

DUKUNGAN TRANSPORTASI LOGISTIK DAN DAYA SAING INDONESIA DALAM MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN

THE SUPPORT OF LOGISTICS TRANSPORTATION AND INDONESIAN COMPETITIVENESS IN DEALING WITH ASEAN ECONOMIC SOCIETY

Budi Sitorus
Sekretariat Jenderal
Kementerian Perhubungan
budi_dephub@yahoo.co.id

Tulus Irfan Harsono Sitorus
Badan SAR Nasional
tulus.sitorus@yahoo.com

ABSTRACT

The objective of the research is to actualize the reinforcement in the national logistics system, to encourage the creation of reliable and competent logistics human resources and to have the standard of needs set. The fundamental issues in ASEAN regional trade are eliminating existing problems and obstacles, among others (1) the absence of integrated policies and laws and regulations; (2) the limited number and qualification of Logistic and Supply Chain Management (SCM) human resources (3) the high cost in loading and unloading activities at ports; (4) inadequate infrastructure of deep sea transportation in supporting port activities; (5) there are still many less relevant licenses; (6) the excessive licensing time. The research is qualitative descriptive, with concept analysis method. Focusing on a pre-existing concept, to be better understood, described, explained and implemented in the field.

Keywords: *national logistics system; logistics performance; ASEAN economic community*

ABSTRAK

Tujuan penelitian adalah mewujudkan penguatan dalam sistem logistik nasional, mendorong terciptanya SDM logistik yang andal dan memiliki kompetensi serta memiliki standar kebutuhan yang ditetapkan. Permasalahan mendasar dalam perdagangan kawasan ASEAN adalah menghilangkan masalah dan hambatan yang ada, antara lain (1) belum adanya kebijakan dan peraturan perundang-undangan yang terpadu; (2) jumlah dan kualifikasi SDM Logistik dan Supply Chain Management (SCM) yang terbatas, (3) masih terjadi biaya tinggi (high cost) dalam aktivitas bongkar muat di pelabuhan; (4) kurang memadainya infrastruktur transportasi laut dalam menunjang kegiatan di pelabuhan; (5) masih banyaknya perizinan yang kurang relevan; (6) waktu proses perizinan yang terlalu lama. Penelitian bersifat deskriptif kualitatif, dengan metode analisis konsep. memfokuskan kepada suatu konsep yang telah ada sebelumnya, agar lebih dipahami, digambarkan, dijelaskan dan implementasinya di lapangan.

Kata Kunci : sistem logistik nasional; kinerja logistik; masyarakat ekonomi ASEAN

PENDAHULUAN

Pada era globalisasi serta persiapan Indonesia menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) menuntut untuk meningkatkan daya saing, perbaikan infrastruktur pelabuhan dan mendorong sistem logistik yang lebih efisien. Sebagaimana diketahui bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar, terletak pada posisi strategis di antara 2 (dua) benua dan 2 (dua) samudera, oleh karena itu diperlukan sistem logistik yang andal dan sumber daya manusia sektor logistik yang profesional untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur berdasarkan ideologi negara.

Sesuai dengan amanat UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran peraturan tersebut mewajibkan pelayaran dilakukan oleh kapal berbendera Merah Putih, serta melaksanakan asas *cabotage* di pelabuhan Indonesia. Dalam 9 (sembilan) tahun terakhir bergulirnya asas *cabotage*, telah menjadi lokomotif pertumbuhan bagi perekonomian nasional dan terbukti efektif dalam menyerap tenaga kerja maupun investasi. Sebagai turunan dari UU Nomor 17 Tahun 2008 yaitu Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda yang mengatur angkutan barang dengan 2 (dua) moda atau lebih atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda, telah memberikan kepastian untuk melakukan usaha angkutan multimoda dan kegiatan logistik.

Sistem logistik nasional perlu didorong untuk menghasilkan produk berkualitas dengan harga yang bersaing. Upaya yang mendasar untuk mendorong meningkatkannya kinerja logistik nasional diperlukan menghilangkan berbagai hambatan dalam sektor logistik yaitu koordinasi antar lembaga terkait sistem logistik nasional yang terpadu, sumber daya manusia sektor logistik yang profesional, mengurangi proses bongkar muat di pelabuhan yang membuat biaya tinggi (*high cost*), meningkatkan pemenuhan

investasi dalam infrastruktur di pelabuhan untuk proses bongkar muat, memperpendek proses perizinan, dan penggunaan teknologi informasi dalam meningkatkan kinerja logistik.

