

KEBIJAKAN LOGISTIK DAN DAYA DUKUNG INFRASTRUKTUR INDONESIA MENUJU POROS MARITIM DUNIA

Yuliana Yuli dan Dwi Aryanti Ramadhani

ABSTRACT

Realizing Indonesia as “Poros Maritim Dunia” is the vision of the current government. Development agenda to realize “Poros Maritim Dunia” consists of five pillars. One of them is a commitment to encourage the development of infrastructure and maritime connectivity, by building a deep sea port, logistics and shipping industry and maritime tourism. Related with the infrastructure and maritime connectivity, the logistics sector is one sector which has many problems. Indonesia's logistics performance is not optimal when compared to other ASEAN countries such as Singapore and Malaysia. The Effective of National Logistics System needed to integrate the land and the sea into a coherent whole and sovereign, which is expected to be the driving force for the realization of Indonesia as a maritime country. Maritime-based development becomes an important foundation for economic prosperity

Keywords: Maritime, infrastructure, logistics

PENDAHULUAN

Mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia merupakan visi dari Pemerintah saat ini. Visi tersebut didasarkan pada letak strategis yang dimiliki oleh Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang tersusun atas lebih dari 17.000 pulau serta dirangkai oleh 95.181 km garis pantai (terpanjang kedua setelah Kanada), dan sekitar 70 persen wilayahnya berupa laut. Di samping itu, pada wilayah pesisir dan laut Indonesia terkandung beragam sumber daya alam (SDA) dan *environmental services* yang sangat besar dan belum dimanfaatkan secara

optimal. Agenda pembangunan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia ini terdiri dari lima pilar, yaitu: 1) pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; 2) komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; 3) komitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim; 4) diplomasi maritim yang

mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama di bidang kelautan dan 5) pembangunan kekuatan pertahanan maritim.

Salah satu pilar yang akan dibahas dalam artikel ini adalah meningkatkan konektivitas antar pulau dan peningkatan infrastruktur pelabuhan serta logistik di Indonesia. Selama ini infrastruktur pelabuhan di Indonesia belum memiliki fasilitas yang memadai. Banyaknya pelabuhan yang tidak memiliki fasilitas yang memadai telah menghambat perdagangan baik domestik maupun internasional. Tentu saja dalam era perdagangan global, daya saing infrastruktur pelabuhan akan berpengaruh terhadap optimalisasi pendapatan negara. Melalui pembenahan dan penciptaan konektivitas maritim yang baik, diharapkan Indonesia dapat menjadi pusat konektivitas maritim baik di tingkat regional maupun global yang dapat meningkatkan perdagangan.

Sehubungan dengan infrastruktur dan konektivitas maritim, sektor logistik merupakan salah satu sektor yang sampai saat ini memiliki banyak permasalahan. Kinerja logistik Indonesia belum optimal apabila dibandingkan dengan negara-negara ASEAN lain seperti Singapura dan Malaysia. Kinerja logistik sangat terkait

dengan infrastruktur pelabuhan. Pelabuhan memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam gerakan dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Pada dasarnya, fungsi tradisional pelabuhan adalah sebagai tempat distribusi produk, bahan baku, sumber daya alam dan distribusi sumber daya manusia dengan menggunakan jalur laut. Dalam hal distribusi, pelabuhan memiliki keunggulan absolut karena biaya distribusi yang rendah serta dapat menampung distribusi dengan volume besar. Fasilitas pelabuhan yang baik dapat menciptakan biaya transportasi rendah dan akan berkontribusi terhadap biaya produksi yang rendah. Biaya produksi yang rendah berakibat pada harga jual barang yang lebih rendah sehingga meningkatkan keunggulan kompetitif. Dengan demikian, infrastruktur pelabuhan yang baik akan berperan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu negara.

Visi Presiden Indonesia Joko Widodo untuk mengembangkan sistem transportasi laut modern melalui tol laut akan menciptakan konektivitas yang baik antara wilayah Barat dan Timur. Program tol laut diperkirakan dapat mengurangi biaya logistik negara sebesar 10 sampai 15 persen. Melalui tol laut, pemerintah bertujuan untuk membangun hub internasional bagi perdagangan laut di Indonesia. Salah satu

langkah pertama untuk mencapai target tersebut, pemerintah Indonesia berencana untuk mengembangkan atau memodernisasi 24 pelabuhan laut. Sebanyak 11 pelabuhan utama dan pengumpan akan direnovasi. 13 pelabuhan sisanya akan dirancang untuk menangani kargo. Langkah berikutnya adalah pembangunan industri di sekitar pelabuhan.

PERAN SISTEM LOGISTIK NASIONAL DAN INFRASTRUKTUR DALAM POROS MARITIM DUNIA

Visi Jokowi untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia dengan mengembangkan 24 pelabuhan di Indonesia menjadi topik dalam setiap konferensi-konferensi di tingkat regional. Inisiatif pengembangan infrastruktur pelabuhan di Indonesia sebenarnya juga sudah dilakukan oleh beberapa negara di Asia. Seperti misalnya, Pemerintah Thailand telah mengumumkan rencana pembangunan yang agresif untuk laut dan pelabuhan-pelabuhan baru. Di Filipina, pemerintah juga melakukan investasi di bidang infrastruktur. Di samping itu, otoritas pelabuhan di Filipina secara aktif meremajakan aset pelabuhan dengan skema pembiayaan bersama sektor swasta. Sementara Singapura dan Malaysia juga terus melakukan upaya

untuk meningkatkan daya saing pelabuhan di negara mereka.

