basis		
Jaringan Informasi	Pesan	Dokumen						Data
	Aplikasi	Aplikasi						
	Sarana Transportasi Data	Keamanan	Aplikasi Khusus			Saluran Pengiriman		
Jaringan Transportasi	Jaringan Fisik	Messaging Hub						Freight
	Informasi	Jaringan Telekomunikasi						
	Fasilitas	W/H, CY, CFS, Container, Pallet, Depot						
	Pengiriman	Kapal Laut, Kapal Udara, Truck, Kereta Api, Pipa						
	Sarana Transportasi Intermodal	Dermaga	Dermaga	Terminal	Terminal	Terminal	Terminal	
Simpul Transportasi	Transportasi	Pelabuhan Laut	Pelabuhan Sungai & Danau	Bandar Udara	Terminal	Stasiun	Depot	
	Moda Transportasi	Laut	Sungai & Danau	Udara	Jalan	Rel	Pipa	
Jaringan Distribusi	Penyedia	Produsen, Importir, Eksportir						Trade
	Penyalur	Pedagang, Distributor, Grosir, Agen, Peritel, dsb.						
	Prasarana	Terminal Agri, Pasar Induk, Pasar Tradisional, Kios, Warung, Hyper/Super/Mini Market, dsb.						

Gambar 1.2. Infrastruktur dan Jaringan Sistem Logistik

Sistem Logistik Nasional tidak hanya berkaitan dengan aspek mikro sebagaimana diuraikan di atas, tetapi juga berkaitan dengan aspek lebih luas (makro) yang diwadahi dalam suatu tatanan nasional dalam bingkai kebijakan dan regulasi, serta berperan sebagai landasan hukum dan acuan dalam melakukan kegiatan logistik diantara para pemangku kepentingan sektor logistik nasional. Formatnya dapat berbentuk perundangan, aturan, ketentuan, kebijakan, dan mekanisme interaksi aktivitas logistik diantara pemangku kepentingan, yang mengakomodasi perspektif makro dan mikro dalam penanganan persoalan logistik nasional. Secara skematis Sistem Logistik Nasional disajikan pada Gambar 1.3 berikut.



Gambar 1.3. Sistem Logistik Nasional

Selanjutnya ruang lingkup komoditas yang dijadikan obyek dan aktivitas logistik dalam Cetak Biru Sistem Logistik Nasional ini adalah:

1. Logistik barang bukan penumpang dan tidak termasuk pos (antaran), karena pos sudah ditangani dan diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos.
2. Difokuskan pada logistik komoditas strategis dan komoditas ekspor, sehingga logistik bencana dan logistik militer (pertahanan keamanan) akan diatur secara terpisah.
3. Aktivitas logistik meliputi transportasi, pergudangan, dan distribusi tidak termasuk aktivitas pelayanan khususnya barang pemerintah, karena diatur dan ditangani oleh Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah, dan kegiatan produksi yang ditangani oleh Kementerian atau Lembaga lain yang terkait.

D. PENDEKATAN

Sistem Logistik Nasional akan dikembangkan menuju Sistem Logistik terintegrasi yang efektif dan efisien dengan menggunakan konsep Manajemen Rantai Pasok (*Supply Chain Management/SCM*) yang berbasis pada sinkronisasi, integrasi dan kolaborasi berbagai pihak terkait (pemangku kepentingan), dengan memanfaatkan penggunaan teknologi informasi yang diwadahi dalam suatu tatanan kelembagaan yang terpercaya dan sistem organisasi yang efektif. Sistem Logistik Nasional ini diharapkan dapat dioperasionalisasikan oleh pelaku dan penyedia jasa logistik yang profesional dan beretika, serta didukung oleh tersedianya infrastruktur logistik yang mencukupi dan handal. Penyusunan Cetak Biru Sistem Logistik Nasional mengacu pada modal dasar yang telah dimiliki saat ini, mempertimbangkan perkembangan logistik nasional dan global baik regional maupun internasional, serta mempertimbangkan *best practice* proses bisnis logistik di berbagai negara maju. Mengingat kegiatan utama logistik adalah menggerakkan barang (komoditas), maka paradigma yang digunakan adalah "*ship follows the trade*", namun demikian juga mempertimbangkan letak geografis Indonesia yang luas dan keterbatasan keterjangkauan untuk beberapa daerah dan wilayah tertentu, maka digunakan paradigma "*ship promotes the trade*". Selanjutnya dalam menyusun profil, strategi, program, dan rencana aksi digunakan pendekatan 6 (enam) kunci penggerak utama (*key drivers*) logistik.

Sesuai dengan peran dan tujuan yang ingin dicapai, secara skematis kerangka penyusunan Cetak Biru Sistem Logistik Nasional disajikan pada Gambar 1.4. Visi dan Misi Sistem Logistik Nasional diformulasikan berdasarkan atas praktik logistik nasional saat ini, perkembangan lingkungan nasional dan global. Berdasarkan visi dan misi ini dirumuskan tujuan dan strategi untuk mencapainya, yang tergambar dalam kebijakan, *road map*, *action plan* dan tahapan implementasinya. Akhirnya, agar Cetak Biru ini dapat mencapai sasarnya maka perlu dibentuk lembaga yang menanganinya dan membangun Sumber Daya Manusia (SDM), pelaku dan penyedia bisnis jasa logistik yang terpercaya dan profesional.



Gambar 1.4. Kerangka Pengembangan Cetak Biru Sistem Logistik Nasional

E. SISTEMATIKA PENYAJIAN

Sebagai dokumen yang memuat garis besar kebijakan nasional di sektor logistik, dokumen Cetak Biru ini berisikan formulasi visi, misi, strategi dan kebijakan Logistik Nasional serta garis besar rencana aksi dan tahapan implementasi, yang untuk selanjutnya akan menjadi dasar bagi pembuatan rencana aksi dan jadwal kerja yang lebih rinci oleh kementerian/lembaga/pemerintah daerah, atau pihak-pihak yang nantinya ditunjuk atau diberi wewenang melakukannya. Dokumen Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional ini disusun dengan kerangka penyajian sebagai berikut:

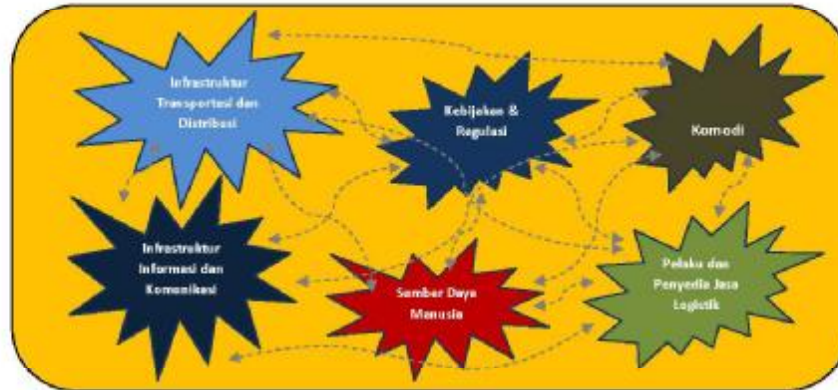
1. Bab 1. Pendahuluan, berisikan latar belakang perlunya penyusunan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, peran logistik dalam pembangunan nasional, tujuan, batasan dan ruang lingkup Sistem Logistik Nasional, pendekatan dan metodologi, serta sistematika penyajian.
2. Bab 2. Perkembangan dan Permasalahan Logistik Nasional, berisikan gambaran umum Sistem Logistik Nasional yang terkait dengan pergerakan barang perdagangan, kondisi saat ini baik infrastruktur, peraturan dan perundangan, sumber daya manusia dan manajemen, teknologi informasi dan komunikasi, penyedia jasa logistik, kinerja dan permasalahan terkait.

3. Bab 3. Kondisi Yang Diharapkan dan Tantangannya, menjelaskan profil Sistem Logistik Nasional yang diharapkan, dan tuntutan serta tantangan yang dihadapi dalam mencapai kondisi yang diharapkan tersebut, baik tantangan global, regional maupun nasional.
4. Bab 4. Strategi dan Program, memuat arah kebijakan strategis, misionar strategi dan program untuk mewujudkan Sistem Logistik Nasional.
5. Bab 5. Peta Jalan (*Road Map*) dan Rencana Aksi, menjelaskan penjabaran strategi dan kebijakan logistik nasional ke dalam peta jalan pengembangan (*Road Map*), tahapan implementasi dan rencana aksi yang merupakan tahapan dan langkah-langkah yang akan dilaksanakan dalam mewujudkan Sistem Logistik Nasional.
6. Bab 6. Penutup dan Tindak Lanjut, berisikan uraian tentang hal yang perlu digarisbawahi dalam implementasi Cetak Biru ini dan tindak lanjut yang perlu dilakukan.

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 *interland*; (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, infrastruktur 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 (*customs*), (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 times*). 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 41 (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		Customs		Infrastructure		International Shipment		Competence		Tracking & Tracing		Domestic Logistics		Timeliness	
	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	3.47	2	4.04	2	4.21	1	4.28	118	2.70	1	4.53
Malaysia	27	3.28	23	3.36	25	3.44	24	3.44	26	3.40	24	3.51	36	3.13	26	3.95
Thailand	31	3.31	32	3.05	32	3.16	32	3.24	29	3.51	36	3.23	23	3.21	28	3.91
Indonesia	43	3.61	44	2.72	46	2.83	44	3.08	50	2.90	39	3.30	92	2.84	58	3.28
Vietnam	33	2.89	37	2.89	40	2.93	47	3.00	56	2.80	33	2.94	17	3.30	43	3.22
Philippines	65	2.69	53	2.64	46	2.28	63	2.77	55	2.83	50	2.92	56	3.00	67	3.17
Tahun 2010																
Singapore	2	4.09	2	4.02	4	4.22	1	3.84	6	4.12	4	4.13			14	4.23
Malaysia	29	3.44	36	3.31	28	3.99	13	3.50	51	3.34	41	3.52			37	3.59
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	2.87	44	2.97	21	3.40	47	2.92	44	3.29			42	3.83
Vietnam	35	2.90	33	3.28	46	3.06	59	3.04	51	2.89	33	3.10			76	3.44
Indonesia	76	2.74	72	2.43	69	2.84	80	2.83	62	2.47	80	2.97			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 17 (tujuh belas) 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 LPDM UI pada tahun 2005 menyatakan bahwa prosentase biaya logistik di Indonesia dibandingkan biaya produksi adalah 11,0% (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	6,3%	12,3%
Indonesia	27% ¹⁾	

¹⁾ Pasca 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 12,3% (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).

Mahalanya 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 effisiennya perusahaan jasa pengiriman barang dalam negeri (*domestic freight forwarding industry*).

B. PERGERAKAN KOMODITAS**1. PERDAGANGAN INTERNASIONAL****KOMODITAS EKSPOR**

Eksport 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 pasca 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 lingginya 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 (Muta 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	28.589,5	13.164,1	46,5	19,9
Minyak, Karakul	19.492,9	4.337,0	38,9	6,7
Hasil Yangsek	5.967,0	3.116,5	31,3	9,6
Gas	13.069,4	6.490,6	63,3	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 12,9 (dua belas koma dua) miliar, lemak dan minyak hewan/tubati (HS 15) sebesar USD 10,4 (sepuluh koma empat) miliar, mesin/peralatan listrik (HS 85) sebesar USD 7,6 (tujuh 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\$)	% Porsi ttd Total Nonmigas Januari 2011
	2010	Januari I 2011		
0 Bahan-bahan kimia (17)	18.725,7	13.178,7	-22,5	17,4
2 Lemak & minyak ikan (17)	16.812,2	16.253,6	-3,1	14,7
3 Mesin/persalatan listrik (98)	10.573,2	7.892,1	-25,0	9,5
4 Ggih, kampak, dan alat serupa (69)	8.773,0	5.498,3	-19,0	6,8
7 Karet dan barang cat. karet (99)	9.273,2	3.662,7	-9,4	4,0
Total 5 Golongan Barang	63.137,3	38.311,3	-41,5	49,6
Lain-lain	66.891,2	39.851,3	-26,1	39,4
Total Ekspor Nonmigas	129.739,5	79.061,0	-33,2	47,0

Sumber : DPS 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		Porsi ttd Total Ekspor
	Nilai Ekspor (Juta - US\$)	Volume (Juta - ton)	
China	19.357,61	107.871,81	18,14%
India	17.714,61	81.211,66	17,06%
Korea	9.215,01	59.779,17	10,27%
Korea	11.071,31	57.269,59	11,39%
Malaysia	9.277,27	26.016,27	6,27%
Thailand	9.071,91	35.701,59	11,35%
Indonesia	4.000,01	15.818,41	3,06%
Brunei Darussalam	16.726,71	16.726,71	12,86%
Philippines	3.181,51	12.039,75	2,22%
Malaysia	2.011,11	10.239,01	2,12%
China	2.008,59	7.633,27	2,31%
USA	14.386,60	6.410,14	1,04%
Swedia	2.700,48	2.304,28	0,3%
Swiss	2.200,00	2.200,00	1,0%
Denmark	2.128,70	2.781,27	0,28%
Belanda	1.991,78	2.101,15	0,30%
Malaysia	1.944,90	2.011,96	0,30%
Denmark	1.900,00	1.700,00	0,30%
Perancis	1.010,61	1.211,16	0,34%
USA (Korea)	2.400,00	1.200,00	0,3%
Lain-lain	28.200,00	1.200,00	8,7%

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	83.691,7	32,8%	100,0%
Migas	37.413,7	19.239,8	46,6%	23,0%
Minyak Mentah	8.531,3	4.883,8	15,6%	5,6%
Hasil Mincek	18.618,2	18.630,9	59,6%	16,3%
Gas	808,2	703,1	102,2%	0,6%
Nonmigas	102.250,6	64.351,9	29,2%	77,0%

Sumber: BPS 2011

Lima kelompok barang dengan nilai impor terbesar selama tahun 2011 (Semester I) 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 77,5% (tujuh 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)	27.719,1	41.361,3	47,4	63,9
2 Mesin dan peralatan listrik (85)	15.833,3	8.752,9	23,0	13,3
3 Besi dan baja (72)	5.211,5	4.125,9	34,2	6,4
1 Kend. la. motor dan komponennya (87)	5.077,4	4.791,7	29,7	7,3
2 Bahan kimia organik (29)	2.126,0	3.259,3	26,9	3,4
Total 5 Golongan Barang Utama	53.087,5	30.571,1	25,0	77,5
Lainnya	55.068,1	32.780,8	32,3	50,5
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		Persen terhadap Total Impor
	Nilai Impor (Juta US\$)	Volume (ribu ton)	
Singapura	20.040,88	17.091,00	13,58%
Malaysia	8.048,73	11.038,74	10,13%
China	20.427,22	10.851,08	9,53%
Australia	4.099,04	7.523,49	5,80%
Saudi Arabia	4.360,81	6.451,66	5,17%
United States	3.549,13	6.104,90	3,59%
Sri Lanka	7.760,00	5.315,00	4,89%
Thailand	7.070,03	5.005,80	4,54%
Japan	16.065,60	3.975,85	3,59%
Brazil	1.777,47	3.318,15	3,00%
India	3.397,79	3.153,40	2,82%
Argentina	243,10	2.373,43	2,22%
Canada	1.108,40	1.947,70	1,80%
Kuwait	1.074,71	1.925,48	1,80%
Taiwan	3.341,95	1.781,80	1,61%
Aserbaijan	800,30	1.518,30	1,37%
Nigeria	201,39	1.489,17	1,33%
Chile	500,00	1.247,00	1,17%
Egypt	90,00	1.188,00	1,08%
Sri Lanka Tanzania	86,18	1.165,80	1,05%
Lainnya	21.980,00	13.142,75	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

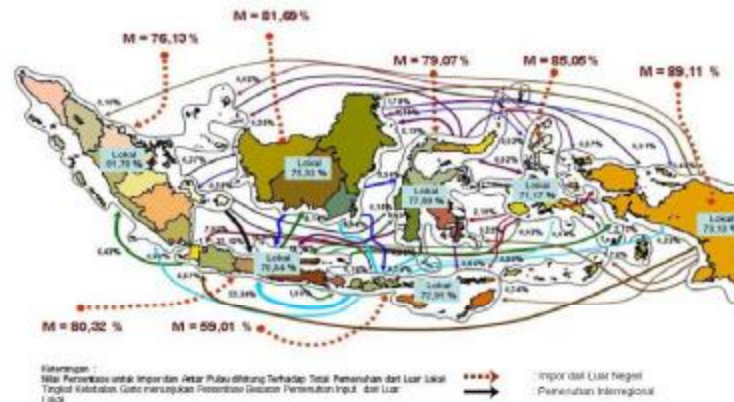
untuk mengantarkan hasil produksi pertanian, pertambangan dan industri agar dapat digunakan dan dipasarkan, baik di dalam negeri maupun luar negeri. Sektor maritim memiliki kontribusi langsung terhadap permintaan akhir pada perikanan laut (*marine fishing*); produksi minyak mentah dan gas alam (*crude petroleum and natural gas production*); pengalangan, pengawetan dan pengolahan ikan (*canning, preserving and processing fish*); pengilangan minyak (*petroleum refineries*), aneka industri minyak dan barubara (*manufacture of miscellaneous petrol & coal products*); industri permesinan (*manufacture of marine engines*); industri peralatan perikanan (*manufacture of fishing equipment & requisites*); industri galangan kapal (*ship building and repairing*); jalur pipa (*pipeline transport*); pelayaran dan penyeberangan (*ferries & coastal water transport*); layanan pendukung transportasi laut (*supporting service to water transport*); asuransi maritim (*marine insurance*); administrasi maritim (*marine administration*); dan pendidikan kelautan (*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 & Nusa Tenggara	Kalimantan	Sulawesi	Moluk	Papua
Lokal	81,77	83,61	80,6	75,32	95,55	66,86	64,72
Impor Luar Negeri (Domestik)	18,28	16,19	19,7	24,28	18,45	31,14	35,28
Impor Luar Negeri	15,25	12,98	7,56	13,33	7,95	24,57	31,51
Impor Domestik							
Jawa	3,20	0,21	1,37	0,30	1,49	6,57	2,77
Sulawesi	1,24	1,11	0,21	0,19	0,19	0,83	1,24
Jawa	2,11	0,00	0,00	0,00	0,00	3,58	0,43
Nusa Tenggara	0,25	0,49	0,00	0,11	0,11	0,13	0,77
Kalimantan	0,10	0,00	0,00	0,00	1,11	0,03	0,65
Sulawesi	0,34	0,24	0,45	0,51	0,00	0,92	0,26
Moluk	0,20	0,01	0,01	0,00	0,19	0,00	0,27
Papua	0,20	0,09	0,16	0,01	0,00	0,00	0,00

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 (0-1) melahi 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. Di sinilah peran transportasi laut dalam mendukung dan mendukung perdagangan nasional.