Pusat perhatian pemerintah masih tertuju dalam pembenahan sistem logistik untuk memberikan kepastian dalam berusaha di Indonesia, menurunkan biaya logistik nasional dan peningkatan kompetensi sumber daya sektor logistik, yang menjadi acuan dalam penilaian sistem logistik lingkup kawasan ASEAN dengan 10 (sepuluh) konsentrasi yaitu *maritime cargo handling service, storage & warehousing services, freight transport agency services, other auxiliary services, courier services, packaging services, customs clearance services, international maritime freight transportation excluding cabotage, international rail freight transport services, international road freight transport services*.

Manajemen logistik merupakan salah satu aktivitas menitikberatkan pada cara untuk mengelola barang melalui tindakan perencanaan dan penentuan kebutuhan, pengadaan, penyimpanan, penyaluran, pemeliharaan dan penghapusan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Selain manajemen logistik, perlu untuk diketahui Manajemen Rantai Pasokan (*Supply Chain Management*), adapun pendapat para ahli terkait dengan logistik dan manajemen rantai pasokan sebagai berikut :

Kerin, Hartley, dan Rudelius (2000), logistik melibatkan kegiatan-kegiatan yang fokus untuk mendapatkan jumlah yang tepat dari produk yang tepat (*of the right products*) ke tempat yang tepat (*to the right place*) pada waktu yang tepat (*at the right time*) pada biaya yang rendah (*at the lowest possible cost*)

David Blanchard (2010), *Supply chain management (SCM) is the management of a network of interconnected businesses involved in the provision of product and service packages required*

by the end customers in a supply chain. [2] Supply chain management spans all movement and storage of raw materials, work-in-process inventory, and finished goods from point of origin to point of consumption.

Heizer & Render (2004), mendefinisikan *Supply Chain Management* (Manajemen Rantai Pasokan) sebagai kegiatan pengelolaan kegiatan-kegiatan dalam rangka memperoleh bahan mentah menjadi barang dalam proses atau barang setengah jadi dan barang jadi kemudian mengirimkan 7 produk tersebut ke konsumen melalui sistem distribusi. Kegiatan-kegiatan ini mencakup fungsi pembelian tradisional ditambah kegiatan penting lainnya yang berhubungan antara pemasok dengan distributor.

Chopra (2007), mengartikan *Supply Chain Management* (Manajemen Rantai Pasokan) sebagai pendekatan yang holistik dan strategis dalam hal permintaan, operasional, pembelian, dan manajemen proses logistik. Willem (2016) mendefinisikan *Supply Chain Management* sebagai pengintegrasian sumber bisnis yang kompeten dalam kegiatan penyaluran barang, mulai dari tempat bahan baku sampai ke konsumen atau pemakai akhir, mencakup penyediaan bahan baku, proses produksi, distribusi, ritel, konsumen, pergudangan dan transportasi melalui sistem informasi untuk meningkatkan nilai para pihak terkait untuk memenuhi kebutuhan dan kepuasan Pelanggan.

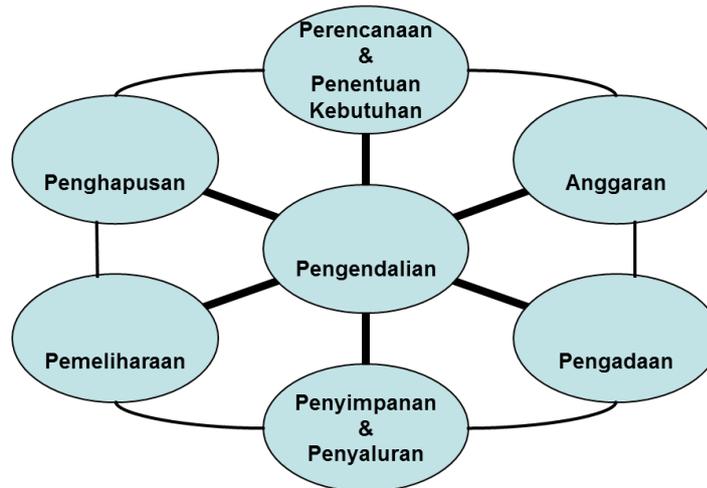
Tujuan dari logistik (Bowersox, 2002) adalah menyampaikan barang jadi dan bermacam-macam material dalam jumlah yang tepat pada waktu yang dibutuhkan, dan dengan total biaya yang terendah. Melalui proses logistiklah material kompleks, material yang sangat luas dari negara industri dan produk-produk didistribusikan melalui saluran-saluran distribusi untuk konsumen. Penyelenggaraan logistik memberikan kegunaan (*utility*) waktu dan tempat. Kegunaan tersebut merupakan aspek penting dari operasi perusahaan dan

juga pemerintah. Ciri-ciri utama logistik adalah integrasi berbagai dimensi dan tuntutan terhadap pemindahan (*movement*) dan penyimpanan (*storage*) yang strategis sistem logistik disusun untuk tiga tujuan utama, yaitu (1) *Order processing*, termasuk informasi yang sangat kuat tentang aliran sistem logistik dan jumlah operasi. (2) *Inventory management*, bagaimana mengatur penimbunan barang yang akan diproduksi, dikirim dan dijual. (3) *Freight transportation*, sangat berpengaruh di bidang perekonomian, karena transportasi muatan biasanya mempunyai perbedaan jarak yang sangat jauh antara satu tempat dengan yang lainnya.