Konektivitas menjadi perhatian utama setiap negara, mengingat di era global setiap negara telah terhubung satu sama lain melalui komunikasi dan transportasi global. Dengan peningkatan konektivitas, setiap negara akan saling berinteraksi dalam perdagangan, investasi dan keuangan internasional. Dalam hal ini transportasi maritim dengan fasilitas pelabuhan yang memadai dinilai lebih efisien dalam kegiatan perekonomian global.

Pembangunan berbasis maritim menjadi fondasi yang penting bagi kemakmuran ekonomi dunia. Dalam sistem ini negara mengakui peran strategis pelabuhan dan melakukan pengelolaan melalui kerjasama dengan para *stakeholders*. Di samping itu, dalam peningkatan kapasitas pelabuhan, negara juga melakukan kerjasama dengan Organisasi Maritim Internasional (IMO) maupun beberapa bentuk kerjasama regional seperti dalam Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik (APEC). Beberapa tahun terakhir, salah satu cara untuk memahami transportasi adalah dengan melihat kinerja logistik suatu negara. Logistik dapat diartikan sebagai jaringan fisik untuk transportasi dan distribusi. Dalam perkembangannya logistik juga

mencakup manajemen terpadu dari rantai pasokan dan distribusi. Logistik mencakup semua proses rantai pasokan dari perencanaan, implementasi, dan kontrol yang efisien dan efektif dalam aliran dan penyimpanan barang, jasa dan informasi. Karena itu, kinerja logistik meliputi seluruh tahapan produksi, distribusi dan pengiriman dari pemasok awal sampai pada pelanggan akhir.

Sistem logistik memiliki peran strategis dalam mensinkronkan dan menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan antar wilayah demi terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang inklusif. Sistem logistik juga menjadi benteng bagi kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional. Peran strategis Sistem Logistik Nasional tidak hanya dalam memajukan ekonomi nasional, namun sekaligus sebagai salah satu wahana pemersatu bangsa. Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat, sehingga diharapkan dapat menjadi penggerak bagi terwujudnya Indonesia sebagai negara maritim.

Berdasarkan kondisi geografis Indonesia yang terdiri lebih dari 17.000 pulau yang terbentang sepanjang 1/8 (satu

per delapan) garis khatulistiwa dengan kekayaan alam yang melimpah dapat menjadikan Indonesia sebagai “supply side”. Dalam hal ini, Indonesia dapat memasok hasil industri olahan ke dunia. Selain sebagai pemasok, Indonesia juga menjadi “demand side” dalam rantai pasok global karena jumlah penduduknya yang besar. Kondisi ini membutuhkan Sistem Logistik Nasional yang terintegrasi, efektif dan efisien untuk mendukung terwujudnya peranan tersebut.

Dalam rangka pengembangan Sistem Logistik Nasional ditetapkan PERPRES No. 26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas). Cetak Biru Sislognas menyediakan kerangka bimbingan kepada pemerintah dan sektor bisnis dalam mengembangkan Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien. Cetak biru ini merupakan referensi kepada pemerintah pusat dan daerah dalam mengembangkan rencana pembangunan logistik. Selain itu, dengan cetak biru Sislognas akan membantu meningkatkan transparansi dan koordinasi antar kementerian dan lembaga di tingkat nasional dan sub-nasional.

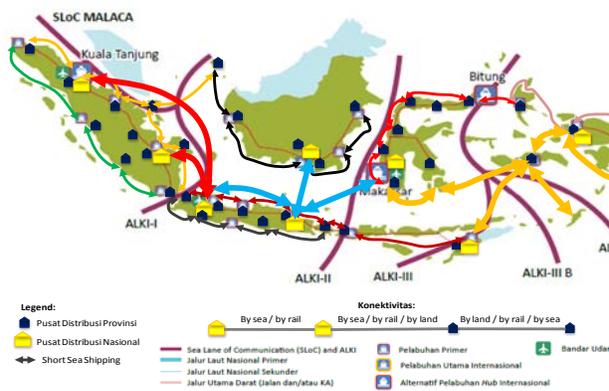
Bagi sektor bisnis, cetak biru Sislognas akan mendukung mereka dalam meningkatkan daya saing melalui penciptaan

nilai tambah yang lebih tinggi. Penciptaan nilai tambah ini terjadi karena adanya biaya yang kompetitif serta peluang investasi yang lebih baik untuk usaha mikro, kecil dan menengah. Di sisi lain, keberadaan cetak biru Sislognas memberi peluang bagi bagi pelaku dan penyedia layanan logistik nasional untuk membangun kerjasama pada skala global.