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

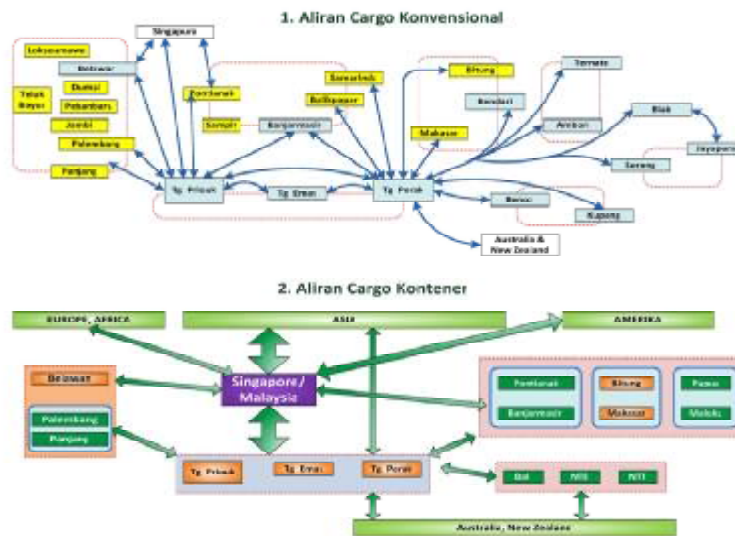
No.	Uraian	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
1	Penumpang	Jumlah	26.201.639	27.029.336	40.851.632	45.903.336	51.011.230
2	Barang	Ton	27.737.748	25.422.505	37.636.635	41.070.734	44.363.466
3	Kendaraan	Unit	10.267.621	11.069.955	17.094.508	18.297.477	19.507.899

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	Orisin	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
1	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I	[TEU]	381.120	404.022	319.204	300.633	2.250.217
		(Box)	2.775.679	2.327.228	277.383	287.187	1.718.810
2	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II	[TEU]	3.132.382	4.021.049	4.116.043	4.527.676	4.754.344
		(Box)	3.798.742	2.978.472	3.085.540	3.595.680	2.505.224
3	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III	[TEU]	1.516.494	1.594.234	2.233.322	2.383.627	2.468.810
		(Box)	2.408.984	2.706.238	2.753.274	2.971.190	2.889.678
4	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV	[TEU]	305.212	341.958	371.261	1.021.429	1.185.094
		(Box)	715.022	812.298	652.913	976.354	1.076.174
		[TEU]	6.666.795	8.762.812	10.079.861	8.828.720	9.677.622
	Jumlah Total	(Box)	8.240.281	7.299.731	7.783.712	8.028.524	8.178.186

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 2,17 (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	Barang	Satuan	2015	2016	2017	2018	2019
1	Beras	Muat	5,325,473	4,535,436.00	4,732,437.70	5,203,255.29	5,193,344.70
		Bongkar	5,251,854	4,332,736.00	4,569,337.70	5,132,234.29	5,146,431.70
		Denda Muat	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Bongkar	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Denda	-	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Tanjung Pagar	Muat	1,000,000	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
		Bongkar	1,000,000	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
		Denda Muat	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Bongkar	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Denda	-	0.00	0.00	0.00	0.00
3	Tanjung Priok	Muat	1,000,000	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
		Bongkar	1,000,000	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
		Denda Muat	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Bongkar	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Denda	-	0.00	0.00	0.00	0.00
4	Sukadana	Muat	1,000,000	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
		Bongkar	1,000,000	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
		Denda Muat	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Bongkar	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Denda	-	0.00	0.00	0.00	0.00
Jumlah		Muat	1,000,000	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
		Bongkar	1,000,000	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
		Denda Muat	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Bongkar	-	0.00	0.00	0.00	0.00
		Denda Denda	-	0.00	0.00	0.00	0.00

Sumber : Statistik Kementerian Perhubungan, 2019

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 11,13% (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 pelayanan ke Asia Timur dan China. Ditunjang 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	2005	2004	2003	2002	2001	2000 *)
1	Perusahaan Nasional	1.810.802	18.277.341	24.500.718	23.368.757	31.331.070	38.051.413
2	Perusahaan Asing	427.317.246	443.738.543	482.970.226	425.738.242	190.514.228	51.334.905
	Total	627.817.248	429.985.884	482.808.824	215.155.805	151.894.098	89.386.318

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 berboncra Indonesia belum memenuhi permintaan nasional. Padahal, Instruksi Presiden Nomor 3 tahun 2005 Tentang PEMBERDAYAAN Industri Pelayaran Nasional telah dikeluarkan dan dirujukan 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	2005	2004	2003	2002	2001	2000 *)
1	Perusahaan Nasional	80.713.430	101.391.942	114.489.894	138.323.228	148.740.379	183.513.480
2	Perusahaan Asing	73.805.798	88.798.769	81.879.208	68.444.271	78.214.268	73.423.837
	Total	170.923.200	197.577.750	206.589.100	220.578.658	227.894.987	241.812.122

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

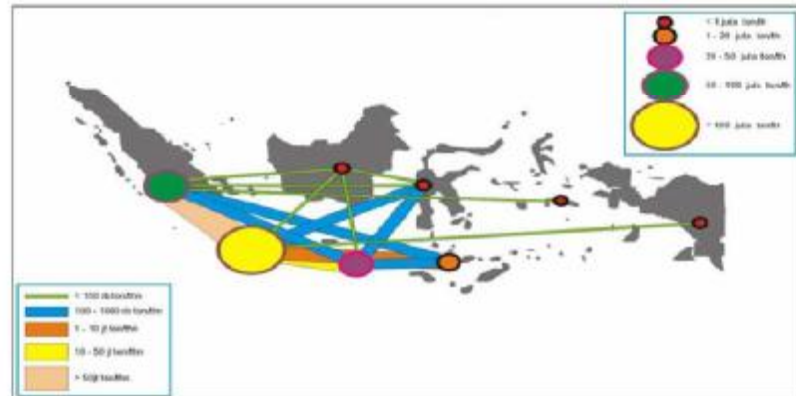
Tabel 2.15.

Jumlah Perusahaan Angkutan Laut Menurut Jenis Pelayaran

NO	Urutan	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
1	Pelayanan Nasional	Perusahaan	1260	1387	1577	1627	1754
2	Pelayanan Rakyat	Perusahaan	223	307	360	322	395
3	Non Pelayaran	Perusahaan	377	378	374	367	389
	Jumlah / Total		2071	2213	2267	2276	2431

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 penyusutan menjadi Sumatra-Jawa-Bali-NTR 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 Provinsi 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 diangkat 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	8,489,978	6,054,230				
	Semarang	2,463,437	2,540,863				
	Jakarta	7,159,686	4,180,328	8,908,847	1,028,330	282,388	680,487
Sumatera	Lampung		42,324		2,787,886	88,877	23,437
	Palembang		144,16	379,401		109,550	8,597
	Pekanbaru		286,108	18,746	108,858		24,822
	Medan		1,422,393	2,090	2,278	808,138	
Total Perggerakan Barang							
Jawa-Jawa		28,542,618	68%				
Jawa-Sumatera		8,546,247	19%				
Sumatera-Jawa		1,204,199	3%				
Sumatera-Sumatera		4,438,323	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 pertambangan (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 lagi 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 matrik 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 pelayanan 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 (RTRN), 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, emulsi, 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. Alar angkutan darat ini memiliki fungsi yang saling melengkapi, sehingga dalam pengembangannya perlu direncanakan secara terintegrasi. Dalam Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 pasal 3 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 mang nasional, jaringan jalan yang ada tidak saja berfungsi untuk meningkatkan aksesibilitas kawasan, tapi juga berperan untuk menyeimbangkan pengembangan kawasan, mengamankan teritorial dan sebagai perekat ketuhanan 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 kemandaran 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 Penybcangan

No	Urutan	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
1	Su Ka	Unit	168	166	175	171	171
2	Truck Air	Unit	5	6	6	7	5
3	Korsonua	Unit	14	10	11	11	9
4	LCT	Unit	4	10	10	10	10
	Jumlah kapal	Unit	191	192	196	196	192

Sumber: Direktorat LIASBP

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 4.111 (empat ribu empat ratus sebelas) kilo meter (Jawa 3.167 km dan Sumatera 1.214 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 bertena 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. Pengguna kereta api harus direncanakan dengan matang karena tidak memungkinkan untuk mengadakan perubahan sewaktu-waktu. Oleh sebab itu, jika perencanaan dan koordinasi perkeratapian 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 dilerakkan di luar gudang, yang rawan risiko kehilangan ataupun kemasakan. Penumpang dalam negeri meningkat dari 7,6 (tujuh koma enam) juta orang pada tahun 2000 menjadi 17,4 (tujuh 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

angkutan darat (kapal, kereta, seker dan alat bongkar/muat), angkutan laut (kereta, 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 multinoda, dan pelaku usaha yang menanggapi 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 satuan/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 knasa dari Shippers, melakukan optimasi solusi logistik; mencari alternatif pengiriman barang yang terbaik, memberi info kebutuhan dan perintah kepada pemasahaan 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 penggunaan 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 pengumpul yang menaungi pergerakan barang dari Terminal ke Terminal baik Terminal di Pelabuhan Laut dan Udara maupun Terminal di ILC. Strategi yang diperlukan adalah meningkatkan kinerja kereta barang dengan Terminal Kontainer di Pelabuhan Laut, Pelabuhan udara dan ILC.
- d. *Barge Operators*: Berperan sebagai pengumpul yang menaungi pergerakan barang antar terminal dari satu Pelabuhan Laut ke Pelabuhan Laut lainnya. Strategi yang diperlukan adalah mengembangkan Barge agar dapat selbagai sarana pengangkutan pengumpul 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 selbagai pendistribusi/Transportasi dari Terminal/ILC ke *Consignee* ataupun dari *Consignor* ke Terminal / ILC.
- f. *Multimodal Transport Operator (MTO)*: Menyediakan jasa transportasi dan *transshipment*, pelayanan transportasi *door-to-door* ataupun *terminal-to-terminal*, serta selbagai 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 provinsi; mendorong agas tercipta inisiatif transportasi intermoda di wilayahnya.

Dalam pelaksanaannya transportasi multimoda ditaklukan 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 *oessel* 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 banyak 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 penguasaan 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 mas-mas tersebut memerlukan peningkatan kapasitas dan pengangkutan 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 domestik 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 JCI/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 (*private*). Kedepannya, potret masa depan industri 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 standar 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 memadai, seperti akses jalan Kereta Api dari Tanjung Priok belum bisa langsung ke *container yard* dan dari Gede Bagé masih memerlukan dua kali *customer 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 NSW baru diimplementasikan pada 5 (lima) pelabuhan laut dan 2 (dua) pelabuhan udara sehingga masih banyak pelabuhan laut dan pelabuhan udara yang belum melaksanakan NSW.

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 penyediaan 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 infrastruktur 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 pembinaannya masing-masing, misalnya Kementerian Perhubungan terkait dengan jasa transportasi, Kementerian Perdagangan terkait dengan pergudangan, dan Kementerian Komunikasi dan Informatika yang terkait dengan jasa kurir/ritipan.

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 praktiknya 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 *container*, *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 43,84% (empat puluh tiga koma delapan puluh tiga persen), disusul pengurusan dokumen (*freight forwarding*) sebesar 1.119 (seribu empat ratus empat puluh sembilan) perusahaan atau 38,05% (tiga puluh delapan koma nol lima persen). Kedua jenis layanan tersebut mendominasi jasa pelayaran 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 persentase 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 851 (delapan ratus lima puluh empat) atau 22,13% (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 19,87% (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 seluran kegiatan transportasi, pergudangan, *freight forwarding*, kargo, kurir, *shipping*, konsultasi, 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 dilakrangi 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 menyetenggarakan 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 Transport 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 oleh 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 menyiapkan 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, terpencar 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 input, barang ekspor dan penggolongan letak gudang. Dari definisi ini terlihat bahwa pendefinisian gudang hanya *rely on export - import activities*. Dalam rangka untuk mengakomodasikan perkembangan bisnis maka pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perdagangan RI Nomor 16/M-DAG/PER/3/2006 tentang Peraturan 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 1981 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 nomenklatur mengatur tentang "Pos", tetapi substansi Undang-Undang ini juga mencakup pengatur dan administrasi penyelenggara jasa perposan nasional yang terdiri dari BUMN, pihak Swasta dan Koperasi.

c) Undang-Undang Jalan

Undang-undang Nomor 38 Tahun 2001 tentang Jalan menyebutkan selain peran jalan, juga pertanggung jawaban atau pembagian portofolio jalan dan disesmaikan 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 2001 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 mematuhi standar keamanan dan keselamatan penerbangan, mewajibkan sertifikasi kompetensi personel penerbangan, mewajibkan sertifikasi laik terbang pesawat dan helikopter, menetapkan pemerintah sebagai pemilik struktur dan golongan tarif penggunaan fasilitas dan jasa di bandara, mewajibkan pengangkut barang yang berjadwal maupun tidak berjadwal untuk memiliki izin, dan meminci tanggung jawab pengangkut meliputi kewajiban mengangkut barang yang telah dipackadi, menuliskan 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 pelayanan 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 pelayanan diselenggarakan dengan tujuan memperluas arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperluas 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 mutak 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 pembuktian. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 10 Tahun 1995

tentang Kepabeuanan melakukan pembaban bahwa saat dimulainya suatu laraug dinyatakan sebagai barang ekspor yakni barang yang telah dimuat, menetapkan adanya bes keluar terhadap barang ekspor tertentu, pengawasan pengangkutan barang dalam daerah pabean, pemberitahuan rencana kedatangan sarana pengangkut kecuah sarana pengangkutan dauat, 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 pilak 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 dimaktumi, kegiatan logistik sangat membutuhkan dukungan KT (*information and communication technology*) yang secara spesifik menjadi urusan pengaturaa 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 ditunjukan 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, perbitan 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. 17 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antarmoda/ Multimoda Tahun 2010 – 2030;

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

b) 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 diuntungkan 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 maskud tersebut terdapat 11 jenis jasa layanan yang dilimit 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 praktik pengangkutan laut Indonesia telah mengacu

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 jasa 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 mengadopsi sistem *Orbisanssi 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 Pinang Maritim dan Hipotek Atas Kapal, 1993).** Dengan telah meratifikasi konvensi ini, maka Pemerintah Indonesia memberikan jaminan dan kepastian hukum bagi kreditor khususnya kreditor luar negeri ataupun lembaga lembaga keuangan lainnya dalam menyediakan dana untuk pengembangan dan perkembangan 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 dilimit untuk memberikan layanan yang prima dari hulu ke hilir yang perlu menekankan keterpaduan dalam pengelolannya.

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 kepastian, 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 komoritas strategis dan ekspor impor 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.