Michael (2003), "*Supply chain management is the coordination of production, inventory, location, and transportation among the participants in a supply chain to achieve the best mix of responsiveness and efficiency for the market being served*". Pada Gambar 1 fungsi manajemen logistik yang utama adalah dalam pengendalian, sementara 6 (enam) fungsi lainnya seperti perencanaan, anggaran, pengadaan, penyimpanan dan penyaluran, pemeliharaan dan penghapusan memiliki hubungan terkait.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Agsari Aulia Pamudji dan Tri Achmadi tentang Pengembangan Indikator Logistik Untuk Wilayah Kepulauan, (2012), dapat disimpulkan sebagai berikut : jumlah indikator yang ditentukan sebanyak 5 (lima) indikator kinerja logistik, yaitu : *Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-bounded, dan Continuously Improve*. Wilayah studi adalah Surabaya, Jakarta, Makassar, Kepulauan Nusa Tenggara Timur, dan Kepulauan Maluku.

Penyusunan indeks dilakukan dengan membuat model matematika dan pembobotan indikator dilakukan dengan *Analytic Hierarchy Process*. Model matematika tersebut berisi kerangka penyusunan indeks. Data yang diperlukan adalah data operasional kapal, pelabuhan, tarif, data survei kuesioner dan wawancara.



Sumber: Mustikasari, 2007

Gambar 1. Fungsi Manajemen Logistik

Uji validitas dan reliabilitas dilakukan untuk menguji tingkat validitas dan reliabilitas data yang digunakan sebagai input dari perhitungan. Data tersebut kemudian diujikan dalam model matematis sehingga menghasilkan indeks dari masing-masing kepulauan, yaitu Kepulauan Maluku yaitu 2.85, Kepulauan Nusa Tenggara Timur yaitu 2.78, dan Makassar yaitu 2.95.

Maksud penelitian adalah melakukan proses identifikasi kemampuan sumber daya manusia sektor logistik, melakukan evaluasi terhadap kelembagaan logistik nasional, melakukan evaluasi infrastruktur terkait dengan sistem logistik. Dalam rangka mewujudkan penguatan dalam sistem logistik nasional, mendorong terciptanya SDM logistik yang andal dan memiliki kompetensi serta memiliki standar kebutuhan yang ditetapkan. Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode analisis konsep. memfokuskan kepada suatu konsep yang telah ada sebelumnya, agar lebih dipahami, digambarkan, dijelaskan dan implementasinya di lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Daya Saing Indonesia

Peringkat daya saing Indonesia 2016-2017 berada di peringkat 63 atau turun 26 peringkat dibandingkan posisi tahun 2015-2016 yang berada di urutan 37, hal tersebut seperti dimuat dalam *Global Competitiveness Index*, meski Indonesia telah banyak melakukan reformasi di berbagai sektor, namun secara performansi empat negara lain berhasil menggeser posisi Indonesia. Negara tersebut yakni Malta, India, Kuwait dan Azerbaijan. Berdasarkan peringkat daya saing Indonesia dapat dilihat pada Tabel 1.

Perbaikan terhadap daya saing Indonesia perlu terus didorong terhadap sektor iklim investasi, regulasi perdagangan maupun industri, kerjasama baik tingkat ASEAN maupun kawasan Asia Pasifik dan mendorong peran sektor swasta dalam meningkatkan kinerja logistik. Oleh karenanya, perlu dikaji kembali kebijakan yang selama ini masih memiliki hambatan dalam rangka pertumbuhan investasi dan kepastian berusaha dalam negeri. Dari sektor perindustrian, dibutuhkan adalah ketersediaan energi dan sumber daya

Tabel 1. Peringkat Daya Saing Indonesia

Negara	2015- 2016	2016- 2017
Indonesia	37	63
Singapura	2	2
Malaysia	18	25
Vietnam	56	60
Thailand	32	34
Laos	83	93

Sumber : WEF, 2016

Tabel 2. Peringkat Logistic Performance Index ASEAN

Negara	2010	2012	2014	2016
Singapura	2	2	5	5
Malaysia	27	29	25	32
Thailand	35	38	35	45
Indonesia	75	59	53	63

Sumber : World Bank, 2016

manusia sektor industri, dengan demikian produk yang dihasilkan perlu pengawasan sehingga hasil dapat terjaga, meningkatkan dan mengembangkan inovasi serta model dari turunan produk industri tersebut. Dari segi transportasi, perlu didukung agar pengembangan dapat terealisasi dengan adanya perencanaan yang matang dan didukung sumber daya manusia andal dalam penyusunan rencana pembangunan infrastruktur, serta anggaran sehingga realisasi terhadap target sesuai dengan harapan.