Dalam Sistem Logistik Nasional, Pelabuhan Hub Internasional didukung dengan Pelabuhan Pengumpan di setiap Kabupaten/Kota, Pelabuhan Pengumpul pada setiap Provinsi dan Pelabuhan Utama pada beberapa Pelabuhan Pengumpul tertentu yang memenuhi kriteria. Berikut adalah gambar yang menunjukkan jaringan transportasi laut sebagai *backbone* logistik maritim:

Gambar I.1.

Jaringan Transportasi Laut sebagai Backbone Logistik Maritim



Sumber : Sislognas, 2012

Konektivitas nasional pada akhirnya tidak bisa terlepas dari jaringan transportasi laut sebagai tulang punggung logistik maritim. Kondisi transportasi maritim saat ini masih harus mendapat perhatian khusus. Kondisi infrastruktur Indonesia juga masih terpusat di Jawa, sedangkan di wilayah lain, seperti wilayah Timur kurang mendapat perhatian. Misalnya saja, pintu gerbang ke wilayah Timur Indonesia saat ini adalah Makassar, Sulawesi Selatan. Padahal antara Maluku dan Jawa akan lebih efektif apabila tidak terlalu banyak titik-titik transit untuk bongkar muat barang. Untuk itu pemerintah menetapkan program aksi kinerja infrastruktur transportasi laut meliputi (Goldy Evi Grace Simatupang: 2013):

- Ditetapkan pelabuhan hub. udara international di Jakarta, Kuala Namu, dan Makasar.
- Beroperasinya model sistem pelayanan 24/7 kargo udara di Bandara Soekarno Hatta.
- Beroperasinya secara terjadwal jalur pelayanan *short sea shipping* (SSS) di jalur Pantura dan Lalintim Sumatera untuk menggalakkan transportasi laut sebagai *backbone* transportasi nasional.
- Dibangunnya pelabuhan hub. laut Internasional untuk Kawasan Timur

Indonesia di Bitung, dan untuk Kawasan Barat Indonesia di Kuala Tanjung.

- Pengembangan pelabuhan kargo udara di Manado, Bali, Balikpapan, Morotai, Biak, dsb.
- Terbangun dan beroperasi secara efektif dan efisien jaringan transportasi laut antar pulau dalam rangka mewujudkan transportasi laut sebagai *backbone* transportasi nasional.
- Terintegrasinya pelabuhan hub. laut internasional dengan pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan serta pusat pertumbuhan ekonomi dan beroperasi secara efektif dan efisien.
- Beroperasinya secara efektif dan efisien pelabuhan kargo udara internasional.

KINERJA LOGISTIK NASIONAL DAN DAYA DUKUNG INFRASTRUKTUR: PERMASALAHAN DAN KEBIJAKAN

Berbicara mengenai kinerja logistik nasional tidak dapat dilepaskan dari besaran biaya logistik yang ada di suatu negara. Bank Dunia menyatakan bahwa biaya logistik Indonesia adalah sekitar 27% dari Produk Domestik Bruto (PDB). Ini berbeda

dengan yang terjadi di Malaysia, biaya logistik sekitar 13%. Kondisi ini menggambarkan bahwa sektor swasta di Indonesia akan memiliki waktu yang sulit bersaing dengan negara tetangga. Bahkan untuk di tingkat domestik, mereka harus memiliki keunggulan kompetitif dalam hal biaya tenaga kerja maupun faktor produksi lain. Untuk investor asing, biaya logistik yang relatif tinggi di Indonesia akan membuat mereka berpikir ulang untuk berinvestasi. Sejumlah faktor yang berkontribusi terhadap inefisiensi ini adalah: (Josephine Bassinette: 2015)

- Manajemen Pelabuhan. Manajemen pelabuhan merupakan salah satu dari penyebab terjadinya inefisiensi dalam biaya logistik. Salah satunya terkait dengan manajemen waktu tinggal kontainer di pelabuhan. Sehubungan dengan hal ini, pelabuhan Tanjung Priok, misalnya, berupaya untuk melakukan perbaikan dalam manajemen pelabuhan. Manajemen Pelabuhan Tanjung Priok mengurangi waktu tinggal dari kontainer di pelabuhan menjadi rata-rata enam hari (Maret-September 2014) dari sebelumnya sekitar delapan hari di tahun 2013. Namun,

rentang waktu ini masih dua kali lebih lama dari waktu yang dibutuhkan di Malaysia dan hampir lima kali lebih lama daripada di Singapura.