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:

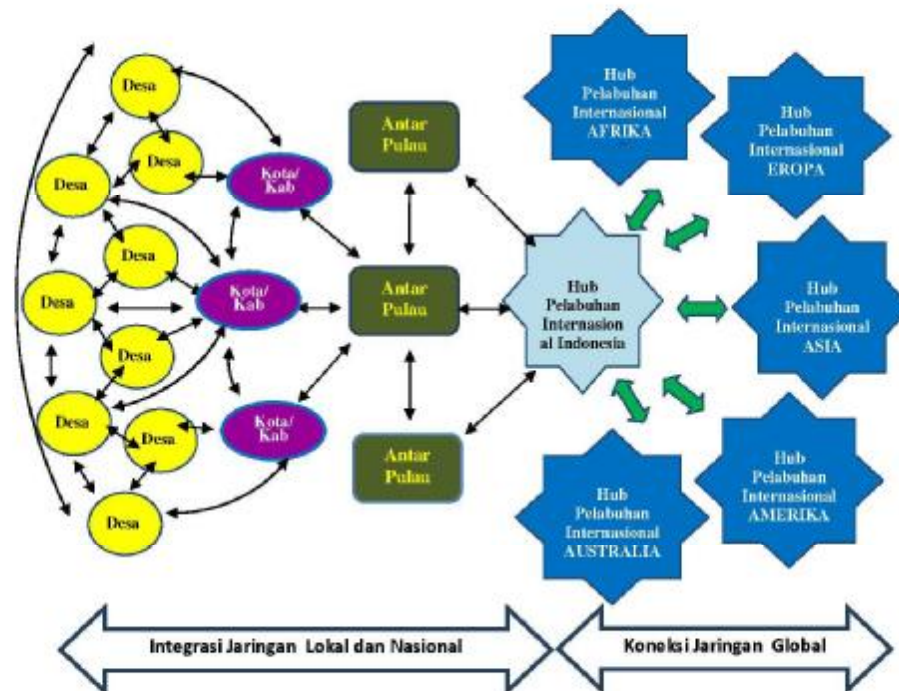
“Terwujudnya Sistem Logistik yang terintegrasi secara lokal, terhubung secara global untuk meningkatkan daya saing nasional dan kesejahteraan rakyat (*locally integrated, globally connected for national competitiveness and social welfare*)”

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 kepastian 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 ketahanan 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 3.3), 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-drivers*) 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. Penguintegrasian 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 antarwilayah 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 penggerak (*driver*) dari seluruh kegiatan logistik. Oleh sebab itu perlu ditetapkan jenis komoditas yang dikategorikan sebagai komoditas penggerak utama, diadanya 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. Serangkaian 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 Pimpinsi 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 eksportnya 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 dan bantuan promosi untuk pengembangan komoditas unggulan ekspor ini agar dapat dicapai peningkatan volume dan nilai eksportnya, serta mendorong 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 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-pusat produksi dan pusat-pusat perindustrian 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 dilagaskan 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 Lingsarika, 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 kabentang 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 Persiran 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 provinsi), 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 (*intra-land*), termasuk daerah tertinggal, terpinggirkan dan terdempas (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 pengumpulnya memenuhi kriteria sebagai Pelabuhan Utama.

Selain memenuhi aspek teknis, Pelabuhan Utama juga harus memenuhi kriteria lain seperti mampu melaksanakan volume bongkar/umut barang minimal 5.000.000 (lima juta) ton/tahun atau 5.000.000 (lima juta) TEUs/tahun, mendukung *hinterland* yang luas dan memiliki pusat pertumbuhan ekonomi, memperkuat ketahanan dan ketahanan nasional (ekonomi, politik, hankam, sosial, budaya, perdagangan, industri), meningkatkan efektivitas implementasi azas *cabotage*, mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim (*Maritime State*), meningkatkan daya saing produk domestik, berpotensi dapat dikembangkan menjadi pusat pertumbuhan ekonomi yang baru, menghela *Domestic Business Growth*, memiliki kecukupan bahan 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 Selang, Bekawan, Kuala Tanjung, Baram, Jakarta, Surabaya, Banjarmasin, Balikpapan, Makassar, Riting, Kupang, Sorong, dan Biak.

Selanjutnya untuk menghubungkan wilayah kepulauan baik pada pulau itu sendiri maupun antar pulau maka harus disediakan 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 (Tela)* 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 10,000–30,000 (sepuluh ribu hingga tiga 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 kelentutan 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 pasar-pasar 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, hukum, sosial, budaya, perdagangan, industri), meningkatkan efektifitas *cross cabotage*, mewujudkan Indonesia sebagai Negara Maritim, meningkatkan daya tawar dan daya saing produk domestik, *filtering* barang impor yang merugikan 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

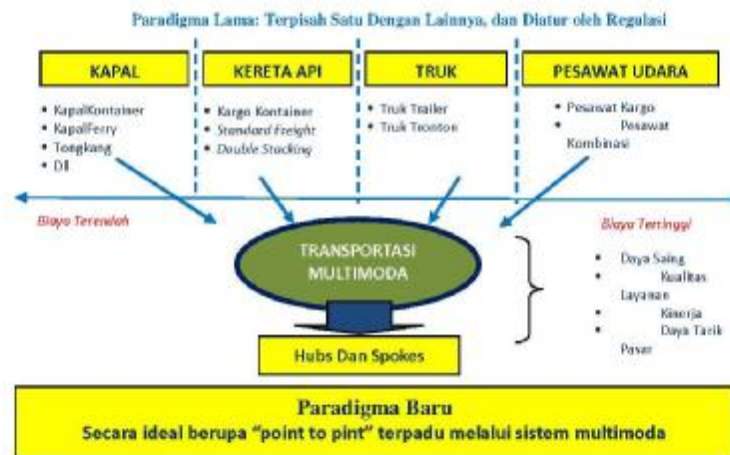
untuk masuk Indonesia melalui wilayah depan Negara Indonesia. Pintu wilayah depan ini memiliki peranan sebagai sarana untuk menyaring barang masuk yang dilaksanakan melalui proses *clearance* pabean, karantina, dan pemenuhan terhadap ketentuan-ketentuan yang berlaku di Indonesia dengan tidak melanggar 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), BIMF (Brunei, Indonesia, Malaysia dan Philipina) dan AIDA (Australia dan Indonesia). Sesuai dengan MRBEI untuk Wilayah Barat Indonesia adalah Kuala Tanjung, sedangkan untuk Wilayah Timur Indonesia yang menjadi Hub Internasional berdasarkan sus 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, menulap 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 pelaksanaan truk, kereta api, angkutan sungai dan penyeberangan, angkutan laut dan angkutan udara. Konsekuensi dari sistem ini secara fisik setiap pembangunan simpul transportasi dan simpul logistik harus membangun fasilitas transportasi multimoda.

e. Pelabuhan Khusus

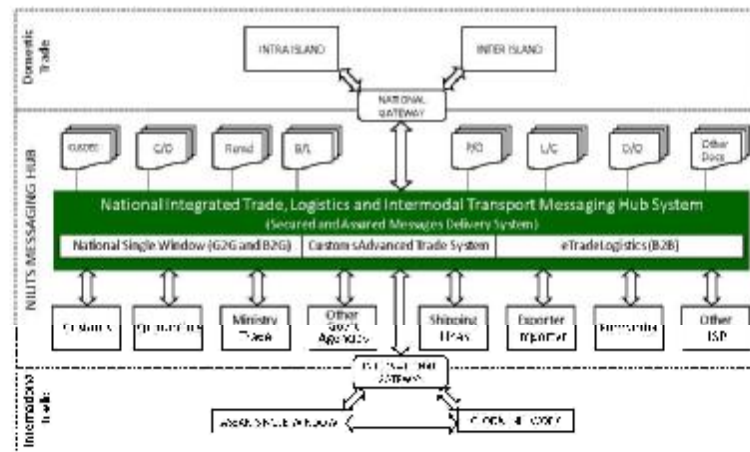
Pelabuhan khusus diperuntukkan bagi kelancaran operasi ekspor dan impor dalam rangka mendukung pengembangan kawasan ekonomi khusus, industri pertambangan dan migas (batu bara, nikel, tembaga, LNG, minyak dan sebagainya), serta industri perikanan. Mengingat sifat komoditasnya yang berbasis pada sumber 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 dilakukannya 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 kelandahan 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

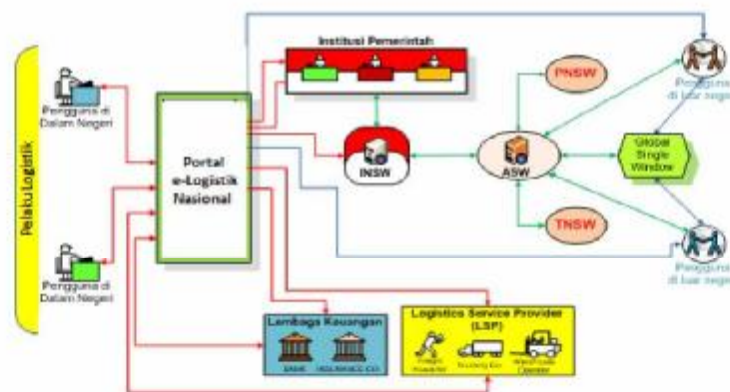
Kondisi yang ingin dicapai adalah terselaminya e-Logistik Nasional yang menyediakan layanan satu atap sistem pengimpor data, dokumen logistik perdagangan, dan informasi secara aman dan handal untuk melayani transaksi (B2G, G2B, dan B2B) baik untuk perdagangan domestik maupun internasional, dan terkoneksi dengan jejaring 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 milik 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 (*time*), murah (*not cost*), 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 NSW sehingga akan memperlancar dan mendukung terlaksananya konektivitas perdagangan baik di tingkat regional maupun internasional. Dengan demikian, pelaku bisnis dapat menggunakan 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 penjejaan 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, ALPI, dan lain lain) perlu bekerjasama dengan Badan Nasional Serifikasi 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 bergantung 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, kabin, *shipping*, konsultasi, 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, kepelabuhanan, 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 memperluas 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 'penasok (*supply side*)'.

Pada skala sub regional ASEAN, sebagian lintas Timur Sumatera dari Banda Aceh hingga Palembang, ditetapkan sebagai koridor ekonomi IMGT (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 budaya 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 setilanya di pelabuhan negara-negara tujuan seperti Amerika Serikat, Eropa, Jepang dan negara lainnya yang menerapkan *Non Tariff Barrier (NTB)* 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 pemerintahan 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) dengkuan layanan yang lebih luas, lintas Negara, (c) Kecepatan dan Kecepatan waktu pengantaran, (d) Fleksibilitas untuk melakukan pengantaran yang semakin sering dan cepat, (e) Tuntutan atas keamanan barang dari pencurian dan juga kerusakan 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 Pengudangan, (b) Biaya *Inventory*, (c) Kerusakan atau penurunan mutu barang, (d) Kehilangan atas pencurian atau pendudukan, (e) Asuransi dan administrasi lain, (f) Proses pengaluanian 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 melampaui tingkat kawasan regional dan global. Salah satu bentuk persaingan yang bisa diannati adalah Singapura, Port Klang (Malaysia) dan Laem Chabang (Thailand) yang saling bersaing untuk menjadi hub internasional. Ketersedian 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 operasinya.

d) Standarisasi dan Kompatibilitas Multimodal

Lain lintas *inter-modal transit dan multi-modal* semakin penting perannya. 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 nonfossil secara berkelanjutan sebagai akibat dari berkurangnya energi berbasis fosil, menyebabkan harga energi menjadi sulit dihibung. 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 maupun standar keamanan internasional. Penerapan standar keamanan adalah dalam rangka melindungi adanya ancaman terorisme, pengiriman narkoba dan obat-obatan terlarang, dan kontaminasi biologis. Implikasi dari penerapan standar keamanan ini adalah dipelukulannya 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.

BAE 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 11.250-13.500 (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 terdubung oleh laut dengan kekayaan alam yang melimpah dan adanya pengakuan internasional terhadap zona ekonomi eksklusif 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 memperkuat kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional.

4. Mendorong Terobosan Dan Akselerasi Mengejar Keteringgalan Dalam Persaingan Global

Upaya mengejar keteringgalan dalam pengembangan logistik memerlukan kompetan 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, kompetan yang dapat dipertimbangkan adalah penerapan konsep wilayah depan dan wilayah dalam dengan menjadikan pelabuhan hub internasional 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 hakikatnya 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 memper lancar 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 penyediaan 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 pasar raya, sarung, 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 penyediaan komoditas pokok dan strategis;
- c. Pemertanian 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-Logistics*, peningkatan pasokan/produksi komoditas yang ber nilai tambah tinggi, dan peningkatan diversifikasi (pelebaran 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 *incoterms* 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 (PJJ) 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 PJJ, peningkatan daya saing Pelaku Logistik Nasional dan PJJ 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 PJJ 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 penyaduran), pemberian insentif fiskal dan kemudahan akses usaha bagi penyelenggara jasa logistik, dan pembangunan sistem perijinan secara elektronik (*e-permit*) yang adil cepat dan transparan.

1. Peningkatan efektivitas pelayanan melalui *reengineering* mekanisme dan prosedur pengiriman dan penerimaan barang untuk kelancaran arus barang dan penurunan biaya logistik, dan menyusun kualifikasi khusus profesi logistik nasional sesuai dengan kondisi lokal dan nasional yang diberlakukan tanpa kumulatif untuk semua Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik yang beroperasi di Indonesia.
2. 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 infrastruktur 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, (d) angkutan jalan (truk), (e) kereta api, dan (f) 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. Peningkatan 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 penciptaan 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 menunjang kegiatan usaha hulu dan hilir migas (*offshore*), seluruh muatan angkutan laut dalam negeri diangkut oleh kapal berbandera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional (*full cabotage*), mempromosikan kemitraan kontak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal melalui pematastian informasi muang kapal dan muatan sesuai Inpres Nomor 3 Tahun 2005, dan melaksanakan Inpres Nomor 2 tahun 2009 terkait dengan kewajiban angkutan barang milik pemerintah diangkut oleh kapal berbandera Indonesia.
- f. Peningkatan aksesibilitas angkutan barang di daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil, dan daerah padat (masat) 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 *Ru-Ru (short sea shipping)* di sepanjang Pantai untuk mengurangi beban jalan.
- g. Peningkatan jumlah armada angkutan laut melalui pembangunan kapal nasional dan armada nasional.
- h. Peningkatan efisiensi dan efektivitas 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 fasilitas dermaga sungai, danau dan penyeberangan, dan peningkatan pelayanan pada lintas penyeberangan di sabuk utara, sabuk tengah 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 menuju *outlet-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 *outlet-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, peningkatan 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 Penda/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/memuju 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 pembangunan perintis, dan peningkatan kapasitas dan pelayanan bandar udara perintis sebagai hub untuk melayani kargo domestik di daerah 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, Sulo Jebres, dan sebagainya) sebagai terminal multimoda.
- c. Pengembangan konektivitas antara pengangkutan laut/perairan dengan pengangkutan darat massal (*sea to rail and truck connectivity*).
- d. Penelaah 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 infrastruktur 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 *maportnet* dan *trade net system* dalam kerangka sistem NSW, efektivitas implementasi e-Permit sehingga terwujud "*paperless based system*", dan optimisasi 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 NLEPS untuk memperluas dan meningkatkan perdagangan internasional dan perdagangan domestik, pemberian insentif untuk mendorong partisipasi swasta untuk berinvestasi dan menyekangarakan e-Logistik Nasional, dan pemberian insentif untuk mendorong penggunaan perangkat lunak dan aplikasi buatan Indonesia.

2. Pengembangan Sistem Perangkat Keras

- a. Pengembangan infrastruktur telekomunikasi 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/ke luar 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 alternatif *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 memenuhi kebutuhan nasional untuk mewujudkan efisiensi dan efektivitas 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 pengakuan dan penetapan Logistik sebagai suatu bidang keilmuan dan keahlian (profesi) yang ditubuhkan, 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 mengembangkan 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 perundang-undangan diarahkan pada (a) regulasi bidang usaha dan perdagangan, (b) regulasi bidang transportasi, (c) regulasi ekspor dan impor, (d) regulasi informasi 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 penyederhanaan peraturan perundangan tentang pemeriksaan kepabeanan, karantina, BIOM 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 menunjang 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 (Cedebage, 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/peuliharaan 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 penrusunan 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, PPOM 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/CIP dan untuk angkutan impor dari C&F/ CIP 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 keanggotaan dan tugasnya ditetapkan oleh Menteri Koordinator Bidang Perencanaan 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.