B. Peringkat Logistik Indonesia

Pada tahun 2016, World Bank merilis data bahwa Logistic Performance Index (LPI) Indonesia berada pada ranking 63 dunia, dengan skor 3,08. Peringkat LPI disusun berdasarkan skor dari kinerja masing-masing negara. Skor kinerja tertinggi adalah 5 yang dihitung berdasarkan 6 (enam) komponen, yaitu: (1) *Custom*; (2) *Infrastructure*; (3)

International Shipments; (4) *Logistics quality and competence*; (5) *Tracking and tracing*; dan (6) *Timeliness*.

Sedangkan perkiraan total biaya logistik Indonesia masih sangat tinggi, yakni diatas 25 persen dari PDB, dengan komposisi 12,04 persen untuk biaya transportasi, 9,47 persen untuk biaya persediaan (*inventory*) dan 4,52 persen untuk biaya administrasi.

Data tersebut menunjukkan bahwa logistik di Indonesia masih relatif tinggi, bahkan jika dibandingkan beberapa negara tetangga seperti Singapura 8 persen, Malaysia 13 persen, dan Thailand 20 persen, peringkat tersebut dapat dilihat dalam Tabel 2.

Tabel 2 di atas, pengembangan moda transportasi sangat penting khususnya dalam upaya meningkatkan kinerja transportasi untuk meningkatkan nilai LPI Indonesia ke depan, dengan demikian dapat menurunkan biaya logistik sebagai salah satu upaya memberikan jaminan kemudahan dalam sistem distribusi komoditas.

Tabel 3 Peringkat Kualitas Infrastruktur

Negara	2014-2015	2016-2017
Indonesia	72	60
Malaysia	20	24
Singapura	5	2
Thailand	45	49

Sumber : *World Economic Forum*, 2016

C. Infrastruktur Transportasi Indonesia

Perbandingan kualitas infrastruktur Indonesia, seperti laporan telah dirilis oleh *World Economic Forum*, pada tahun 2016 menempatkan kualitas Indonesia pada urutan 60, hal tersebut diukur berdasarkan lima penilaian yaitu kualitas infrastruktur total, infrastruktur jalan, infrastruktur kereta api, infrastruktur pelabuhan, infrastruktur bandara dan infrastruktur listrik, seperti pada Tabel 3.

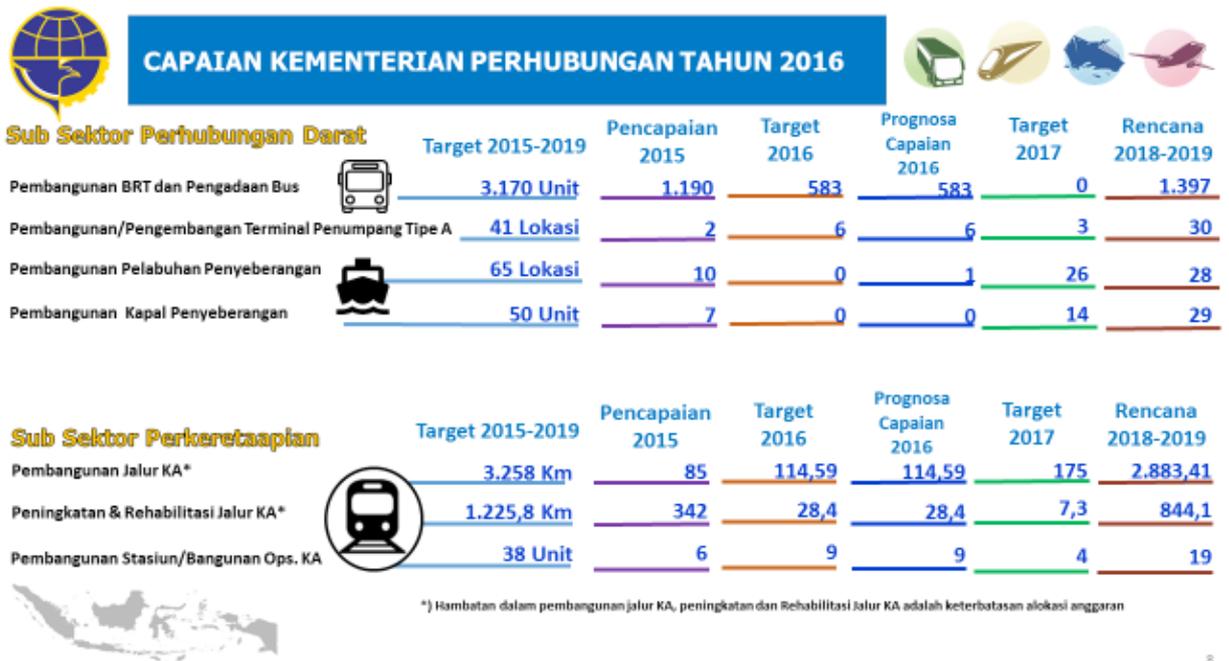
Tabel 3 di atas, dapat dikatakan bahwa ongkos logistik barang pada tahun 2016 di Singapura, Malaysia, dan Amerika berada di bawah 5 persen. Pemerintah terus berusaha untuk memperbaiki kualitas infrastruktur Indonesia, dimana hal tersebut dapat dilihat dalam capaian sektor transportasi sesuai dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, dalam sektor perhubungan darat (1) Pembangunan BRT dan Pengadaan bus dengan target 2015-2019 sebanyak 3.170 unit, untuk capaian tahun 2015 sebanyak 1.190 unit, tahun 2016 sebanyak 583 unit; (2) Pembangunan/pengembangan terminal penumpang tipe A dengan target 2015-2019 sebanyak 41 lokasi, untuk capaian tahun 2015 sebanyak 2 lokasi dan tahun 2016 sebanyak 6 lokasi.