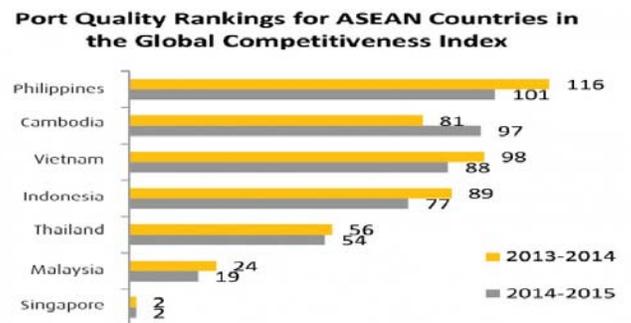
- Transportasi ke dan dari pelabuhan. Transportasi ke dan dari pelabuhan dapat dilihat misalnya dari truk yang membawa kontainer dari pelabuhan Jakarta untuk kawasan industri Cikarang dapat memakan waktu sekitar enam jam. Kondisi ini berbeda apabila dibandingkan dengan Malaysia. Di Malaysia hanya membutuhkan waktu dua jam untuk perjalanan setara.
- Rantai pasokan yang tidak baik. Seperti misalnya kurangnya *cold storage facilities* di seluruh negeri menghambat kemampuan untuk mempertahankan nilai yang tinggi dari produk seperti ikan dan lainnya.
- Inefisiensi peraturan. Inefisiensi peraturan dapat dilihat dari proliferasi aturan dan prosedur administrasi untuk impor (izin, surat rekomendasi, laporan pra-verifikasi) yang menyebabkan ketidakpastian dan membuka ruang untuk korupsi.
- Kemuktahiran teknologi. Operator pelabuhan di seluruh dunia

menggunakan sistem komputer untuk menciptakan sistem operasional yang efisien. Sistem ini digunakan untuk memindahkan barang masuk dan keluar dari pelabuhan secara cepat, aman dan pasti. Teknologi semacam ini belum sepenuhnya dilakukan di Indonesia. Tentu saja hal ini berakibat pada manajemen pelabuhan yang tidak efisien dan menyebabkan penundaan dalam perdagangan internasional dan domestik.

Dari uraian di atas dapat dilihat bahwa kinerja sistem logistik nasional Indonesia pada umumnya masih tidak optimal dan perlu ditingkatkan. Ketidakefektifan ini disebabkan oleh: (a) infrastruktur yang tidak memadai, baik kuantitatif maupun kualitatif; (b) prevalensi pungutan liar dan biaya transaksi yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi; (c) proses ekspor dan impor yang memakan waktu dan kemacetan di pelabuhan jasa; (d) kapasitas pelayanan dan jaringan pendukung penyedia logistik nasional yang tidak memadai; dan (e) disparitas harga yang signifikan di perbatasan. Beberapa hal tersebut memiliki dampak yang signifikan terhadap kinerja sektor logistik nasional.

Di samping permasalahan tersebut di atas, pemanfaatan pelabuhan di Indonesia Timur juga masih rendah. Kapasitas pelabuhan di Indonesia pada umumnya juga masih relatif rendah. Hal ini sebagian disebabkan oleh kenyataan bahwa sebagian besar pelabuhan Indonesia memiliki konsep yang dangkal. Dalam hal ini pelabuhan membatasi ukuran kapal yang bisa berlabuh di dalamnya. Sehubungan dengan pengiriman, kapasitas kapal di Indonesia juga masih relatif rendah. Mayoritas kapal dalam negeri memiliki kapasitas 350-800 TEUs. Sebaliknya, di negara-negara lain seperti Malaysia, India dan China, rata-rata kapal memiliki kapasitas 1.000 TEUs. Selain itu, lebih dari 50 persen dari kapal di armada nasional adalah kapal lama, lebih dari 10 tahun. Untuk industri perkapalan, produktivitas galangan kapal nasional di bawah 500 tonase. Kapasitas ini masih relatif rendah dibandingkan dengan beberapa negara Asia lainnya. Kendala yang dihadapi oleh industri galangan kapal termasuk ketergantungan yang kuat pada bahan baku impor (sekitar 65 persen) (Mamay Sukaesih: 2015). Berikut adalah grafik yang menggambarkan peringkat kualitas pelabuhan di ASEAN:

Grafik I.1.



Sumber : Mamay Sukaesih, 2015

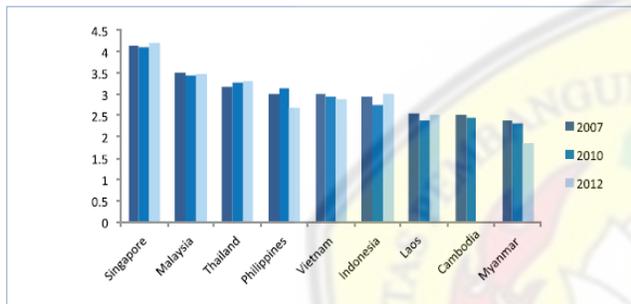
Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa kualitas pelabuhan Indonesia berada di peringkat empat setelah Singapura, Malaysia dan Thailand. Singapura adalah negara yang memiliki kualitas pelabuhan terbaik di antara negara-negara ASEAN. Beberapa negara ASEAN mengalami perbaikan dalam hal kualitas pelabuhan di tahun 2014-2015.