BAB 5
PETA PANDUAN (ROAD MAP) DAN RENCANA AKSI

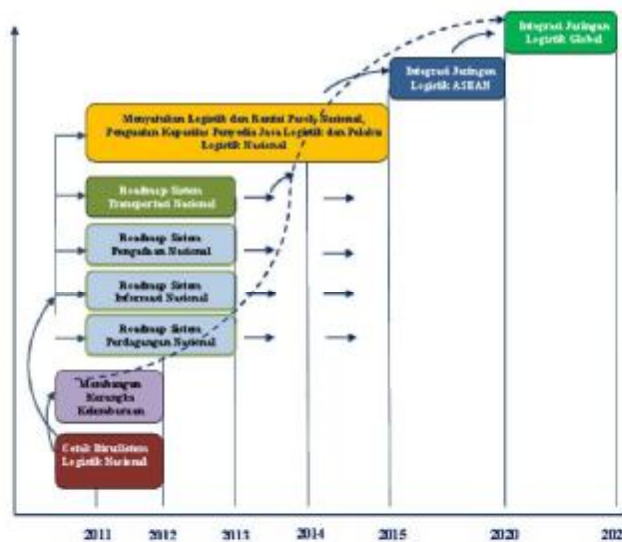
Sesuai dengan strategi dan program sebagaimana diuraikan pada Bab 4 maka disusun Peta Panduan (*Road map*) yang berupa tahapan dan susunan yang akan dicapai dalam rangka mewujudkan visi, misi dan tujuan Sistem Logistik Nasional sebagaimana diuraikan pada Bab 3, yang selanjutnya dijabarkan ke dalam tahapan implementasi dan rencana aksi.

A. ROAD MAP

Tahapan pengembangan Sistem Logistik Nasional dilakukan melalui suatu tahapan transformasi yang efektif dan berkelanjutan, dimana proses transformasi ini dituangkan ke dalam tahapan implementasi (*miles stone*) dan rencana aksi. Adapun rentang waktu implementasinya adalah mulai tahun 2011 sampai dengan tahun 2025.

1. PENTAHAPAN DAN TRANSFORMASI

Penetapan target pengembangan didasarkan pada arah pengembangan, visi, misi dan tujuan sebagaimana yang telah diuraikan pada Bab 3, serta strategi dan program yang telah diuraikan pada Bab 4. Adapun pentahapan pengembangan secara sistematis disajikan pada Gambar 5.1.



Gambar 5.1. Road Map Cetak Biru Sistem Logistik Nasional

2. SASARAN PENGEMBANGAN 2011 - 2025

a) PERIODE 2011-2015: PENGUATAN SISTEM LOGISTIK DOMESTIK

Sasaran yang ingin dicapai pada periode 2011-2015 adalah meletakkan dasar yang kokoh bagi terwujudnya Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien dalam rangka mencapai visi *Locally Integrated* dan mewujudkan landasan yang memadai untuk terkoneksi dengan jejaring logistik ASEAN. Indikator utama pencapaian sasaran ini adalah rasio biaya logistik nasional terhadap GDP tahun 2015 turun sebesar 3 (tiga) persen dari tahun 2011, dan skor *Logistik Performance Index (LPI)* Indonesia menjadi sebesar 3,1 (tiga koma satu).

b) PERIODE 2016-2020 : INTEGRASI JEJARING LOGISTIK ASEAN

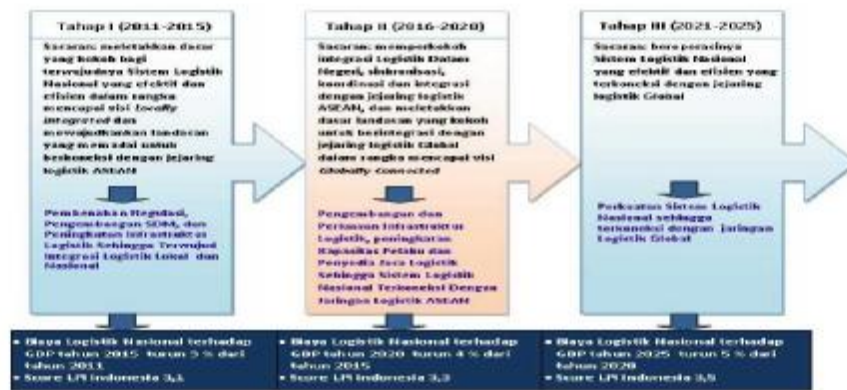
Sasaran yang ingin dicapai pada periode 2016-2020 adalah memperkuat integrasi logistik dalam negeri, sinkronisasi, koordinasi dan interkoneksi dengan jejaring logistik ASEAN, dan meletakkan landasan yang kokoh untuk terkoneksi dengan jejaring logistik global dalam rangka mencapai visi *Globally Connected*. Indikator utama pencapaian sasaran ini adalah rasio biaya logistik nasional terhadap GDP tahun 2020 turun sebesar 4 (empat) persen dari tahun 2016, dan skor LPI Indonesia naik menjadi 3,3 (tiga koma tiga).

c) PERIODE 2021 -2025 : INTEGRASI JEJARING LOGISTIK GLOBAL

Sasaran yang ingin dicapai pada periode 2021-2025 adalah beroperasinya Sistem Logistik Nasional secara efektif dan efisien yang terkoneksi dengan jejaring logistik global. Indikator utama pencapaian sasaran ini adalah rasio biaya Logistik Nasional terhadap GDP tahun 2025 turun sebesar 5 (lima) persen dari tahun 2020, dan skor LPI Indonesia naik menjadi 3,5 (tiga koma lima).

B. TAHAPAN IMPLEMENTASI

Implementasi pengembangan Sistem Logistik Nasional tahun 2011-2025 dilakukan secara bertahap dan berkesinambungan sebagaimana disajikan pada Gambar 5.2 dan pada Tabel 5.1 berikut.



Gambar 5.2 Tahapan Pengembangan Sistem Logistik Nasional

Tabel 5.1. Mile Stone Tahapan Implementasi

Kinerja/Key Driver	Tahap I (2011-2015)	Tahap II (2016-2020)	Tahap III (2021-2025)
Komoditas Penggerak Utama	<ul style="list-style-type: none"> Terwujudnya Pusat Distribusi Regional Komoditas pokok dan Strategis pada setiap Koridor Ekonomi Revitalisasi dan pengembangan jejaring rantai pasok komoditas ekspor Meningkatnya efektivitas pengoperasian <i>dry port</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Terwujudnya Pusat Distribusi Propinsi Komoditas pokok dan strategis di Propinsi Konsumen Terbangunnya jejaring rantai pasok dengan mitra dagang Indonesia Terwujudnya Inland FTA 	<ul style="list-style-type: none"> Beroperasinya secara efektif jaringan Logistik Penyangga Komoditas pokok dan Strategis pada setiap koridor ekonomi Efektif dan efisienya jaringan rantai pasok global komoditas ekspor Dominasi <i>term of trade</i> FOB untuk impor dan CIF untuk ekspor
Pelaku Logistik (PL) dan Penyedia jasa Logistik (PJL)	<ul style="list-style-type: none"> Disetap Koridor Ekonomi terwujud PL dan PJL yang menjadi pemain lokal dan nasional yang handal dan berdaya saing Disetap koridor ekonomi terwujud PL dan PJL sebagai penyedia jasa logistik sebagai pemain lokal dan nasional yang handal dan berdaya saing Meningkatnya peran 	<ul style="list-style-type: none"> Disetap Koridor Ekonomi terwujud PL dan PJL yang menjadi pemain lokal regional Disetap Propinsi terwujud PL dan PJL sebagai penyedia jasa logistik sebagai pemain lokal dan nasional yang handal dan berdaya saing Terwujudnya BUMN PJL 	<ul style="list-style-type: none"> Terwujudnya PL dan PJL Nasional kelas dunia (<i>world class player</i>)

Kinerja/Key Driver	Tahap I (2011-2015)	Tahap II (2016-2020)	Tahap III (2021-2025)
	<p>BUMN PJL (Pos, BGR, Bulog, dll) dalam Logistik pedesaan dan nasional</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revitalisasi BUMN Niaga sebagai <i>trading house</i> komoditas pokok dan strategis serta komoditas ekspor 	<p>sebagai pemain andalan dalam logistik pedesaan dan nasional</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terwujudnya BUMN Niaga sebagai <i>trading house</i> kelas dunia (<i>world class player</i>) 	
Infrastruktur Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Ditetapkan dan selesainya rancangan rinci pelabuhan hub laut internasional untuk Kawasan Timur Indonesia di Bitung dan untuk Kawasan Barat Indonesia di Kuala Tanjung • Ditetapkannya pelabuhan Laboulana International di Jakarta, Kuala Namu, dan Makassar • Beroperasinya model sistem pelayanan 24/7 kargo udara di Bandara Soekarno Hatta • Terwujud dan beroperasi secara terjadwal sistem pelayanan <i>air side shipping</i> (SSS) di jalur Pantura dan Lelintan Sumatera, untuk menggalakan transportasi laut sebagai backbone transportasi nasional • Meningkatkan peran KA untuk melayani angkutan barang jarak jauh di darat dan Sumatera • Meningkatkan efisiensi dan efektivitas angkutan truk, angkutan sungai, danau, dan penyeberangan dalam mewujudkan sistem 	<ul style="list-style-type: none"> • Dibangunnya pelabuhan hub laut internasional untuk Kawasan Timur Indonesia di Bitung, dan untuk Kawasan Barat Indonesia di Kuala Tanjung • Diperluasnya pelabuhan kargo udara di Manado, Bali, Balikpapan, Meretsi, dan Biak • Beroperasinya model sistem pelayanan 24/7 kargo udara di bandara utama • Terbangun dan beroperasi secara efektif dan efisien jaringan transportasi laut antar pulau dalam rangka mewujudkan transportasi laut sebagai backbone transportasi nasional • Terbangunnya Trans Jawa dan Trans Sumatera, serta Jalur KA yang mengintegrasikan antara pusat produksi dan simpul transportasi • Meningkatkan peran angkutan truk angkutan sungai, danau, dan penyeberangan sebagai bagian dari angkutan 	<ul style="list-style-type: none"> • Terintegrasinya secara efektif pelabuhan hub laut internasional dengan pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan serta pusat perantara lainnya • Beroperasinya secara efektif dan efisien pelabuhan kargo udara internasional • Transportasi laut beroperasi secara efektif dan telah berfungsi sebagai backbone transportasi nasional • Beroperasinya secara efektif KA sebagai jalur utama transportasi barang di Indonesia • Angkutan truk, angkutan sungai, danau, dan penyeberangan berfungsi sebagai bagian integral dari

Kinerja/Key Driver	Tahap I (2011-2015)	Tahap II (2016-2020)	Tahap III (2021-2025)
	<p>angkutan multi moda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terbangunnya terminal multimoda dan pusat-pusat logistik (<i>logistics centers</i>) di bandar udara utama dan pelabuhan laut utama di setiap koridor ekonomi 	<p>multi moda di setiap koridor ekonomi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terbangun dan terkoneksi jaringan transportasi multi moda antar pelabuhan hub internasional, pelabuhan laut utama, bandar udara utama, pusat-pusat pertumbuhan dan <i>dry port</i> 	<p>sistem angkutan multi moda dalam rangka mewujudkan konektivitas lokal dan nasional</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terwujudnya jaringan transportasi multi moda yang menghubungkan simpul simpul logistik
Infrastruktur TIK	<ul style="list-style-type: none"> • Terbangunnya sistem otomasi dan informasi logistik nasional yang terintegrasi secara elektronik (INALOG) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beroperasinya INALOG yang terkoneksi dengan jaringan logistik regional ASEAN 	<ul style="list-style-type: none"> • Terintegrasinya e-Logistik Nasional ke dalam jaringan logistik global
Manajemen SDM	<ul style="list-style-type: none"> • Tersedia dan terselenggaranya sistem pendidikan dan pelatihan profesi logistik nasional yang bersasar antar internasional 	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagian besar pekerja logistik di Indonesia sudah mendapat sertifikasi logistik nasional yang bersasar antar internasional dan atau memiliki ijazah/sertifikat dalam bidang yang terkait dengan logistik dan memiliki yang terakreditasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Semua pekerja logistik di Indonesia sudah mendapat sertifikasi logistik nasional yang bersasar antar internasional dan atau memiliki ijazah/sertifikat dalam bidang yang terkait dengan logistik dan atau memiliki yang terakreditasi
Regulasi dan Kebijakan	<ul style="list-style-type: none"> • Sinkronisasi regulasi dan kebijakan logistik nasional untuk mendukung efisiensi kegiatan ekspor-impor • Penguatan pelaksanaan regulasi dan kebijakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Sinkronisasi regulasi dan kebijakan antar sektor dan antar wilayah (pusat, daerah, dan antar daerah) • Penguatan regulasi dan kebijakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Terwujudnya peraturan perundangan yang seragam untuk Logistik Nasional yang menjamin kelancaran arus barang secara efisien baik domestik maupun internasional • Regulasi dan kebijakan logistik nasional terselenggara secara efektif
Kelengkapan	<ul style="list-style-type: none"> • Terbangunnya Tim Kerja Logistik Nasional sebagai 	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatnya peran Institusi/Kelengkapan 	<ul style="list-style-type: none"> • Terbangunnya Institusi permatan

Kinerja/Key Driver	Tahap I (2011-2015)	Tahap II (2016-2020)	Tahap III (2021-2025)
	<p>pengawas pelaksanaan Cetak Biru Sislognas dan <i>Damage Control Unit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Meningkatnya peran, koordinasi dan sinergi inter dan antar asosiasi dan <i>stakeholder</i> logistik ditingkat lokal dan nasional 	<p>Logistik pada level Nasional dan ASEAN</p> <ul style="list-style-type: none"> Meningkatnya peran, koordinasi dan sinergi inter dan antar asosiasi dan <i>stakeholder</i> logistik di tingkat Regional dan Global 	<p>yang menangani dan mengkoordinasikan Sistem Logistik Nasional</p> <ul style="list-style-type: none"> Meningkatnya peran, koordinasi dan sinergi inter dan antar asosiasi dan <i>stakeholder</i> logistik ditingkat regional dan global

1. JANGKA MENENGAH I (2011 – 2015)

Rencana implementasi pada kurun waktu (2011-2015) difokuskan pada penguatan Sistem Logistik Dalam Negeri (domestik) yang berbasis pada pembenahan dan pengembangan 6 (enam) faktor penggerak utama Sistem Logistik Nasional meliputi pembenahan sistem logistik dan rantai suplai komoditas penggerak utama, penguatan pelaku dan penyedia jasa logistik, teknologi informasi dan komunikasi, dan pembenahan regulasi dan kebijakan. Ruang lingkup dan sasaran selama kurun waktu 2011-2015 adalah sebagai berikut:

- Komoditas penggerak utama, difokuskan pada terwujudnya Pusat Distribusi Regional komoditas pokok dan strategis pada setiap koridor ekonomi; revitalisasi dan pengembangan jejaring rantai pasok komoditas ekspor; dan meningkatnya efektivitas pengoperasian *dry port*;
- Pelaku logistik (PL) dan penyedia jasa logistik (PJL), diarahkan kepada pemberdayaan dan penguatan pelaku dan penyedia jasa logistik, penciptaan iklim usaha yang kondusif bagi pelaku dan penyedia jasa logistik, dan mendukung partisipasi swasta dalam investasi di bidang logistik sehingga disetiap koridor ekonomi terdapat PL dan PJL lokal menjadi andalan nasional; dan terdapat UKM dan koperasi penyedia jasa logistik sebagai pemain lokal dan nasional yang handal dan berdaya saing. Selain itu diharapkan BUMK menjadi salah satu penggerak dalam pelaksanaan Cetak Biru Sistem Logistik Nasional dengan meningkatnya peran BUMK PJL (Pos. HGR, Bulog, dan sebagainya) dalam logistik pedesaan dan nasional, dan revitalisasi BUMN Niaga sebagai *trading house* komoditas pokok dan strategis serta komoditas ekspor;
- Infrastruktur transportasi, dititikberatkan kepada tercapainya sasaran antara lain: selesainya rancangan rinci pelabuhan hub laut internasional di kawasan Timur Indonesia di Bitung dan kawasan

Barat Indonesia di Kuala Tanjung dan ditetapkannya pelabuhan hub udara internasional di Jakarta, Kuala Namu, dan Makassar; betoperasinya model sistem pelayanan 24/7 kargo udara di Bandara Soekarno Hatta; terwujud dan beroperasi secara terjadwal jalur pelayaran *short sea shipping* (sss) di jalur Pantura dan Lalintas Sumatera untuk menggalakkan transportasi laut sebagai *backbone* transportasi nasional; meningkatnya peran Kereta Api untuk mengangkut angkutan barang jarak jauh di Jawa dan Sumatera (di atas 200 kilo meter); dan meningkatnya sinergi dan efektivitas angkutan truk, angkutan sungai, danau dan penyeberangan dalam mewujudkan sistem angkutan multi moda;

- d) Teknologi informasi dan komunikasi, diadukan pada terbangunnya sistem otomasi dan informasi logistik nasional yang terintegrasi secara elektronik (INALOG);
- e) Pengembangan SDM logistik diarahkan kepada tertata dan terselenggaranya sistem pendidikan dan pelatihan profesi logistik nasional yang berstandar internasional untuk menciptakan profesional di bidang logistik bertaraf internasional melalui pengembangan lembaga pendidikan akademik dan vokasi, serta sertifikasi profesi.
- f) Pembentukan regulasi dan kebijakan, di arahkan kepada sinkronisasi regulasi dan kebijakan Logistik Nasional antar Pusat dan Daerah, dan antar Kementerian/Lembaga, antara lain pada bidang usaha dan perdagangan dalam negeri dan luar negeri (ekspor dan impor), informasi dan transaksi elektronik, dan transportasi multi moda serta SDM. Selain itu dilakukan pula penguatan penegakan pelaksanaan regulasi dan kebijakan.