Berikut (3) Pembangunan pelabuhan penyeberangan target 2015-2019 sebanyak 65 lokasi, untuk capaian tahun 2015 sebanyak 10 lokasi dan tahun 2016 sebanyak 1 lokasi. (4) Pembangunan kapal penyeberangan target 2015-2019

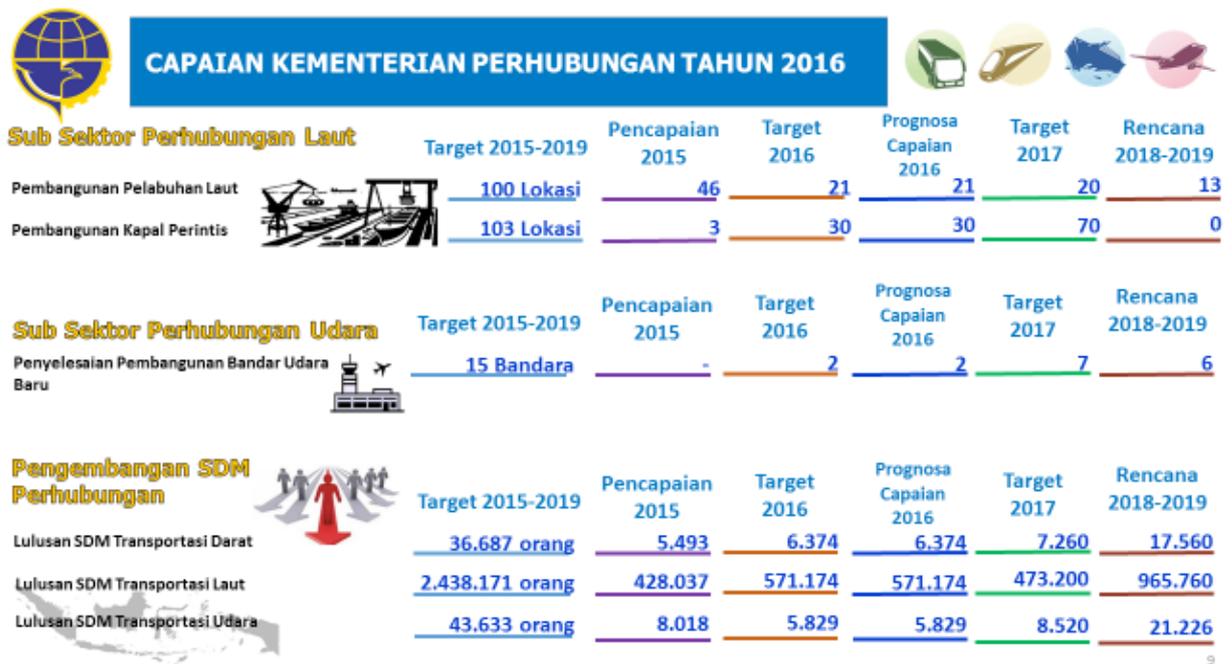
sebanyak 50 unit, untuk capaian tahun 2015 sebanyak 7 unit, dan tahun 2017 sebanyak 14 unit. Sedangkan dalam sektor perkeretaapian (1) Pembangunan jalur KA target tahun 2015-2019 sebanyak 3.258 Km, untuk capaian tahun 2015 sebanyak 85 km, dan tahun 2016 sebanyak 114,59 km; (2) Peningkatan dan rehabilitasi jalur KA target tahun 2015-2019 sebanyak 1.225,8 km, untuk capaian tahun 2015 sebanyak 342 km, dan tahun 2016 sebanyak 28,4 km; (3) Pembangunan stasiun/bangunan Ops KA target tahun 2015-2019 sebanyak 38 unit, untuk capaian tahun 2015 sebanyak 6 unit, dan tahun 2016 sebanyak 9 unit.