Sehubungan dengan kinerja logistik nasional, Bank Dunia menyatakan bahwa pada tahun 2010 dan 2012, Indeks Kinerja Logistik (LPI) dari Indonesia cukup rendah dibandingkan dengan negara-negara anggota ASEAN lainnya. Bahkan meskipun dengan Vietnam yang berada dalam kategori negara berpenghasilan rendah sementara Indonesia berada di kategori menengah ke bawah. Posisi Indonesia hanya di atas Laos, Kamboja, dan Myanmar yang berada di kategori negara berpenghasilan rendah. Selain kinerja logistik yang rendah, Indonesia juga menghadapi persaingan

global dan regional yang tidak lagi di antara produk dan antara perusahaan, tapi juga di antara jaringan logistik di tingkat regional dan global. Berikut adalah grafik yang menggambarkan kinerja logistik Indonesia:

Grafik I.2.

LPI Negara-negara ASEAN Tahun 2007, 2010, 2012



Sumber : *Center of Logistics and Supply Chain Studies* Institut Teknologi Bandung (ITB), dkk , 2013

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa pada tahun 2007 Indonesia berada di peringkat 43 dari 155 negara yang disurvei, rendah dari beberapa negara ASEAN yaitu Singapura (1), Malaysia (27) dan Thailand (31). Indonesia mengalami penurunan pada tahun 2010 menjadi peringkat 75 dari 155 negara, lebih rendah dibandingkan beberapa ASEAN negara yaitu Singapura (2), Malaysia (29) dan Thailand (35) dan bahkan lebih rendah daripada Filipina (44) dan Vietnam (53).

Pada tahun 2012, peringkat LPI Indonesia jauh meningkat menjadi peringkat 59 dari 155 negara yang disurvei, masih lebih rendah dibandingkan dari beberapa negara ASEAN yaitu Singapura (1), Malaysia (21), Thailand (38), Filipina (52) dan Vietnam (53). (Center of Logistics and Supply Chain Studies Institut Teknologi Bandung (ITB), dkk : 2013).

Sektor maritim memainkan peran penting dalam perekonomian nasional, tetapi sampai saat ini pemanfaatannya belum optimal. Sektor maritim yang meliputi pelabuhan, pengiriman dan galangan kapal memiliki kondisi yang tidak begitu baik dibandingkan dengan sektor maritim negara-negara ASEAN lainnya. Infrastruktur yang mendukung konektivitas juga masih rendah di Indonesia. Hal ini mendorong biaya logistik yang tinggi. Indonesia menduduki peringkat ke-53 dari 160 negara dalam LPI 2014. Meskipun peringkat LPI ini meningkat dari tahun sebelumnya, namun Indonesia masih berada di peringkat kelima dari sembilan negara ASEAN. Dalam hal pelabuhan, daya saing infrastruktur pelabuhan berada pada tingkat yang relatif rendah. Berdasarkan *Global Competitiveness Index (GCI)*, meskipun kualitas pelabuhan Indonesia mengalami peningkatan dari peringkat 89 pada tahun

2013-2014 menjadi 77 di tahun 2014-2015, namun kualitas infrastruktur pelabuhan masih tertinggal dibandingkan Thailand (54), Malaysia (19) dan Singapura (2). Bahkan, peringkat kualitas pelabuhan Indonesia di bawah elemen infrastruktur lainnya seperti bandara, kereta api dan jalan. Tingkat utilitas pelabuhan di tingkat nasional diperkirakan telah lebih dari 100 persen pada 2014 (Mamay Sukaesih: 2015).

Sementara tabel di bawah menunjukkan biaya logistik nasional Indonesia dibandingkan dengan negara-negara maju dan negara-negara ASEAN:

Tabel I.1.
Biaya Logistik di Beberapa Negara (% PDB)

Country	Logistics Cost (% of GDP)
United State of America	9,9
Japan	10,6
South Korea	16,3
Singapore	8,0
Malaysia	13
Thailand	20
Vietnam	25
Indonesia	27

Sumber: *Center of Logistics and Supply Chain Studies* Institut Teknologi Bandung (ITB), dkk, 2013

Dari tabel di atas dapat dilihat biaya logistik di Indonesia paling besar dibandingkan negara ASEAN lain seperti Singapura, Malaysia, Thailand, dan Vietnam. Sementara Di beberapa negara maju lain

biaya logistik juga rendah, yaitu kurang dari 20%.

Bagi kalangan industri, permasalahan yang muncul terkait dengan logistik adalah biaya logistik dan waktu kirim. Faktor-faktor lain penyebab tingginya biaya logistik antara lain (Achmad Wirabrata: 2013)

- Teknologi informasi dan komunikasi yang kurang mendukung dalam proses pemantauan arus barang antarwilayah yang berpotensi meningkatnya biaya
- Sarana yang mahal dalam hal pengadaan alat angkut truk dan kapal laut (pajak dan suku bunga tinggi)
- Regulasi logistik yang tidak terpadu dan tumpang tindih peraturan pusat-daerah
- Kompetensi SDM logistik yang rendah
- Armada yang tidak layak tetap beroperasi.