Kelembagaan, diadukan untuk meningkatkan tata kelola Sistem Logistik Nasional baik dari sisi regulator maupun operator dan pemangku kepentingan lainnya. 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, dibentuk Tim Kerja Logistik. 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. Hal ini dimaksudkan

agar pelaksanaan Pengembangan Sistem Logistik Nasional dapat berjalan efektif dan peran, koordinasi dan sinergi inter dan antara asosiasi dan stakeholder logistik ditingkat lokal dan nasional semakin meningkat.

2. JANGKA MENENGAH II (2016 – 2020)

Rencana implementasi pada kurun waktu 2016–2020 difokuskan pada penguatan sarana dan prasarana logistik baik infrastruktur transportasi maupun teknologi informasi dan komunikasi, pengembangan kapasitas pelaku dan penyedia jasa logistik, dan konektivitas sistem logistik nasional kedalam jejaring logistik regional ASEAN. Ruang lingkup kegiatan yang akan dilakukan dan sasaran selama kurun waktu 2016–2020 adalah sebagai berikut:

- a) **Komoditas Penggerak Utama**, diarahkan pada terwujud Pusat Distribusi Propinsi komoditas pokok dan strategis di Propinsi Konsumen, dan terbangunnya jejaring rantai pasok komoditas dengan mitra dagang Indonesia, serta terwujudnya *Intend FTA*. Propinsi Konsumen adalah propinsi lumbung penghasil komoditas sehingga memerlukan pasokan komoditas dari propinsi lainnya.
- b) **Pelaku dan Penyedia jasa Logistik**, diarahkan agar disetiap koridor ekonomi terdapat PL dan PJJ yang menjeruji pemain handal regional melalui upaya peningkatan kapasitas layanan perusahaan jasa logistik BUMN dan swasta berstandar internasional; dan disetiap Propinsi terdapat UKM dan koperasi penyedia jasa logistik sebagai pemain lokal dan nasional yang handal dan berdaya saing, serta terwujudnya BUMN PJJ sebagai pemain andalan dalam logistik pedesaan dan nasional dan BUMN Niaga sebagai *trading house* kelas dunia (*world class player*).
- c) **Infrastruktur Transportasi**, diarahkan kepada terbangunnya pelabuhan hub laut internasional di Kawasan Timur Indonesia di Bitung, dan Kawasan Barat Indonesia di Kuala Tanjung; Pengembangan pelabuhan kargo udara di Manado, Bali, Balikpapan, Morotai, dan Biak; Beroperasinya model sistem pelayanan 24/7 kargo udara di bandara utama; Terbangun dan beroperasi secara efektif dan efisien jaringan transportasi laut antar pulau dalam rangka mewujudkan transportasi laut sebagai *backbone* transportasi nasional; Terbangunnya Trans Java dan Trans Sumatera, serta jalur Kereta Api yang menghubungkan antara pusat produksi dan simpul transportasi, Meningkatkan peran angkutan truk angkutan sungai, danau dan penyeberangan sebagai bagian dari angkutan multi moda disetiap koridor ekonomi; dan terbangun dan terkoneksi jaringan transportasi multi moda antar pelabuhan hub internasional, pelabuhan laut utama, bandar udara utama, pusat-pusat pertumbuhan dan *dry port*.

- d) Teknologi Informasi dan Komunikasi, difokuskan pada terbangun dan beroperasinya e-Logistik Nasional (E-LOG) yang terkoneksi dengan Jaringan Logistik ASEAN sehingga terwujud konektivitas logistik regional melalui pembangunan protokol integrasi IT logistik secara nasional dan mengembangkan *paperless system* dalam pengelolaan sistem logistik nasional yang terkoneksi dengan jejaring logistik ASEAN, dan pengembangan jejaring infrastruktur informasi logistik nasional dan logistik ASEAN.
- e) Pengembangan SDM Logistik, diarahkan agar sebagian besar pekerja logistik di Indonesia memiliki sertifikasi logistik nasional yang berstandar internasional dan atau memiliki ijazah dalam bidang yang terkait dengan logistik dari institusi pendidikan yang terakreditasi secara nasional dan internasional.
- f) Regulasi dan Kebijakan, dititik beratkan kepada sinkronisasi regulasi dan kebijakan antar sektor dan antar wilayah (pusat, daerah, dan antar daerah) dan penegakan (*law enforcement*) regulasi dan kebijakan yang terkait dengan logistik.
- g) Kelembagaan, dititik beratkan pada meningkatnya peran Institusi/Kelembagaan Logistik secara aktif pada level nasional dan ASEAN, dan meningkat pula peran koordinasi dan sinergi inter dan antar asosiasi dan *stakeholder* logistik di tingkat ASEAN.

3. JANGKA PANJANG (2021 – 2025)

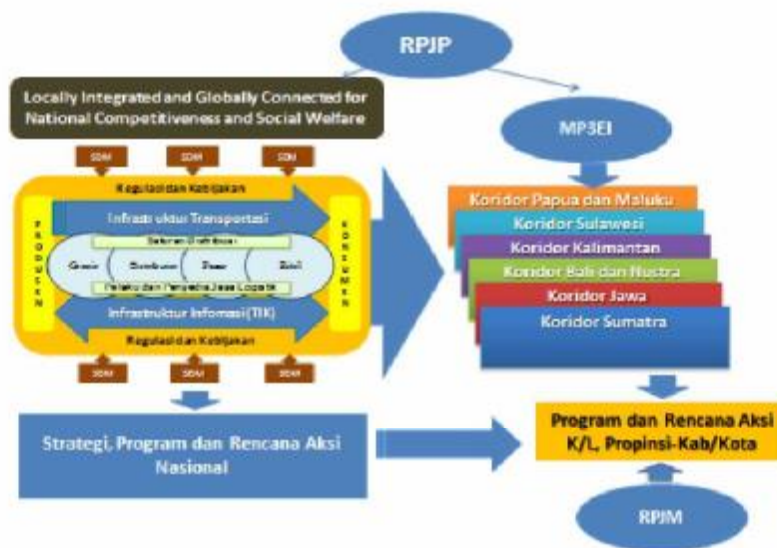
Rencana implementasi pada kurun waktu (2021-2025) difokuskan pada integrasi Sistem Logistik Nasional dalam skala domestik dan global sehingga terwujud konektivitas global. Ruang lingkup kegiatan yang akan dilakukan dan sasaran selama kurun waktu 2020-2025 adalah sebagai berikut:

- a) Komoditas Penggerak Utama, diarahkan pada beroperasinya secara efektif Jaringan Logistik Penyangga komoditas pokok dan strategis pada setiap koridor ekonomi, dan beroperasinya secara efektif dan efisien jaringan rantai pasok global komoditas unggulan ekspor sebagaimana tercantum dalam MP3EI, dan diberlakukannya secara dominan *term of trade* FOB untuk impor dan CIF untuk ekspor.
- b) Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik, diarahkan agar PL dan PJJ Nasional disetiap koridor telah menjadi pemain global (*world class player*).
- c) Infrastruktur Transportasi, diarahkan agar pelabuhan hub laut internasional terintegrasi secara efektif dengan pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan serta pusat pertumbuhan ekonomi; Pelabuhan Kargo Udara Internasional telah beroperasi secara efektif dan efisien; Transportasi Laut beroperasi dan telah berfungsi sebagai *backbone* transportasi nasional; Angkutan Kereta Api telah menjadi pilihan utama untuk transportasi

barang; Sejalan dengan itu, angkutan truk, angkutan sungai, danau dan penyeberangan berperan sebagai bagian integral dari sistem angkutan multi moda dalam rangka mewujudkan konektivitas lokal dan nasional; serta telah terwujudnya jaringan transportasi multi moda yang menghubungkan simpul-simpul logistik.

- d) Infrastruktur TIK, diarahkan agar terintegrasinya e-Logistik Nasional ke dalam jaringan logistik global sehingga terwujud konektivitas logistik global melalui "*Nasional Business Single Gateway*".
- e) Pengembangan SDM Logistik, diarahkan agar semua pekerja logistik di Indonesia sudah mendapat sertifikasi logistik yang berstandar internasional dan atau memiliki ijazah dalam bidang yang terkait dengan logistik yang terakreditasi.
- f) Regulasi dan Kebijakan, dititikberatkan pada terwujudnya peraturan perundangan yang terminifikasi (Undang-Undang Logistik Nasional) yang menjamin kelancaran arus barang secara efisien baik domestik maupun internasional; dan regulasi dan kebijakan logistik nasional terlaksana secara efektif.
- g) Kelembagaan, diarahkan kepada terbentuknya institusi penunjang yang menangani dan mengkoordinasikan Sistem Logistik nasional; dan meningkatnya peran, koordinasi dan sinergi inter dan antar asosiasi dan *stakeholders* logistik ditingkat regional dan global.

Selanjutnya kerangka implementasi Cetak Biru Sistem Logistik Nasional disajikan pada Gambar 3.3 berikut.



Gambar 5.3. Kerangka Implementasi Cetak Biru Sislognas

C. RENCANA AKSI

Sesuai strategi sebagaimana diuraikan pada Bab 4 dan sasaran pencapaian target sebagaimana telah diuraikan pada butir A diatas, maka disusun Rencana Aksi Pengembangan Sistem Logistik Nasional yang dikelompokkan atas 6 (enam) faktor penggerak utama logistik nasional. Mengingat dinamika yang sangat tinggi maka berikut ini adalah rencana aksi periode pertama untuk kurun waktu 4(empat) tahun mendatang dari 2011-2015. Pada akhir periode, akan dilakukan penyusunan rencana aksi untuk periode berikutnya (2016-2020) yang merupakan kelanjutan dari rencana aksi dan hasil yang telah dicapai pada periode 2011-2015.

1. RENCANA AKSI KOMODITAS PENGGERAK UTAMA

Sesuai dengan sasaran dan strategi sebagaimana telah diuraikan pada Bab 4 dan pencapaian sasaran periode 2011-2015, Rencana Aksi komoditas penggerak utama diklasifikasikan atas komoditas strategis dan komoditas unggulan ekspor, sebagaimana disajikan pada Tabel 5-1. sebagai berikut :

Tabel 5.1. Rencana Aksi Komoditas Penggerak Utama

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Pensanggung Jawab & Inst. Terkait
6.	Meminalatkan Monevji Sistem Nilai Pasok Komoditas Unggulan Ekspor	1. Tersedianya anggaran antara pasok komoditas unggulan ekspor sebagaimana tercantum dalam MP&B1	2012-2015	Kemendag • Kemantan • Kemen KUKM • Kemen KP • Kemempem • Kemendagri • Kemen ESTM • Kemen PPM/ Bappenas
		2. Tersedianya modal nilai dari nilai sampai ke F&I diinisiasi untuk mencapai <i>sustainable trade</i>	2012-2015	Kemendag • Kemantan • Kemen KUKM • Kemen KP • Kemempem • Kemendagri • Kemen ESTM • Kemen PPM/ Bappenas
		3. Meningkatnya efektivitas efisiensi perdagangan komoditas unggulan ekspor sehingga merangsang biaya ekspor-impor, dan meningkatkan keamanan ekspor-impor	2012-2015	Kemendag • Kemantan • Kemempem • Kemendagri • Kemen PPT/ Bappenas • Kemen BUMH • NADIN
		4. Meningkatnya kesadaran/produksi komoditas yang bernilai tambah tinggi	2012-2015	Kemempem • Kemantan • Kemen KUKM • Kemen KP • Kemempem • Kemendagri • Kemen ESTM • Kemen PPM/ Bappenas
		5. Terbentuk dan berkembangnya diversifikasi jaringan pasar ekspor di pasar non tradisional <i>foreign market</i>	2012-2015	Kemendag • Kemantan • Kemen KP • Kemempem • Kemendagri • Kemen ESTM • Kemen PPM/ Bappenas

2. RENCANA AKSI PELAKU DAN PENYEDIA JASA LOGISTIK

Rencana Aksi Penyedia Jasa Logistik difokuskan kepada: 1) Pemberdayaan dan Penguatan Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik; 2) Peningkatan kapasitas Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik; 3) Penciptaan Iklim Usaha yang kondusif bagi Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik; 4) Mendukung partisipasi swasta dalam investasi di bidang infrastruktur logistik, sebagaimana disajikan pada Tabel 5.2. berikut

Tabel 5.2. Rencana Aksi Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab Inst. Terkait
1	Pemberdayaan dan penguatan Pelaku (PL) dan Penyedia Jasa Logistik (PJL)	1. Meningkatkan kompetensi dan profesionalisme perusahaan PL baik BUMN, Koperasi, maupun swasta, dan regulator baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah	2012-2015	Kemenko-Ekon • Kementerian • Kemendagri • Kementerian Info • Kemendag • Kemenakerin • Kemenaker • Kemenkop & UKM • Pemda
		2. Meningkatkan kompetensi dan profesionalisme perusahaan PL baik BUMN, Koperasi, maupun swasta, dan regulator baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah	2012-2015	Kemenhub • Kementerian • Kementerian Info • Kemendag • Kemenakerin • Kemenaker • Kemenkop & UKM • Pemda
		3. Meningkatkan daya saing Pelaku Logistik Swasta (Produsen Pelanggan Besar, Distributor, Grosir, Agen, Pengirim, dsb)	2012-2015	Kemenko-Ekon • Kementerian • Kemendagri • Kemenakerin • Kemenaker
		4. Meningkatkan daya saing PJJ Nasional (BUMN, Perantara, <i>Shipping Lines</i> , <i>Transporter</i> , <i>Warehouse</i> , dsb)	2012-2015	Kemenhub • Kementerian • Kemenakerin • Kemenaker • Kemenkop & UKM
		5. Dikembangkanya Sistem Manajemen Pelabuhan Laut dan Udara yang dikelola oleh BUMN dan terintegrasi dengan instansi CIQ (Custom, Immigration, and Quarantine) untuk meningkatkan kualitas layanan dan meningkatkan efisiensi proses transit di Pelabuhan Laut dan Udara	2011-2015	Kemen BUMN • Kementerian • Kemenker
		6. Disetap Propinsi terhadap UKM dan koperasi penyedia jasa logistik sebagai partner	2011-2015	Kemenkop & UKM • Kementerian

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
		<p>lokal dan nasional yang handal dan berdaya saing</p> <p>7. Sinergi BUMN untuk mempromosikan supply chain, terutama ke arah dunia yang efisien dan efektif sehingga mampu mendorong peningkatan daya saing Perusahaan Nasional</p>	2012-2015	<p>Penanggung Jawab & Inst. Terkait</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian • Kementerian • Kemen BUMN • Kementerian • Kementerian
2.	<p>Peningkatan kapasitas usaha dan penyedia jasa logistik</p>	<p>8. Perusahaan BUMN Nasional (<i>Weight handling / Shipping Line/ Transporter</i>, dsb) telah mengacu Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUMAM)</p> <p>1. Tersbitanya kebijakan/ skema insentif (fiscal, moneter, perantara, dsb) kepada Pelaku dan Penyedia jasa Logistik</p> <p>2. Tersbitanya kebijakan untuk meningkatkan dukungan berbagai keuangan (pelebaran asuransi, dsb) kepada Pelaku Transportasi Logistik, Penyedia dan Pengguna Jasa Logistik</p> <p>3. Tersbitanya kebijakan insentif/ capacity building bagi Pelaku dan Penyedia jasa Logistik</p>	2012-2015	<p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian • Kementerian • Kementerian • Kementerian • Kementerian <p>Kemenko Ekon</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian • Kementerian • Kementerian • Kementerian
3.	<p>Mendapatkan iklim usaha yang kondusif untuk mendorong partisipasi swasta dalam investasi dan penyelenggaraan di bidang logistik</p>	<p>1. Tersbitanya Badan Sewiliasi Sumber Daya Manusia (SDM) Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUMAM)</p> <p>2. Tersbitanya pelibatan swasta di dalam bidang logistik</p> <p>3. Tersbitanya insentif fiskal dan kemudahan akses usaha bagi</p>	2011-2013	<p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian • Kementerian • Kemen BUMN
			2012-2015	<p>BKPM</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian • Kementerian • Kementerian • Kemen BUMN
			2011-2015	<p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
		perovlenggara jasa logistik		<ul style="list-style-type: none"> • Kemenhub • Kemendap&KPK • Kemend BUMN
4.	Verifikasi efektivitas pelayanan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tersedianya standar, sistem mekanisme dan prosedur penyelenggaraan angkutan udara bimoda yang efisien, mudah selancar dan bus barung dan penurunan biaya logistik 2. Terbangunnya sistem perijinan dan secara elektronik (<i>paperless</i>) yang cepat, legal dan transparan 3. Meningkatnya peran organisasi asosiasi bidang logistik dalam upaya peningkatan pelayanan jasa logistik 	<p>2011-2015</p> <p>2011-2015</p> <p>2011-2015</p>	<p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kemendag • Kemendkominfo • Kemendagri • Kemend BUREN <p>Kemendagri dan BKPM</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kemend BUVN • Kemendkominfo • Kemendagri <p>Kemendag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kemendhub • Kemend BUMN • Kemendap&KPK
5.	Pengujian dan per-cusum jejaring antar resorts internasional.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terketersinggapi PL dan PIL dalam perdagangan dan pariwisata jelajah bisnis global 	2011-2015	<p>Kemendag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kemendhub • Kemend BUREN • Kemendap&KPK • Kemendkominfo • Kemend

3. RENCANA AKSI INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI

Rencana Aksi pembangunan dan pengembangan infrastruktur selama periode 2011-2015 diarahkan kepada: 1) pelabuhan utama (hub internasional); 2) angkutan laut; 3) angkutan sungai dan penyeberangan; 4) jalan; 5) kereta api (KA); 6) bandar udara dan angkutan udara, sebagaimana disajikan pada Tabel 5.3. berikut.