Sektor perhubungan laut terdapat pengembangan (1) Pengembangan pelabuhan laut target tahun 2015-2019 sebanyak 100 lokasi, untuk capaian tahun 2015 sebanyak 46 lokasi, dan tahun 2016 sebanyak 30 lokasi; (2) Pembangunan kapal perintis target tahun 2015-2019 sebanyak 103 lokasi, untuk capaian tahun 2015 sebanyak 3 lokasi, dan tahun 2016 sebanyak 30 lokasi. Sektor Perhubungan Udara terdapat pengembangan (1) Penyelesaian pembangunan Bandar Udara target 2015-2019 sebanyak 15 bandara, untuk capaian tahun 2016 sebanyak 2 lokasi dan tahun 2017 sebanyak 7 lokasi (Gambar 2, 3).

Fokus dan Kebijakan Kementerian Perhubungan Tahun 2017 yaitu (1) melalui peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi, (2) peningkatan kapasitas, (3) peningkatan kualitas pelayanan, (4) tata kelola dan regulasi.



Sumber : Kementerian Perhubungan
Gambar 2 Capaian Kementerian Perhubungan Darat Tahun 2016



Sumber : Kementerian Perhubungan
Gambar 3 Capaian Kementerian Perhubungan Laut, Udara dan Perkeretaapian Tahun 2016

Sedangkan kegiatan yang menunjang fokus dan kebijakan tahun 2017 yaitu (1) Fokus Peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi. Melakukan kegiatan pembangunan Faskes LLAJ dan

Jembatan Timbang, pembangunan SBNP, pembangunan Kapal Negara (Kapal Patroli & Kapal Navigasi), pembangunan dan penyediaan fasilitas keselamatan penerbangan (fasilitas keamanan, fasilitas

pendaratan visual dan Pagar Pengaman), pembangunan SINTELIS KA, dan pengerukan Alur dan Break water. (2) Fokus Peningkatan kapasitas. Melakukan Pembangunan dan Pengembangan Terminal dan Pelabuhan SDP, Pembangunan dan Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Laut, Pembangunan dan Pengembangan Bandara, Pembangunan dan Pengembangan Jaringan KA, Pengembangan Infrastruktur Perhubungan di Wilayah Tertinggal, Terluar dan Perbatasan Negara, Pembangunan Kapal, Pengadaan Bus, Pembangunan Kampus Diklat Beserta Kelengkapannya.

Selain kedua fokus dan kebijakan tersebut, terdapat (3) fokus Peningkatan kapasitas. Peningkatan kapasitas dapat dilakukan dengan cara Rehabilitasi Terminal, Pelabuhan Penyeberangan, Pelabuhan Laut, Bandara serta Kampus Diklat, Subsidi Pelayanan Perintis (LLAJ, Penyeberangan, Angkutan Laut, Angkutan Udara dan KA), Integrasi Sistem Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) di Pusdatin, Pengembangan dan Pembangunan Sistem Perizinan Secara On Line, Penyusunan Pedoman dan SOP, Peningkatan Kualitas SDM Perhubungan. (4) Fokus Tata Kelola dan Regulasi, hal ini dapat dilakukan dengan memperhatikan Belanja Operasional (Gaji, Tunjangan, Operasional Lainnya), Penyusunan, Pemenuhan Dokumen Perencanaan Dan Dokumen Lingkungan Hidup Program Strategis Perhubungan, Serta Peraturan Perundang-undangan, Litbang dan Kegiatan Pengawasan Internal, Penataan Organisasi dan Komunikasi dan Kehumasan.

D. Biaya *Container Handling Charge (CHC)*

Container handling charges (CHC) adalah biaya yang dikenakan oleh pengelola terminal peti kemas kepada pengguna jasanya – biasanya adalah *shipping line* – sejak kapal sandar, membongkar muatan hingga menumpuk peti kemas di lapangan penumpukan atau *stacking/container yard*.