Secara garis besar, penyediaan infrastruktur menyangkut dua prinsip dasar yaitu akses yang lebih baik terhadap infrastruktur itu sendiri dan harga produk yang dihasilkan dari pemanfaatan infrastruktur. Dengan akses yang lebih baik maka produktivitas meningkat, sehingga biaya input menurun

dan selanjutnya bagi konsumen berarti terjadinya penurunan biaya hidup. Pemerintah mengembangkan konsep pendulum nusantara, dengan menetapkan satu rute tetap pelayaran di enam pelabuhan. Keenam pelabuhan tersebut adalah, Pelabuhan Belawan Medan, Batam, Makassar, Tanjung Perak Surabaya, Tanjung Priok Jakarta, dan Sorong Papua. Konsep ini telah banyak diterapkan di dunia pelayaran, penerbangan, hingga telekomunikasi di negara-negara maju seperti Amerika Serikat

Sehubungan dengan biaya logistik, biaya logistik Indonesia Timur sangat tinggi, yaitu mencapai 50%-60% apabila dibandingkan dengan Indonesia bagian Barat (contoh: Sumatera) dan bagian Indonesia Tengah yang hanya 30% (contoh: Bali dan Makassar). Hal ini menunjukkan bahwa masalah transportasi laut di Indonesia Timur mempengaruhi perekonomian dan kemakmuran. Karena itu, upaya untuk melakukan manajemen yang baik, terutama pelabuhan di kawasan timur Indonesia penting untuk dilakukan. Pelabuhan memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi di Indonesia, khususnya di kawasan timur kepulauan Indonesia. Hub seperti Sorong dan Bitung telah dibangun, serta pelabuhan

di Ambon, Jayapura, Biak, Merauke dan lain-lain. Beberapa pelabuhan perintis juga dibangun untuk mendukung transportasi barang ke bagian Timur Indonesia. Namun, biaya logistik Indonesia Timur masih mahal dibandingkan dengan Barat. Konsep pembangunan pelabuhan harus dilihat sebagai sub-sistem dengan infrastruktur pendukung lainnya. Infrastruktur tersebut adalah seperti pelabuhan itu sendiri, pusat pusat pertumbuhan industri atau perdagangan (zona ekonomi khusus, zona ekspor impor, dan sejenisnya), dan infrastruktur pendukung (jalan tol, jalan arteri, listrik, air, telekomunikasi). Setiap sub-sistem harus dibangun dan terhubung ke yang lain. Jika ini tercapai maka pelabuhan akan memberikan akselerasi yang lebih tinggi untuk perekonomian daerah (Muhammad Badrus Zaman, dkk : 2015).

Jaringan logistik juga memiliki aspek sosial yang kuat. Integrasi di tingkat lokal dan nasional (antar pulau) adalah kunci untuk meningkatkan kesejahteraan sosial dan memastikan pengiriman barang publik. Dari perspektif global, konektivitas yang lebih baik melalui pengurangan biaya logistik juga diidentifikasi sebagai penentu utama daya saing nasional, dan sebagai komponen integrasi dalam komunitas ASEAN. Peningkatan semua pendorong

utama berkontribusi pada visi cetak biru Sislognas.

Guna meningkatkan konektivitas, melalui visi poros maritim, pemerintah merancang program yang disebut sebagai tol laut. Secara konsep, tol laut dapat membuat biaya logistik menjadi lebih murah. Tol laut juga dapat dianggap sebagai pengorganisasian transportasi maritim secara teratur yang menghubungkan pelabuhan hub dari Indonesia Barat ke Indonesia Timur dan sebaliknya menggunakan kapal besar. Pelabuhan hub didukung oleh pelabuhan lebih kecil yang bertindak sebagai pengumpan. Tol laut bertujuan untuk menyelamatkan rute perdagangan maritim dan kemudahan konektivitas sehingga akan membawa manfaat ekonomi yang besar. Dengan tol laut dan perbaikan infrastruktur jalan, target pemerintah untuk menurunkan rasio biaya logistik menjadi 19,2 persen dalam lima tahun ke depan akan dapat tercapai. Selain itu, keberadaan tol laut diharapkan dapat mengurangi perkembangan ketidakseimbangan ekonomi antara Indonesia Barat dan Indonesia Timur. Dalam konsep tol laut, kapal besar secara teratur akan berlayar sepanjang perjalanan dari Pelabuhan Belawan ke Pelabuhan Bitung di Indonesia Timur. Rute tol laut

adalah Belawan - Tanjung Priok - Tanjung Perak - Makassar - Bitung. Perjalanan dari satu pelabuhan hub ke yang lain memakan waktu 2 sampai 3 hari. 24 pelabuhan telah diidentifikasi untuk mempercepat transformasi negara itu menjadi poros maritim dunia.

Untuk meningkatkan konektivitas dan merevitalisasi sistem logistik nasional secara menyeluruh, tol laut harus didukung oleh infrastruktur lainnya seperti jalan, transportasi sungai, dan kereta api. Selain itu, industri maritim terkait seperti pengiriman dan industri galangan kapal juga harus dikembangkan. Sistem logistik nasional yang lebih baik dan efisien akan mendorong pertumbuhan ekonomi sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia.