Tabel 5.3. Rencana Aksi Infrastruktur Transportasi

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
1.	Membangun konektivitas global dengan mengembangkan pelabuhan ekspansi inter dan sub-benua hub internasional	1. Dibetulkannya pelabuhan hub internasional di Kawasan Timur Indonesia (Humbang, Makassar, Sorong dan Kawasan Barat Indonesia di Kuala Tanjung)	2011-2012	<p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kemend BUVN • Kemend BUK/Keppenas • Kemendag • Kemendagri • Kemend PU

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
		2. Seluasnya rancangan <i>Line Hub</i> Internasional Kawasan Barat dan Kawasan Timur Indonesia	2012-2015	Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PUPW/ •Bappenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen PU
		3. Peningkatan efektivitas koneksi antara pelabuhan hub internasional dengan pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul	2013-2015	Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PUPW/ •Bappenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen PU
		4. Meningkatkan kapasitas dan pelayanan Pelabuhan Ekspor Komoditas Agro dan Pertambangan di setiap koridor ekonomi 1, 3, 4, 5 dan 6.	2013-2015	Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PPN/ •Bappenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		5. Terbangun infrastruktur pendukung untuk pengembangan pelabuhan Dornai dan pelabuhan lain menjadi pelabuhan utama untuk komoditas berbasis <i>CDU (Conteiner On Board)</i>		Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PUPW/ •Bappenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		6. Terbangunnya <i>logistic center</i> untuk melayani <i>consolidated container</i> bagi LCL cargo ekspor di UKM	2013-2015	Kemenko Ekon •Kemenkano •Kemen MPM •Kemen PUPW/ •Bappenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen PU
2.	Meningkatkan konektivitas antar pulau, dan nasional secara terintegrasi	1. Terselainya Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, dan Pelabuhan Pengumpan dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) 2. Terbangunnya pelabuhan yang mendukung integrasi komoditas pokok dan strategis, serta komoditas unggulan ekspor serta mendukung Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) 3. Terbangunnya Pelabuhan	2013-2015 2013-2015 2012-2015	Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PPN/ •Bappenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PPN/ •Bappenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU Kemenhub

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
3.	Membangun konektivitas lokal, antar pulau, dan nasional secara terintegrasi	Kalibaru sebagai Pelabuhan Pelabuhan Tanjung Priok		<ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUMN •Kemen PPN/Aspek peras •Kemenlog •Kemenparin •Kemen-PU
		1. Terwujudnya jalur dan operasi pelayanan <i>start sea shipping</i> secara terjadwal	2010-2015	<ul style="list-style-type: none"> Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PPN/Aspek peras •Kemenlog •Kemenparin •Kemen-PU
		2. Meningkatnya aksesibilitas angkutan barang di daerah terpencil/wilayah terpencil dan daerah perbatasan	2012-2015	<ul style="list-style-type: none"> Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PPN/Aspek peras •Kemenlog •Kemenparin •Kemen-PU
		3. Diberi sanksi insentif kepada Pelaku dan Forwarder Jasa Logistik yang beroperasi dalam jalur <i>start sea shipping</i>	2012-2015	<ul style="list-style-type: none"> Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PPN/Aspek peras •Kemenlog •Kemenparin •Kemen-PU
		4. Terbangunnya sistem pergantian untuk komoditas curah gas (<i>gas bulk commodities</i>) melalui sistem organisasi di daerah yang meliputi organisasi sarana penyimpanan silo/drop, dan sarana pergantian masalah ke <i>Netherlands</i> .	2012-2015	<ul style="list-style-type: none"> Kemen ESDM •Kemen BUMN •Kemenlog •Kemen PPN/Aspek peras •Kemenlog •Kemenparin •Kemen-PU
5. Terbangunnya sistem organisasi angkutan untuk komoditas curah gas (<i>gas bulk commodities</i>) melalui jalur laut/pelabuhan, meliputi sarana pergantian laut dan sarana penyimpanan silo/drop di Pelabuhan Utama, serta sarana pergantian kapal dari Pelabuhan ke <i>Netherlands</i>	2012-2015	<ul style="list-style-type: none"> Kemen ESDM •Kemen BUMN •Kemenlog •Kemen PPN/Aspek peras •Kemenlog •Kemenparin •Kemen-PU 		
6. Terbangunnya sistem pergantian dan penyimpanan komoditas curah		<ul style="list-style-type: none"> Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PPN/Aspek peras 		

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
		Kering (<i>dry bulk commodities</i>) yang meliputi terminal bongkar muat dan prasarana penyimpanan silo di Pelabuhan Utama, serta sarana pengangkutan asal dan Pelabuhan ke <i>interland</i> .		Es. Dj. dan •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		7. Tersampainya asersi pengangkutan dan penyimpanan komoditas cangkang (<i>shell</i>) (<i>bulk commodities</i>) yang meliputi terminal bongkar muat dan prasarana penyimpanan silo di Pelabuhan Utama, serta sarana pengangkutan asal dan Pelabuhan ke <i>interland</i> .		Kemenhub •Kemen BUDM •Kemen BUKM •Kemen PPN/- Kaperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
4	Peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan pelabuhan	1. Dikota-kota dan ditingkatkan kapasitas beberapa pelabuhan utama sebagai Pusat Distribusi Regional	2011-2012	Kemenhub •Kemen BUKM •Kemen PPN/- Kaperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		2. Meningkatkan efisiensi waktu angkut muatan pelabuhan pelabuhan utama	2012-2015	Kemenhub •Kemen BUKM •Kemen PPN/- Kaperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		3. Penguatan dan ekspansi kapasitas pelabuhan untuk terminal hasil pertambangan, pertanian dan perikanan	2012-2013	Kemenhub •Kemen BUKM •Kemen PPN/- Kaperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		4. Tersampainya dan berkoordinasinya pelabuhan perikanan yang berorientasi ekspor	2012-2015	Kemen-EP •Kemenlog •Kemen BUKM •Kemen PPN/- Kaperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		5. Revitalisasi galangan kapal di Sorona, Ambon, dan Makasar	2012-2013	Kemenhub •Kemen BUKM •Kemen PPN/- Kaperas •Kemenlog •Kemenperin
5	Melaksanakan	1. Terlaksananya area <i>robotage</i>	2011-2013	Kemenhub

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
4.	<p>1. azas keberpage untuk angkutan laut dalam negeri selama periode sesuai jadwal. <i>Kontribusi</i></p>	<p>1. untuk seluruh jenis barana/muatan, insensiti untuk menunjang kegiatan usaha hulu dan hilir migas (offshore).</p> <p>2. Terlaksananya azas full coverage di perairan Indonesia seluruh muatan angkutan laut dalam negeri diangkat oleh kapal berbendera Indonesia & kapasitas kapal di perusahaan angkutan (nusa nasional)</p> <p>3. Tersajudnya kemitraan kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal melalui pemerintah informasi rusang kapal dan muatan sesuai Inpres Nomor 5 Tahun 2005</p> <p>4. Terlaksananya Forum Muatan 2 tahun 2009 secara teratur sebagai forum angkutan barang milik pemerintah diangkat oleh kapal berbendera Indonesia.</p>	<p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p>	<p>•Kemen BUKN •Kemen PPK/ - -Koperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU</p> <p>Kemenhub •Kemen BUKN •Kemen PPK/ - -Koperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU</p> <p>Kemenhub •Kemen BUKN •Kemen PPK/ - -Koperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU</p> <p>Kemenhub •Kemen BUKN •Kemen PPK/ - -Koperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU</p>
5.	<p>1. Meningkatkan aksesibilitas angkutan barang di daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil dan daerah padat penduduk</p>	<p>1. Berlingkangnya semua titik pelabuhan pengumpan, optimalisasi pelayanan perintis, dan mekanisme ISG;</p> <p>2. Tersajudnya kemitraan antara perusahaan mendukung optimalisasi angkutan perintis dalam mendukung keberesahan arus barang di daerah terpencil/daerah berkembang;</p> <p>3. Meningkatnya jumlah armada kapal laut nasional untuk menunjang logistik barang antar pulau</p> <p>4. Terselenggaranya kapal re-re (short-sea shipping) di sepanjang pantai timur dan selatan Pulau Sumatra sebagai alternatif</p>	<p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p>	<p>Kemenhub •Kemen BUKN •Kemen PPK/ - -Koperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU</p> <p>Kemenhub •Kemen BUKN •Kemen PPK/ - -Koperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU</p> <p>Kemenhub •Kemen BUKN •Kemen PPK/ - -Koperas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU</p> <p>Kemenhub •Kemen BUKN •Kemen PPK/ - -Koperas •Kemenlog</p>

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
7	Meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelayanan angkutan laut secara terpadu	utama angkutan barang untuk menaungi beban lain		<ul style="list-style-type: none"> •Kemenperin •Kemen-PU
		5. Berlingkarnya secara reguler angkutan perintis /skala kecil sebagai untuk mendukung kelancaran arus barang di daerah terpencil/dahlan berkembang	2012-2015	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPK/- •Esopnas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		1. Terbangun dan berkembangnya pelayanan lintas laut/perairan di dalam & (luar) koridor ekspor-impor	2012-2015	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPK/- •Esopnas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		2. Meningkatnya produktivitas pelayanan melalui jaminan pelayanan melalui penerapan <i>Service Level Agreement /Service Level Guarantee (SLA/SLG)</i> untuk Pelayanan Barata & Perikemas di pelabuhan pelabuhan utama nasional	2012-2015	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPK/- •Esopnas •Kemenlog
8	Meningkatkan jumlah armada angkutan laut	3. Terpenuhinya alat dan perlengkapan barang antar-pelabuhan utama ke berbagai pelabuhan lainnya di seluruh nusantara	2011-2012	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPK/- •Esopnas •Kemenlog
		4. Meningkatnya keamanan untuk mencegah risiko kerugian dalam angkutan barang	2012-2015	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPK/- •Esopnas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
9	Vergembangkan Angkutan Ringan, Jaman dan Penyeberangan dalam rangka konektivitas lokal	1. Berkembangnya layanan yang terpadu untuk transportasi sebagai di pelabuhan khususnya di Kalimantan untuk angkutan barang	2012-2015	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPK/- •Esopnas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU
		2. Restrukturisasi dan reformasi	2012-2015	Kemenhub

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
12.	Meningkatkan kelancaran angkutan barang dari pusat-pusat aksi menuju <i>outlet-outlet</i> ekspor-impor dan antar pulau	<p>logistik utama</p> <p>3. Meningkatnya kapasitas pelayanan jasa lintas Kabupaten,</p>	2012-2015	<p>Penanggung Jawab & Inst. Terkait</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemenlog •Kemenperin Kemen PU •Kemenhub •Kemen BUVN •Kemen PPN/- •Kempenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemenag
		1. Meningkatnya kapasitas jalan pada lintas-lintas utama.	2012-2015	<p>Kemen-PU</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemenhub •Kemen BUVN •Kemen PPN/- •Kempenas •Kemenlog •Kemenperin
		2. Meningkatnya kualitas jalan (lebar jalan dan kekuatan tahanan [jalan] dan kelas jalan di wilayah desa), dan konektivitasnya dengan jaringan jalan kabupaten/kota	2012-2015	<p>Kemen-PU</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemenhub •Kemen BUVN •Kemen PPN/- •Kempenas •Kemenlog •Kemenperin
		3. Meningkatnya pembangunan jalan lintas d. dalam 6 (enam) sumber ekonomi;	2012-2015	<p>Kemen-PU</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPN/- •Kempenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemenhub
		4. Meningkatnya jalur akses lokal antara pusat-pusat pertumbuhan dengan fasilitas pendukung (pelabuhan) dan tingkat wilayah dalamnya, termasuk wilayah-wilayah non-kantor ekonomi;	2012-2015	<p>Kemen-PU</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPN/- •Kempenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemenhub
		5. Tersedianya sarana logistik dasar antar lokasi perkotaan, semi perkotaan, dan akses ke pedesaan	2012-2015	<p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPN/- •Kempenas •Kemenlog •Kemenperin •Kemen-PU •Kementan
		6. Lancarnya aksesibilitas jalan untuk mengangkat produk pertanian	2012-2015	<p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUVN •Kemen PPN/- •Kempenas •Kemenlog

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
				<ul style="list-style-type: none"> •Kemenperin •Kemen-PU •Kementerian
		7. Meningkatnya dan berkembangnya usaha ke arah eksploitasi	2012-2015	Kemen-PU <ul style="list-style-type: none"> •Kementerian •Kemen EUMN •Kemen PPN/-Korporasi •Kemendag •Kemenperin •Kemen RSTMI
		8. Terbangunnya jalan antara area tambang dengan lokasi pemukiman	2012-2015	Kemen-PU <ul style="list-style-type: none"> •Kementerian •Kemen SUY N •Kemen PPN/-Korporasi •Kemen dag •Kemenperin •Kemen ESOM
		9. Diberbaitnya akses jalan di sekitar tambang menuju <i>midleg street</i>	2012-2015	Kemen PU <ul style="list-style-type: none"> •Kementerian •Kemen SUY N •Kemen PPN/-Korporasi •Kemen dag •Kemen perin •Kementan
		10. Verifikasi kualitas infrastruktur untuk memenuhi standar dan logistik migas	2012-2015	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> •Kemen EUMN •Kemen PPN/-Korporasi •Kemen dag •Kemen perin •Kemen PU •Kemen ESOM
		11. Tersedianya jaringan infrastruktur transportasi logistik untuk kawasan industri Timor, terutama di daerah terpencil dan pedesaan	2012-2015	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> •Kemen SUY N •Kemen PPN/-Korporasi •Kemen dag •Kemenperin •Kemen PU •Kemen PPT
		12. Dipersewakannya pembangunan pembangkit Selat Sunda <ul style="list-style-type: none"> •Membantu untuk pembangunan pembangkit Selat Sunda •Grand breaking jembatan Selat Sunda 	2012-2015	Kemen PU <ul style="list-style-type: none"> •Kementerian •Kemen SUY N •Kemen dag •Kemenkau •Kemen PPN/-Korporasi •Kemenperin
13.	Memperbaiki jaringan kereta api	1. Meningkatnya perkembangan sarana dan prasarana	2012-2015	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> •Kemen SUY N