Sebagai contoh pada tahun 2014,

shipping line di Pelabuhan Tanjung Priok membayar CHC untuk peti kemas ukuran 20 kaki dengan kondisi full container load/ FCL sebesar US\$83 per boks sedangkan untuk peti kemas 40 kaki sebesar US\$124 per boks. Ketika akan menagih biaya CHC kepada shipper atau pemilik barang, pihak *shipping line* menambahkan surcharge sebesar US\$12 untuk peti kemas 20 kaki dan US\$21 untuk peti kemas 40 kaki. Gabungan biaya CHC dan surcharge ini diistilahkan dengan *terminal handling charges (THC)*.

Perubahan THC lantaran CHC kini dihitung dari sejak kapal sandar, membongkar kontainer, memindahkan ke Gerbong Kereta, transportasi kereta api dari pelabuhan ke stasiun CDP, membongkar container di stasiun CDP, hingga menumpuk peti kemas di lapangan penumpukan atau *stacking* di Container Yard CDP. Secara singkat, dapat dikatakan bahwa komponen pembentuk biaya CHC akan bertambah.

Oleh karenanya disarankan besaran *Container Handling Charge (CHC)* diusulkan sebagai bagian dalam Terminal Handling Charge (THC), hal tersebut untuk memprediksi besaran surcharge yang akan dikenakan kepada pihak pelayaran.

E. Tenaga Sektor Logistik

Pemerintah saat ini menggandeng *Building Services Worker Certification (BSWC)* untuk menyertifikasi tenaga ahli di bidang logistik agar diakui internasional. (*VIVAnews*, 18 Februari 2013), dikarenakan sertifikasi pekerja (SDM) bidang logistik menjadi kebutuhan yang mendesak dan wajib dilakukan sebagai upaya memproteksi pekerja logistik dalam negeri agar memiliki standarisasi yang diakui secara internasional.

Menurut data dari Kementerian Perekonomian Bidang Industri dan Perdagangan, Pemerintah menargetkan sertifikasi sekitar 3.000 orang tenaga kerja logistik. Hal tersebut dilakukan guna memenuhi kebutuhan nasional terhadap

tenaga ahli logistik yang bersertifikasi, saat ini banyak tenaga ahli bidang logistik Indonesia yang belum diakui internasional, akibat tidak adanya sertifikat. Pemerintah mendorong perusahaan logistik untuk menyertifikasi tenaga ahli logistik. Indonesia membutuhkan minimal 5.000 orang tenaga ahli logistik yang gajinya di atas US\$1.000 per bulan, saat ini Indonesia lebih banyak mengimpor tenaga kerja pelabuhan dengan gaji US\$6.000 per bulan dari Filipina.

F. Perbaikan Terhadap Logistik Indonesia

Kualitas infrastruktur transportasi dirasakan semakin membaik, namun manajemen operasional seperti *on time performance* dan *dwelling time* pelabuhan perlu perbaikan. Perbaikan sistem logistik nasional perlu dilakukan secara bertahap demi menciptakan daya saing Indonesia serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, adapun perbaikan sistem logistik nasional dapat dilakukan sebagai berikut : (1) Perbaikan bidang logistik dimulai dengan membenahan aliran logistik untuk ekspor dan impor yang menggunakan sistem satu pintu "*National Single Windows*" dengan cara menggunakan satu dokumen.

Berikut (2) Menerapkan kebijakan fiskal dan moneter untuk sistem logistik nasional, dengan memberikan keringanan pajak atau insentif untuk mendorong swasta, badan usaha daerah dan/atau badan usaha Indonesia untuk menciptakan iklim usaha yang sehat. (3) Melakukan perbaikan dalam Standar Operasional Prosedur dalam sistem bongkar muat di pelabuhan dengan meningkatkan kinerja bongkar muat pelabuhan dan menambah *ship to shore (STS)* crane baru dan memberikan *privilege* terhadap perusahaan pelayaran untuk melakukan ekspansi rute yang baru dirintis serta jaminan kemudahan dalam hal pelayanan dan penyediaan fasilitas.

Selanjutnya dengan (4) Menerapkan sistem teknologi dan

informatika pada sistem pengurusan dokumen dimana salah satunya sebagai upaya untuk efisiensi waktu dan biaya dan apabila dokumen telah lengkap baru dapat diproses. (5) Meningkatkan integrasi antar moda, menciptakan pelabuhan hub sebagai pelabuhan pengumpul sebelum masuk ke pelabuhan utama. (6) Memperbaiki kegiatan usaha di pelabuhan sebagaimana yang telah diamanatkan dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, melaksanakan asas *cabotage* sebagai usaha agar pelayaran nasional dapat bangkit kembali.