Mengenai tol laut ini, KADIN memandang bahwa tol laut akan berhasil jika disinkronkan dengan konsep Pendulum Nusantara yang diusulkan oleh Kementerian Perhubungan dan PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II, dan dengan cetak biru Sislognas. Selain itu, konsep yang diajukan oleh Joko Widodo dan Jusuf Kalla perlu kerjasama dari berbagai instansi sehingga dapat berjalan secara efektif. Tol laut perlu disinkronkan sehingga tiga konsep dapat diintegrasikan dan dapat berjalan secara

efektif untuk meringankan masalah konektivitas. Konsep tol laut dapat meningkatkan daya saing ekonomi dan dapat mengurangi kesenjangan antara bagian barat dan timur Indonesia. Tol laut adalah rute untuk kapal dengan kapasitas 3.000 TEUs bergerak bolak-balik secara teratur dari Aceh hingga Papua. Kunci sukses dari konsep tol laut adalah mengembangkan pelayaran laut pendek sebagai pembawa logistik ke pelabuhan besar. Pelayaran laut pendek akan menghubungkan pulau melalui pengiriman rute antara pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpan. Pengadaan kapal untuk pelayaran laut pendek masih belum dapat dipenuhi secara menyeluruh oleh galangan kapal domestik sehingga sebagian besar kapal masih diimpor. Ada tiga isu strategis untuk mendukung pengiriman laut pendek. *Pertama* adalah Bank dan kontribusi non-bank. *Kedua* adalah insentif pajak untuk pengiriman dan industri pelayaran. *Ketiga* adalah kontrak jangka panjang dari *off taker* (Investor Daily: 2014).

Namun, tol laut ini memiliki sejumlah tantangan. salah satu penyebab tingginya biaya logistik Indonesia adalah inefisiensi di sisi pelayarannya. Pelayaran tidak efisien lantaran kapasitas kapal Indonesia lebih rendah dibanding kapal

asing. Pihak asing menggunakan kapal besar sehingga unit biaya lebih kecil. Semakin besar ukuran kapal, semakin murah biayanya. Sehubungann dengan muatan yang terkadang kosong, diperlukan *sharing* muatan kapal. Di samping itu, kapal besar juga membutuhkan pelabuhan-pelabuhan sandar yang juga dalam. Indonesia memiliki 111 pelabuhan komersial, 1.481 pelabuhan nonkomersial, dan 800 pelabuhan khusus. Dari semua itu, pelabuhan dengan LWS 14 meter yang bisa melayani kapal kapasitas 5.000 TEU barulah Tanjung Priok. Adapun pelabuhan dengan LWS 9 meter hanya bisa disandari kapal berkapasitas 1.000-1.500 TEU (kompas.com:2014).

Peran strategis pelabuhan, koordinasi antara tingkat pemerintahan dan swasta / kerjasama publik sangat penting dalam memahami posisi logistik maritim. Negara secara teratur memberikan subsidi dan bantuan ke berbagai industri dan sektor untuk meningkatkan daya saing nasional. Sebagian besar pemerintah terutama di negara-negara maju membantu industri maritim mereka menggunakan subsidi. ASEAN juga mengakui semakin pentingnya logistik maritim yang efisien sebagai fondasi untuk Komunitas Ekonomi ASEAN.

Sistem transportasi yang baik dalam kegiatan logistik bisa menyediakan efisiensi

logistik yang lebih baik, mengurangi biaya operasi, dan meningkatkan kualitas layanan. Perbaikan sistem transportasi membutuhkan usaha dari sektor publik dan swasta. Sistem transportasi adalah kegiatan ekonomi yang paling penting di antara komponen bisnis di sektor logistik. Sekitar sepertiga sampai dua pertiga biaya dari biaya logistik perusahaan dihabiskan untuk transportasi. Pentingnya logistik dan infrastruktur perdagangan tidak boleh dianggap remeh. Negara-negara yang telah berinvestasi dalam infrastruktur perdagangan, telah melakukan reformasi manajemen pelabuhan dan telah membuka pasar layanan logistik untuk investor asing dan mampu menangkap manfaat dari perdagangan global.

Pemanfaatan dan pembenahan infrastruktur pelabuhan, jalan raya, atau "dry port" yang baik akan meningkatkan efektivitas sistem logistik secara keseluruhan. Terkait dengan sistem logistik jalur laut, perlu adanya perbaikan terhadap regulasi perizinan kapal logistik agar efisien dan murah. Dengan perizinan yang efisien dan ditambah infrastruktur yang baik, mampu menaikkan pendapatan pelayaran logistik sekitar tujuh sampai sembilan persen. Hal ini mengingat pengangkutan melalui jalur laut merupakan sistem logistik yang termurah. Peran jalur laut harus

ditingkatkan dalam Sislognas, sebagaimana yang telah dicanangkan oleh Pemerintah (metrotvnews: 2015).

Bisnis logistik di Indonesia tumbuh semakin cepat sehingga membutuhkan dukungan pengembangan infrastruktur, integrasi sistem transportasi, serta penyediaan sumber daya manusia (SDM) logistik yang andal. Pemerintah juga berupaya untuk membuat sektor ini menjadi efisien. Pertumbuhannya begitu besar dan cepat, dan secara nasional tantangan terbesar kita adalah bagaimana menekan biaya logistik ini di bawah 10 persen dari biaya produksi. Salah satu hal penting dalam Sislognas adalah penyediaan SDM bidang logistik yang mumpuni. Posisi geografis Indonesia sangat strategis dan membuat Indonesia memiliki peluang untuk menjadi pusat logistik di ASEAN khususnya dan Asia.