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
	untuk angkutan barisan jarak jauh di Sumatera, Jawa dan Kalimantan	<p>perlucewa bin penumpang dan barisan termarak akses ke bandara</p> <p>2. Terlaksananya pembangunan jalur KA dengan akses langsung ke Pelabuhan Tanjung Priok</p> <p>3. Meningkatkan kapasitas dan kualitas kendaraan angkutan awas</p> <p>4. Berkembangnya jaringan rel kereta api khusus bus, menghubungkan antar lokasi pertambangan di pedalaman dengan pelabuhan</p> <p>5. Tersampainya jalur kereta api baru melalui peringkasan perker. Perda/Swasta/BUMN untuk peringkasan angkutan barisan pada lintas-lintas prioritas di Sumatera dan di Kalimantan.</p>	<p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p>	<p>Penanggung Jawab & Inst. Terkait</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen PPN/- •Esopnas •Kemen perin <p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUMN •Kemen PPN/- •Esopnas •Kemen perin <p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUMN •Kemen PPN/- •Esopnas •Kemen RSTDM <p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUMN •Kemen PPN/- •Esopnas •Kemen RSTDM
14	Meningkatkan kapasitas dan pelayanan KA	<p>1. Berkembangnya angkutan kereta api dari/melalui pedalaman/ terminal/ pert. khusus, obj. khusus, antara industri</p> <p>2. Tersesarnya pembangunan double track jalur KA di Jawa</p> <p>3. Termodernisasi jaringan kereta api yang sudah ada di Sumatera & Jawa baik untuk penumpang maupun untuk barang kargo yang cepat, mengkeles Pelabuhan Laut, melalui kegiatan antara lain: Rehabilitasi jalur KA, Peningkatan jalur KA dan Rehabilitasi KA</p>	<p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p> <p>2012-2015</p>	<p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUMN •Kemen PPN/- •Esopnas <p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUMN •Kemen PPN/- •Esopnas <p>Kemenhub</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen BUMN •Kemen PPN/- •Esopnas
15	Vergoetmalen peron bandara yang ada untuk dapat berfungsi sebagai Terminal Hub Gergo Intermodal	<p>1. Ditunainya dan peningkatan kapasitas Bandara Soekarno Hatta / Bandara Sultanmuhammad Syarif (SM) di Makassar di wilayah timur dengan menggunakan manajemen logistik yang</p>	2012-2015	<p>Kemen BUMN</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kemen perin •Kemen perin •Kemen perin •Kemen PPN/- •Esopnas

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
16.	Meningkatkan kapasitas dan pelayanan bandara	<p>2. Meningkatkan peran dan mengembangkan fasilitas Bandara Lampung, Jakarta, Surabaya, Makassar, Batam, Balikpapan, BSK, Pontianak, Yogyakarta, Medan, Palembang dan Manado sebagai bandara utama melayani kerac internasional dan domestik</p> <p>1. Meningkatkan pelayanan, bandara angkutan udara, dan pembongkar petanis</p>	<p>2012-2013</p> <p>2012-2013</p>	<p>Kemenhub •Kemen SUYU •Kemenlog •Kemenku •Kemen PPN/- •Kempenas</p> <p>Kemenhub •Kemen SUYU •Kemenlog •Kemenku •Kemen PPN/- •Kempenas</p>
17.	Mengembangkan jaringan transportasi multimoda	<p>2. Meningkatkan kapasitas dan pelayanan beberapa bandara udara UFL untuk melayani kerac domestik ke dan dari secara pedalaman</p> <p>3. Meningkatkan pelayanan pengoperasian bandara sesuai dengan kebutuhan jaringan lalu pergudangan pesawat udara yang</p> <p>1. Diterapkannya standar unit basis dan dimensi untuk meningkatkan efisiensi dan angkutan darat fasilitas pendukung operasional transportasi per moda dan logistik.</p> <p>2. Terselesainya pedoman dan standarisasi dalam rangka mewujudkan konsep bilas alat angkut dan fasilitas pendukung operasional transportasi multimoda dan logistik.</p> <p>3. Terbangunnya terminal per moda dan Pusat Pusat Logistik (logistics centers) di Pelabuhan Laut utama</p>	<p>2012-2015</p> <p>2012-2013</p> <p>2012-2013</p> <p>2012-2013</p>	<p>Kemenhub •Kemen SUYU •Kemenlog •Kemenku •Kemen PPN/- •Kempenas</p> <p>Kemenhub •Kemen SUYU •Kemenlog •Kemenku •Kemen PPN/- •Kempenas</p> <p>Kemenhub •Kemen SUYU •Kemenlog •Kemenku •Kemen PPN/- •Kempenas</p>

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
16.	Tersempatnya dan penyempurnaan implementasi transportasi multimoda	1. Terbangunnya terminal multimoda dan Fusat-Pusat Logistik <i>Digitalisasi container di bandar Udara Perungupul.</i>	2012-2015	Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen dag •Kemenklu •Kemen PPR/- •Kempenas
		2. Terbangunnya sistem <i>short sea shipping</i> yang menggabungkan sarana angkutan laut bagi Container on Truck di Pelabuhan Laut Dharma dan Pelabuhan Laut Pangumpul, yang meliputi jenis Bala, terminal multimoda, sarana bongkar muat, pusat logistik, dan sarana pengangkutan ke hinterland.	2012-2015	Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen dag •Kemenklu •Kemen PPR/- •Kempenas
		3. Terbangunnya sistem <i>short sea shipping</i> menggunakan sarana angkutan <i>Container on Barge</i> di Pelabuhan Laut Dharma dan Pelabuhan Laut Pangumpul, yang meliputi jenis Bala, sarana bongkar muat, pusat logistik, dan sarana pengangkutan ke hinterland.	2012-2015	Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen dag •Kemenklu •Kemen PPR/- •Kempenas
		1. Terbangunnya jaringan transportasi multi moda di Pelabuhan Laut Dharma, Pelabuhan Laut Pangumpul, Bandar Dharma Utama, dan <i>Bay Bay</i> laut.	2012-2015	Kemenhub •Kemen dag •Kemenklu •Kemen perin •Kemen dan •Kemen dag •Pemda
2. Terbangunnya sarana multimoda untuk mendukung optimalisasi angkutan perintis untuk memperlancar angkutan barang di daerah terpencil/belum berkembang.	2012-2015	Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen PPR/- •Kempenas •Kemen dag •Kemen perin •Kemen PU		
3. Terealisasinya revitalisasi sarana pernjang logistik angkutan barang dan perngin	2012-2015	Kemenhub •Kemen dag •Kemen dan •Kemen perin •Kementan •Kemen dag •Pemda		
4. Tersempatnya dan sarana sososp angkutan multimoda di Pelabuhan Laut Dharma, Pelabuhan Laut Pangumpul,	2012-2015	Kemenhub •Kemen BUMN •Kemen dag •Kemen dan		

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
		Bandar Udara Utama, Dry Port.		
5.		Terbentuk lembaga/ organisasi multilateral (pUAV)	2012-2013	Kemenhub • Kemendag • Kemendag • Kemerkau
6.		Berkembangnya beberapa dry port seperti Cikarang dry port sebagai terminal multimoda.	2012-2013	Kemenhub • Kemendag • Kemendag • Kemerkau
7.		Terdapatnya dan pengantar pektu usaha yang mampu melakukan kegiatan ekspor/ impor multilateral.	2012-2013	Kemenhub • Kemendag • Kemendag • Kemerkau

4. RENCANA AKSI TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI

Rencana aksi teknologi informasi dan komunikasi periode 2011-2015 difokuskan kepada: 1) Meningkatkan efektivitas pelayanan NSW dan Kawasan Pelayanan Babcah Terpadu (*Customs Advance Trade System*); 2) Membangun e-Trade Logistics Nasional untuk melayani transaksi G2G, G2B dan B2B baik untuk perdagangan domestik maupun internasional; 3) Mengembangkan infrastruktur telekomunikasi dan *backbone* Teknologi Informasi dan Komunikasi; 4) Mengembangkan jejaringun Teknologi Informasi dan Komunikasi Global sebagaimana disajikan pada Tabel 5.4. berikut.

Tabel 5.4. Rencana Aksi Teknologi Informasi dan Komunikasi

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
1.	Meningkatkan efektivitas pelayanan NSW dan APP/CAIS	1. Terintegrasiannya <i>inspiration Australia</i> dan CAIS dalam kerangka sistem NSW	2011-2012	Kemenkou/DJBC • Kemendag • Kemerkominfo • Kemendag • Kemendag • BKOM • Kemerkau • Kementan
		2. Meningkatnya akurasi informasi tentang arus barang ekspor, impor, inter/intra-pulau	2011-2012	Kemenkou/DJBC • Kemendag • Kemerkominfo • Kemendag • Kemendag / Kemerkau
		3. Efektifnya implementasi <i>paperless/e-filing</i> selingkuh berwujud <i>paperless based</i>	2011-2013	Kemenkou/DJBC • Kemerkau • Kemendag

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
		<p>system*</p> <p>1. Optimalnya penggunaan sistem <i>National Single Window (NSW)</i> dan KIP/CRIS di wilayah darat, Bandara dan <i>Deep Sea</i> yang berfungsi sebagai <i>One International</i>, pelaksanaan insensu dan <i>Lab Logistik</i></p>	2011-2013	<p>Penanggung Jawab & Inst. Terkait</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian / Eselon III • Kementerian • BPKP • Kemendagri • KEM <p>Kemenkou/DJ BC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian • Kementerian Kominfo • Kementerian / Bandara • Kementerian • BPKP • Kementerian
2.	<p>Memangkas biaya logistik Nasional untuk melayani transaksi B2B, B2C dan B2B baik untuk perdagangan domestik maupun internasional.</p>	<p>1. Berhasil membangun kembali lanjut NSW dan KIP/CRIS menjadi NIS/TS untuk mempermudah dan meningkatkan perdagangan internasional dan perdagangan domestik</p> <p>2. Berhasil membangun <i>e-Trade</i> <i>Logistics</i> yang berintegrasi dengan NSW untuk melayani B2B dan B2C non-NSW baik untuk perdagangan antar negeri (B2B) dan <i>Deep Sea</i> maupun perdagangan domestik</p> <p>3. Terbangun pusat informasi <i>One Stop Service (OSS)</i></p>	<p>2011-2013</p> <p>2012-2013</p> <p>2012-2013</p>	<p>Kemen PPN/Bappenas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian / BC • Kementerian • Kementerian • Kementerian BUMN • Kementerian • BPKP • Kementerian / Bandara • Kementerian • Kementerian Kominfo • Sekolah <p>Kemen PPN/Bappenas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian • Kementerian • DJBC • Kementerian • Kementerian BUMN • Kementerian • Kementerian Kominfo • Kementerian / Bandara • Kementerian • BPKP • Sekolah <p>Kemendag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kementerian • Kementerian • Kementerian • Kementerian BUMN • Kementerian

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
		1. Ekebraps, BUMN dan/atau swasta, melalui kemitraan investasi dan penyelenggaraan e-Trade Logistics	2011-2015	Kemen BUMN •Kemendag •Kemen Ekonomi •Kemenkumh •Kementan
		2. Penerapan ya h serdifik untuk mendukung penggunaan platform mobile dan aplikasi layanan di Indonesia.	2011-2015	Kemenkominfo •Kemenkumh •Kementan •Kemen dag •Kemen BUMN
		6. Integrasi Sistem CIT BUMN yang terlibat dalam kegiatan supply chain network logistik nasional, meliputi: Pelabuhan, Bandara, Forwarder/Shipper, User/Agent/Forwarder, Shipper, Provider.	2012-2015	Kemen BUMN •Kemen dag •Kementan •Kemen EKUM •Kemen KEM •Kemen perin •Kemen dag •Kemen ESUM
3	Mengembangkan infrastruktur telekomunikasi dan <i>backbone</i> ITR.	1. Terbangunnya jaringan ekstensi <i>backbone</i> dan <i>international exchange</i> hingga ke pusat pertumbuhan dan pusat kegiatan utama pada setiap koridor ekonomi	2011-2015	Kemenkominfo •Kemenkumh •Kementan •Kemen dag •Kemen perin •Kemen BUMN
		2. Terbangunnya sarana pendukung bagi perungapan satelit NPPV/CATS di kawasan industri atau di <i>dry port</i> atau <i>seaboard port</i> untuk memaksimalkan fungsi pelabuhan sebagai pintu masuknya maritim	2011-2015	Kemenkumh •Kemen dag •Kemenkominfo •Kementan •Kemen perin •Sekalib
		3. Tersedianya infrastruktur <i>backbone</i> , serat optik dan e-Logistics <i>Hub messaging</i> berbasis pusat-pusat pertumbuhan pada setiap koridor Ekonomi	2012-2015	Kemenkominfo •Kemenkumh •Kementan •Kemen dag •Kemen perin •Kemen BUMN
		4. Diperolehnya jaringan <i>broadband</i> terutama <i>fixed broadband</i>	2012-2015	Kemenkominfo •Kementan •Kemen dag •Kemen BUMN
		5. Terintegrasinya <i>backbone</i> multi media (serat optik, satelit, <i>manajemen</i>).	2012-2015	Kemenkominfo •Kementan •Kemen dag •Kemenkumh •Kemen BUMN
4.	Mengembangkan jaringan	1. Terbangunnya <i>link</i>	2015-2015	Kemenkominfo

No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
	Teknologi Informasi dan Komunikasi Global	1. <i>Smartphone</i> sebagai alat baru di luar negeri sebagai alternatif alat yang ada		•Kementan •Kemendag •Kemendik •Kemendiknas
		2. Peningkatan pelayanan sarana dan prasarana konektivitas regional dan global	2012-2013	Kemenkominfo •Kementan •Kemendag •Kemendik •Kemendiknas

5. RENCANA AKSI SUMBER DAYA MANUSIA (SDM) DAN MANAJEMEN

Rencana Aksi SDM dan Manajemen selama periode 2011-2013, difokuskan kepada: 1) Pengembangan kompetensi sumber daya manusia untuk menciptakan profesional di bidang logistik; 2) Peningkatan peran lembaga pendidikan dan latihan, dan pembentukan kelembagaan logistik nasional sebagaimana disajikan pada Tabel 5.5. berikut.

Tabel 5.5. Rencana Aksi SDM dan Manajemen

No.	Program	Rencana Aksi	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
1.	Verifikasi kualifikasi dan profesi logistik	1. Bertindak sebagai pengaman Logistik sebagai bidang kehumasan dan keahlian profesional untuk perkembangan proses di tingkat disektoral/nasional secara formal dan dikembangkan di Indonesia	2011-2013	Kemenko-Ekon •Kementan •Kemendiknas
		2. Tersusunnya klasifikasi dan jenjang profesi logistik dan kompetensinya	2011-2012	Kemendiknas •Kementan •KEMN
		3. Tersusunnya kualifikasi khusus profesi logistik nasional sesuai dengan kondisi lokal dan nasional yang diberlakukan tanpa kecuali untuk semua P. dan B.L.	2011-2012	• Kemenko-Ekon • Kemendiknas • Kemendik • KEMN • Kemendag • Kemendiknas
		4. Terbentuknya kebijakan dalam rangka sertifikasi <i>Professional Logistics and Supply Chain Management</i>	2011-2012	Kemenko-Ekon • Kemendiknas • Kemendik • Kemendag • KEMN
		5. Tersatunya sistem	2011-2012	Kemendiknas

No.	Program	Rencana Aksi	Target Waktu	Penanggung Jawab & Inst. Terkait
3.	Vergembangkan kualitas pendidikan dan pelatihan profesional di bidang logistik	1. Didirikannya program studi logistik baik yang berorientasi kekinisan maupun tradisional	2012-2015	Kemendiknas • Widyadarmas Tinggi • Kemendiknas
		2. Didirikannya lembaga pelatihan profesional di bidang logistik	2012-2015	Kemennaker • Kemendiknas • Kemendik • Kemendag
		3. Terbentuknya lembaga akreditasi dan sertifikasi lembaga pendidikan profesi logistik	2013-2015	BNSP • Kemendiknas • Kemendik • Kemendag
		4. Berkembang dan meningkatnya jejaring kerjasama antara lembaga pendidikan dan pelatihan pemerintah dan swasta, dan kerjasama dengan mitra luar negeri	2013-2015	Kemendiknas • Kemennaker
4.	Vergembangkan infrastruktur sarana dan prasarana pendidikan dan pelatihan logistik berstandar internasional	1. Ditunggunya prasarana pendidikan dan pelatihan bertaraf internasional	2012-2015	Kemendiknas • Kemendik • Kemendag
		2. Meningkatnya kuantitas dan kompetensi tenaga pengajar (Dosen) dan instruktur bertaraf internasional	2012-2015	Kemendiknas • Kemennaker • Kemendik • Kemendag

6. RENCANA AKSI REGULASI

Fokus utama Rencana Aksi Regulasi periode 2011-2015 di arahkan kepada: 1) regulasi bidang usaha dan perdagangan; 2) regulasi bidang transportasi; 3) regulasi ekspor dan impor; 4) regulasi informasi dan transaksi elektronik; 5) regulasi transportasi multi moda. Rencana aksi terkait regulasi sebagaimana disajikan pada Tabel 5.6. berikut.