Selanjutnya (7) Biaya *container handling charge* (CHC) atau biaya yang berhubungan langsung dengan masyarakat sebaiknya ditentukan bersama oleh Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia, Asosiasi Tenaga Bongkar Muat, dimana biaya tersebut menghasilkan biaya riil (biaya yang terjadi antara investasi, tarif biaya pokok dan keuntungan dari kegiatan di pelabuhan), biaya container handling harus tetap mempertimbangkan kepuasan pelanggan (*Customer Satisfaction*), meningkatkan daya saing pelabuhan dalam kegiatan bongkar muat. (8) Memberlakukan mata uang Rupiah pada biaya kegiatan usaha di pelabuhan, sebagai upaya untuk mengurangi dampak pada melemahnya mata uang rupiah pada dollar.

Indonesia menjadi negara yang masih menagihkan ongkos di pelabuhan menggunakan mata uang asing untuk pembayaran kapal dan handling charge menggunakan dollar, oleh karena itu Pemerintah melalui Menko Perekonomian telah menggalakkan UU Nomor 7 Tahun 2011 tentang Mata Uang dalam transaksi kegiatan di pelabuhan.

SIMPULAN

Logistik dan Infrastruktur merupakan 2 (dua) hal yang memiliki

keterkaitan, dimana diperlukan dalam menjaga lajunya pembangunan nasional, menentukan peringkat daya saing dengan negara-negara lain, menghasilkan produk yang berkualitas serta pertumbuhan sektor ekonomi, sosial dan budaya.

Daya saing Indonesia tahun 2016 berada pada peringkat 63 dan Performa Logistik (peringkat 63) dan kualitas infrastruktur Indonesia (peringkat 60) dirasakan masih perlu perbaikan. Hal-hal yang menjadi hambatan dalam sistem logistik adalah kualitas infrastruktur Indonesia, tingginya *biaya containter handling charge (CHC)*, kurangnya kompetensi tenaga bidang logistik. Oleh karena itu, menurut hemat penulis dapat disarankan hal-hal sebagai berikut : (1) perbaikan sektor logistik dimulai dengan memperpendek rantai logistik nasional, (2) koordinasi lintas sektor dalam kegiatan logistik nasional, (3) Memperbaiki sektor transportasi antarmoda/multimoda dalam hal jaringan dan simpul transportasi, (4) Memberikan insentif pajak untuk mendorong sektor swasta, badan usaha untuk menciptakan iklim usaha sektor logistik yang sehat,

Berikut (5) Melakukan perbaikan dalam SOP dalam sistem bongkar muat di pelabuhan, (6) Menerapkan sistem teknologi informatika dalam sistem pengurusan dokumen, (7) Menurunkan *biaya container handling charge (CHC)* di pelabuhan, (8) Menetapkan mata uang Rupiah pada biaya kegiatan usaha di pelabuhan, (9) Mendorong terbentuknya “pusat logistik” dan “rumah logistik”.

DAFTAR PUSTAKA

- Berkowitz, Eric N. Kerin, Roger A. Hartley, S. W., & Rudelius, W. 2000. *Marketing*. New York: Irwin McGraw-Hill.
- Bowersox, Donald J. Closs, David J. & Cooper, M. Bixby. 2002. *Supply Chain Logistics Management*.

New York: The McGraw-Hill Companies, Inc.

- Chopra, S., & Meindl, P. 2007. *Supply Chain Management*. New Jersey: Pearson Education International.
- Blanchard, David. 2010. *Supply Chain Management Best Practices*. John Wiley & Sons, Inc
- Heizer, J., & Render, B. 2014. *Operations Management: Sustainability and Supply Chain Management*. PEARSON.
- Heizer, J. & Render, B. 2004. *Management Operations*. New Jersey.
- Hugos, Michael. 2003. *Essentials of Supply Chain Management*. John Wiley & Sons, Inc.
- Mustikasari. 2007. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta
- Pamudji, Agsari A. & Achmadi, Tri. 2012. “Pengembangan Indikator Logistik untuk Wilayah Kepulauan”. *Jurnal Teknik ITS*, 1.
- [Permen RI] Peraturan Menteri Republik Indonesia No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda. Jakarta: Permen RI
- Siahaya, Willem. 2016. *Sukses Supply Chain Management Akses Demand Chain Management*. Bogor: IN MEDIA.
- [UU RI] Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: UU RI
- VIVA news. 2013. Indonesia Butuh Ribuan Tenaga Ahli Logistik. [diakses] <http://bisnis.news.viva.co.id/news/read/391165-indonesia-butuh-ribuan-tenaga-ahli-logistik>. [6 Maret 2017]
- World Bank. 2016. LPI Report 2016. [diakses] https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf [6 Maret 2017]