Transportasi dan logistik memiliki hubungan dengan tujuan pembangunan ekonomi dan sosial. Transportasi dan logistik dapat meningkatkan kinerja perdagangan, yang menyebabkan pendapatan yang lebih tinggi, keuntungan kerja, dan tingkat kemiskinan yang lebih rendah. Transportasi dan logistik yang efisien adalah kunci untuk pencapaian tujuan pembangunan sosial. Pengaturan

sektor transportasi dan logistik serta penciptaan kualitas lingkungan bisnis yang baik dapat menjadi faktor penting dalam pengembangan dan perluasan rantai nilai global (GVCs).

PENUTUP

Sektor logistik Indonesia sangat penting untuk memastikan pembangunan ekonomi yang lebih seimbang di seluruh nusantara. Tantangan infrastruktur serta kurangnya profesional logistik yang berkualitas harus segera disikapi untuk memastikan bahwa Indonesia mampu bersaing secara efektif di tingkat regional dan global. Terlepas dari tantangan ini, perusahaan nasional membutuhkan jasa logistik dan teknologi yang lebih canggih untuk melayani pasar lokal maupun internasional. Sebuah sistem *linkage* seperti yang telah digariskan dalam Sislognas merupakan hasil kolaborasi antara pemerintah dan sektor swasta untuk meningkatkan pelabuhan laut, bandara, jalur kereta api dan jalan di samping infrastruktur informasi teknologi yang akan mendukung pembangunan ekonomi nasional.

Peningkatan daya saing Indonesia dalam sektor maritim menjadi tanggung jawab bersama baik pemerintah, sektor swasta maupun masyarakat Indonesia.

Masih banyak masalah yang harus segera diselesaikan terkait dengan infrastruktur, kemampuan SDM, dan masalah konektivitas. Perbaikan logistik nasional harus segera dilakukan secara terintegrasi pada seluruh lini. Memperbaiki kondisi pelabuhan di seluruh negeri, atau membangun yang baru, adalah bagian penting dari rencana pemerintah untuk menghubungkan ribuan pulau yang membentuk kepulauan Indonesia. Indonesia sebagai negara kepulauan bergantung pada logistik berbasis maritim sebagai tulang punggung untuk logistik dan transportasi. Sebagai negara kepulauan, transportasi laut sangat penting, sehingga perkembangan dari pelabuhan sangat penting untuk memfasilitasi pertumbuhan ekonomi. Program tol laut untuk mendukung konektivitas diharapkan dapat mengurangi biaya logistik yang ada. Keseriusan pemerintah dalam penciptaan Indonesia sebagai poros maritim dunia akan menjadikan Indonesia sebagai pusat interaksi baik di tingkat regional maupun global.

REFERENSI

Bassinette, Josephine, "Open for business? Investing in Indonesia's new era",

- dalam *The Economist Intelligence Unit Limited*, 2015
- Center of Logistics and Supply Chain Studies, Institut Teknologi Bandung (ITB), Asosiasi Logistik Indonesia, Panteia/NEA, STC-Group and the World Bank., *State of Logistics Indonesia 2013*, Agustus 2013
- Center of Logistics and Supply Chain Studies, Institut Teknologi Bandung (ITB), Asosiasi Logistik Indonesia, Panteia/NEA, STC-Group and the World Bank., *State of Logistics Indonesia 2015*, Maret 2015
- Simatupang, Goldy Evi Grace, “Konektivitas Maritim: Integrasi Nasional Dan Keterhubungan Global”, diakses dari <http://www.fkpmaritim.org/konektivitas-maritim-integrasi-nasional-dan-keterhubungan-global/>
- Sukaesih, Mamay, “Analysis: Opportunities and challenges in the maritime sector”, diakses dari <http://www.thejakartapost.com/news/2015/03/18/analysis-opportunities-and-challenges-maritime-sector.html>
- Wirabrata, Achmad, “Peningkatan Logistic Performance Index (LPI) Dan Rendahnya Infrastruktur Pendukung”, dalam *Info Singkat* Vol.V, No.09/I/P3DI/Mei/2013
- Zaman, Muhammad Badrus dkk, “Connectivity Analysis of port in Eastern Indonesia”, dalam *Procedia Earth and Planetary Science* 14 (2015) 118 – 127
- “Menakar Keuntungan dari Pembenahan Sistem Logistik Nasional “, diakses dari <http://ekonomi.metrotvnews.com/read/2015/03/21/374536/menakar-keuntungan-dari-pembenahan-sistem-logistik-nasional>
- “Jika Dijalankan, Ini Tantangan Tol Laut Jokowi”, diakses dari <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/10/21/140647326/Jika.Dijalankan.Ini.Tantangan.Tol.Laut.%20Jokowi>.
- “Sea Highway Implementation Needs Synergy Among Institutions”, dalam *Investor Daily*, 28 August 2014