Tabel 5.6 Rencana Aksi Regulasi dan Kebijakan

No	Rencana Aksi	Indikator	Tahun	Instansi terkait
1.	Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan dan kebijakan perdagangan	1. Selarasnya Peraturan Perundang-Undangan dan kebijakan perdagangan untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif di bidang logistik	2012-2015	Kemenko Ekon • Kemendag • Kemendagri • Kemerkominfo • Kemenhub • Kemenkumham • Setkab/Kemensekneg

No	Rencana Aksi	Indikator	Tahun	Instansi terkait
		2. Selarasnya peraturan perundangan di bidang perdagangan yang terkait logistik baik di pusat maupun di daerah	2012-2015	Kemenko Ekon •Kemendag •Kemendagri •Kemenkominfo •Kemenhub •Kemenkumham •Pemda •Setkab/Kemensetneg
2.	Harmonisasi peraturan peraturan Bidang Ekspor-Import	1.Selarasnya peraturan perundangan tentang pemeriksaan kepabeanan, Kementan /Barantan, BPOM dan lembaga penerbit perijinan lainnya	2012-2015	Kemenko Ekon •Kemendag •Kemendagri •Kemenkominfo •Kemenhub •Kemenkeu •Kemenkumham •Setkab/Kemensetneg
		2.Harmonisnya peraturan pelaksanaan untuk inspeksi di peabuhan dan perbatasan	2012-2013	Kemenhub •Kemendag •Kemendagri •Kemenkominfo •Kemenkeu •Kemenkumham
		3.Sinkronnya perubahan dan proses pemeriksaan barang ekspor dan impor yang dilakukan melalui one stop service	2012-2015	Kemenkeu dan Kementan (Barantan) •Kemendag •Kemendagri •Kemenkominfo •Kemenhub •Kemenkeu •Kemenkumham •Setkab/Kemensetneg
3.	Penyusunan Peraturan Perundangan dan kebijakan bidang Perdagangan	1. Ditetapkannya Undang-Undang Perdagangan dan peraturan pelaksanaannya	2012-2014	Kemendag •Kemendagri •Kemenkominfo •Kemenhub •Kemenkeu •Kemenkumham •Setkab/Kemensetneg
		2. Penerapan tarif pelayanan jasa logistik dengan denominasi Rupiah	2012-2013	Kemenkeu •Kemendag •Kemenhub •Kemenkumham •Setkab/Kemensetneg
4.	Penyusunan Peraturan Perundangan dan kebijakan bidang Ekspor-Import	1. Selarasnya pengkaji dan peraturan untuk pelaksanaan dari UU kepabeanan	2012-2013	Kemenkeu •Kemendag •Kemendagri •Kemenhub •Kemenkumham •Setkab/Kemensetneg
		2. Meningkatnya efisiensi	2012-2013	Kemendag

No	Rencana Aksi	Indikator	Tahun	Instansi terkait
		kebijaksanaan impor dalam rangka menunjang ekspor		<ul style="list-style-type: none"> • Kemendagri • Kemenhub • Kemendag • Kemerkumham • Bekerjasama/Kemendagri
5.	Penyusunan Peraturan Perundang-undangan kebijakan bidang Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terbitnya peraturan pelaksanaan Undang-Undang bidang Transportasi, dan Peraturan terkait dengan logistik. 2. Terbitnya peraturan pelaksanaan mengenai moda dimana partisipasi swasta dalam pengembangan sistem transportasi termasuk multimoda 	2012-2013	Kemenhub dan Kemerkominfo <ul style="list-style-type: none"> • Kemendag • Kemendagri • Kemerkumham • Bekerjasama/Kemendagri Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> • Kemendagri • Kemerkominfo • Kemendagri • Kemerkumham • Bekerjasama/Kemendagri
6.	Penyusunan Peraturan Perundang-undangan kebijakan bidang Multimoda	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dikeluarkannya kebijakan optimalisasi <i>peran day port</i> yang sudah ada, <i>kedelai</i>, <i>Bar-bip</i>, <i>Solo-Jember</i>, dan sebagainya sebagai terminal multimoda 2. Ditetapkannya standar fasilitas dan dimensi untuk meningkatkan efisiensi dan angkutan fasilitas pendukung operasional transportasi multimoda dan logistik. 3. Ditetapkannya pedoman dan standarisasi alat angkut dan fasilitas pendukung operasional transportasi multimoda dan logistik 4. Tersusun kebijakan pengembangan / pembangunan terminal multimoda dan logistik <i>sebesar</i> 	2012	Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> • Kemendag • Kemendagri • Kemerkominfo • Kemendagri • Kemerkumham • Bekerjasama/Kemendagri Kemenhub <ul style="list-style-type: none"> • Kemendag • Kemendagri • Kemerkominfo • Kemendagri • Kemerkumham • Bekerjasama/Kemendagri
7.	Penyusunan Peraturan Perundang-undangan dan kebijakan bidang	1. Terbitnya peraturan yang mewajibkan pelaku jasa logistik untuk melaporkan statistik produksi logistik	2012	Kemenhub dan Kemendag <ul style="list-style-type: none"> • Kemendagri • Kemendagri • Kemerkominfo • Kemerkumham

No	Rencana Aksi	Indikator	Tahun	Instansi terkait
				<ul style="list-style-type: none"> • Kemendagri • Kementerian
		4. Terwujudnya kegiatan serah-serambi 2014-2015 <i>major information system</i> yang dirancang untuk meningkatkan keterpaduan transportasi multimoda	2014-2015	Kemendhub <ul style="list-style-type: none"> • Kemendag • Kemendagri • Kementerian • Kemendikbud • Kemendiknas • Kemendiklat • Kemendikpora • Kemendiktrans • Kemendikbud • Kemendiknas • Kemendiklat • Kemendikpora
8.	Penyederhanaan prosedur ekspor-impor	1. Terwujudnya prosedur pemeriksaan kepabeanan, Kementerian/Departemen, BPOM dan pemeriksaan lintas badan lainnya	2012-2013	Kemenkeu <ul style="list-style-type: none"> • Kemendag • Kemendagri • Kementerian • Kemendikbud • Kemendiknas • Kemendiklat • Kemendikpora
9.	Penyederhanaan prosedur perdagangan	1. Terbitnya peraturan perdagangan yang mengatur pemasok, distributor, importer, dll	2012-2015	Kemendag <ul style="list-style-type: none"> • Kemendagri • Kemendikbud • Kemendiknas • Kemendiklat • Kemendikpora
		2. Amalgam sebagai bentuk pengurangan <i>terms of trade</i> sebagai ekspor dari ECU menjadi C&F/CIF dan untuk angkutan impor dari C&F/ CIF menjadi FOB	2012-2013	Kemenkeu <ul style="list-style-type: none"> • Kemendagri • Kemendiknas • Kemendiklat • Kemendikpora

7. RENCANA AKSI KELEMBAGAAN

Fokus utama rencana aksi kelembagaan adalah peningkatan tata kelola pengembangan sistem logistik nasional baik dari sisi regulator maupun operator dan pemangku kepentingan lainnya. Koordinasi pelaksanaan Pengembangan Sistem Logistik Nasional dilakukan oleh Komite Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (KP3PEI) 2011-2025. Dalam pelaksanaan tugasnya KP3PEI dibantu oleh Tim Kerja Logistik dan *Damage Control Unit* untuk mengawasi pelaksanaan Pengembangan Sistem Logistik Nasional dan menangani permasalahan di sektor logistik.

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. Rencana aksi Kelembagaan disajikan pada Tabel 5.7. berikut:

Tabel 5.7. Rencana Aksi Kelembagaan

Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung Jawab Instansi Terkait
--------------	-----------	--------------	-----------------------------------

1. Membentuk Tim Kerja Logistik	Terdapat Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tim Kerja Logistik Terbitnya Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tim <i>Dasar-dasar Logistik</i>	2011	Kemendiknas
2. Membentuk Tim <i>Swagat Control Unit</i>	Terdapat Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tim Kerja Logistik Terbitnya Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tim <i>Dasar-dasar Logistik</i>	2012	Kemendiknas
3. Mempersiapkan alternatif bentuk kelembagaan keistikhasan yang diperlukan	Terdapat kajian dan rekomendasi mengenai alternatif bentuk kelembagaan logistik nasional yang diperlukan untuk jangka menengah dan panjang	2011-2012	Kemendiknas

ANG WITA PENGEMBANGAN SISTEM LOGISTIK NASIONAL

Tabel 5.8. berikut merupakan *Big Wita* yang yang ingin dicapai dalam rencana aksi Pengembangan Sistem Logistik Nasional yang harus dilayani secara seksama dan komprehensif oleh berbagai pihak terkait.

Tabel 5.8 Big Wita Pengembangan Sistem Logistik Nasional

Tahap I (2011-2015)	Tahap II (2016-2020)	Tahap III (2021-2025)
1. Penetapan dan pengembangan Pelabuhan Hub Laut Internasional di Nusa Tenggara dan Bitung (termasuk rencana rintislaya) dan Pelabuhan Hub Udara Internasional di Jakarta, Kuala Lumpur, dan Makassar.	1. Perluasan daya tampung kapal di Pelabuhan Hub Laut Internasional di Kuala Tanjung dan Bitung, dan pengembangan kargo udara di Manado, Bali, Balikpapan, Medan dan Palembang.	1. Beroperasinya semua pelabuhan Laut Internasional di Kuala Tanjung dan Bitung, dan pelabuhan kargo udara internasional
2. Terwujudnya Efisiensi Saluran Selat antara Pelabuhan Tanjung Priok	2. Perluasan dan peningkatan jaringan transportasi multi moda antar pelabuhan hub internasional, pelabuhan laut lama, bandar udara utama, pusat-pusat perantara dan <i>big port</i> .	2. Efektifnya pengoperasian jaringan transportasi multi moda yang menghubungkan simpul simpul logistik
3. Beroperasinya <i>Smart Sea Shipping</i> di jalur perairan Perairan dan Jelajah Samudera	3. Beroperasinya <i>Trans Java dan Trans Sumatera rail way</i>	3. Beroperasinya secara efektif angkutan kereta api barang <i>Trans Java</i> dan <i>Trans Sumatera rail way</i> sebagai angkutan darat jarak jauh
4. Peningkatan peran kargo kawat di kelas dan Samudera	4. Pengembangan Logistik yang terintegrasi dan terkendali dengan	4. Beroperasinya jaringan transportasi antar pulau secara efektif sebagai transportasi laut sebagai backbone transportasi
5. Pembangunan sistem informasi dan informasi logistik nasional yang terintegrasi secara elektronik (MATA-CO)		

BAB 6 PENUTUP DAN TINDAK LANJUT

A. Penutup

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, Cetak Biru ini berisikan visi, strategi, kebijakan logistik nasional, tahapan implementasi, dan rencana aksi terkait dengan kebijakan pemerintah dalam melakukan pembangunan dan pengembangan Sistem Logistik Nasional, sebagai upaya untuk memper lancar arus barang baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri secara efektif dan efisien. Keberadaan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional ini diharapkan dapat (a) menjadi acuan dalam penyusunan kebijakan Pemerintah untuk membangun dan mengembangkan sektor logistik di Indonesia, sehingga dapat meningkatkan daya saing dunia usaha nasional di pasar global dan menyejahterakan kehidupan masyarakat, (b) memudahkan bagi pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dalam menyusun rencana pembangunan sehingga sumber daya nasional yang terbatas ini dapat dimanfaatkan secara optimal dalam rangka memberikan dampak yang signifikan bagi perbaikan kinerja Sistem Logistik Nasional, (c) meningkatkan transparansi dan koordinasi lintas kementerian dan instansi, serta pemangku kepentingan lain yang terkait, dan (d) memberikan gambaran kesempatan investasi bagi usaha menengah, kecil dan mikro serta membuka peluang penyedia jasa logistik nasional untuk menggalang kerjasama dalam skala global.

Bagi berbagai pihak terkait, baik Pemerintah maupun Pemangku Kepentingan lainnya, Cetak Biru ini diharapkan dapat dijadikan sebagai:

1. *Commitment Stakeholder*

Cetak Biru ini bukanlah hanya merupakan rencana dari Pemerintah tetapi juga merupakan komitmen dari semua pemangku kepentingan, baik Pemerintah maupun pelaku usaha. Oleh sebab itu, implementasi cetak biru ini memerlukan dukungan penuh dari pimpinan pemerintahan dan pelaku usaha, sehingga pelaksanaannya dapat berjalan dengan lancar. Sebagi apapun suatu rencana, maka tingkat keberhasilannya akan sangat bergantung pada aspek pelaksanaan. Oleh sebab itu, pelaksanaan Cetak Biru ini sangat membutuhkan motivasi dan komitmen yang sungguh-sungguh, serta didukung oleh sumber daya yang memadai.

2. *Pattern of Development*

Cetak Biru ini merupakan pola dasar dan acuan bagi Pemerintah dan pemangku kepentingan terkait logistik untuk mengembangkan dan mewujudkan Sistem Logistik Nasional yang terintegrasi, efektif dan efisien. Oleh sebab itu semua kegiatan yang dilakukan oleh jajaran Pemerintah dan Pemangku Kepentingan perlu selalu mengacu pada Cetak Biru ini.

3. *Focusing Resources*

Cetak biru ini akan menjadi acuan dalam memanfaatkan sumber daya yang terbatas dan menentukan fokus pengembangan sistem logistik nasional, sehingga pemanfaatan sumber daya yang terbatas ini dapat dikelola dengan baik dan memberikan hasil yang lebih optimal sesuai dengan arah pengembangan yang telah digariskan dalam Cetak Biru ini.

Selain itu, perubahan paradigma dalam menatap masa depan yang disertai dengan langkah dan tindakan nyata menjadi salah satu kunci keberhasilan implementasi Cetak Biru ini. Dengan demikian proses transformasi menuju Sistem Logistik Nasional yang dicita-citakan ini perlu didasari pada landasan budaya (*culture*) dan paradigma baru yang sistemik dan terintegrasi, serta perlu dibentuk dan ditegakkan dalam rangka membangun Sistem Logistik Nasional yang tepat dan relevan.

B. Tindak Lanjut

Pengembangan Sistem Logistik Nasional telah dituangkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010-2014, yang merupakan bagian dari Prioritas Nasional 7: Iklim Investasi dan Iklim Usaha, dan dalam Substansi Inti 3: Logistik Nasional (Pengembangan dan Penetapan Sistem Logistik Nasional). Selanjutnya, pengembangan Sistem Logistik Nasional ini perlu dijabarkan dalam Rencana Strategis (RENSTRA) dan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) setiap Kementerian dan Lembaga, serta Pemerintah Daerah terkait pada periode 2010-2015, dan periode selanjutnya 2016-2020, dan 2021-2025.

Dengan demikian, setiap Kementerian dan Lembaga dan Pemerintah Daerah perlu memastikan bahwa rencana aksi dari Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional ini menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari rencana kerja tahunan kementerian dan lembaga serta pemerintah daerah bersangkutan sesuai dengan ruang lingkup tugas dan kewenangan masing-masing. Demikian pula, para pelaku usaha terkait diharapkan dapat memberikan kontribusi sesuai dengan peranannya masing-masing dalam mendukung pelaksanaan rencana aksi, sehingga dapat diperoleh manfaat yang sebesar-besarnya dari proses pengembangan sistem logistik nasional untuk meningkatkan kapasitas usaha dan daya saingnya.

Tahap yang paling penting adalah pelaksanaan dari Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional tersebut secara efektif dan berkelanjutan. Pelaksanaannya perlu didukung dengan mekanisme koordinasi, pemantauan dan pengendalian yang efektif. Pelaksanaan cetak biru dimaksud dikoordinasikan oleh Komite Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025 (KP3EI). Dalam pelaksanaannya KP3EI dibantu oleh Tim Kerja yang susunan keanggotaan dan tugasnya ditetapkan oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua Harian KP3EI.

Tim Kerja Logistik bertugas untuk mengoordinasikan Pelaksanaan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional dan sebagai *Damage Control Unit*. Tim Kerja Logistik ini juga bertugas untuk memantau dan mengevaluasi perkembangan pelaksanaan seluruh rencana aksi Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Kegiatan evaluasi ini menjadi penting terutama untuk mengukur apakah upaya dan langkah-langkah yang telah ditempuh oleh pemerintah bersama seluruh pemangku kepentingan sudah berjalan efektif, dan memberikan hasil dan manfaat yang memadai dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi seluruh aktivitas di bidang logistik. Hasil evaluasi tersebut diharapkan dapat dijadikan sebagai alat ukur untuk menunjukkan gambaran mengenai perkembangan pencapaian target dan *key performance indicator* (KPI) dari seluruh pemangku kepentingan yang terkait.

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, maka untuk kebutuhan jangka menengah dan panjang Tim Nasional Logistik ditugaskan pula untuk melakukan pengkajian serta merekomendasikan perlu atau tidaknya membentuk kelembagaan yang secara permanen berfungsi mengoordinasikan pelaksanaan Pengembangan Sistem Logistik Nasional.

Untuk menjaga kesinambungan pelaksanaan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional sampai periode 2025, maka selambat-lambatnya satu tahun sebelum berakhirnya pelaksanaan rencana aksi tahap yang sedang berjalan, Tim Kerja Logistik akan berkoordinasi dengan Kementerian/Lembaga terkait untuk menyusun rencana aksi tahap berikutnya.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

td.

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHONYONO

Salinan sesuai dengan aslinya,

SEKRETARIAT KABINET RI
Deputi Bidang Perekonomian,

rtd.

Retno Pudji Budi Astuti