

KAJIAN PENINGKATAN PERANAN TRANSPORTASI MULTIMODA DALAM MEWUJUDKAN VISI LOGISTIK INDONESIA 2025

Tulus Irpan H. S.

Badan SAR Nasional
tulus.sitorus@yahoo.com

Imam Sony

Badan Litbang Perhubungan
massony@gmail.com

Sarinah

STMT Trisakti
yoritupang@yahoo.com

ABSTRACT

In the last 10 years, the practice of logistics in the industry changing very remarkable. Global competition in the market of products and services to encourage the diversity of products to meet the needs of market segments are also diverse, high standard of product quality, timely delivery of goods is very dependent on the condition of public infrastructure provided by the government of a country. As a result, the demands of efficiency in higher logistics activities, including the level of security quality, safety and service. The lack of infrastructure support and the absence of "hub port" nationwide; poor management of interconnection or intermodal system between port infrastructure, transportation and warehousing as well as lower network capability, information technology led to the position of Indonesia is low in terms of competition and the logistics performance index compared with many countries in dunia. Tujuan research is to formulate the concept of multimodal transport role in realizing the Vision Logistics Indonesia 2025. The data was collected through a literature review, research results, and related scientific publications. The analysis uses qualitative descriptive approach, as well as to evaluate the public policy analysis to formulate the concept of multimodal transport role in realizing the vision of Indonesian Logistics 2025. The results are realizing the integration of the logistics system and increasing the role of multimodal transport, building a logistic center, to be able to realize the logistics system connectivity national.

Keywords: *Role of multimodal transport, logistics vision of Indonesia in 2025.*

PENDAHULUAN

Transportasi multimoda merupakan komponen utama yang memegang peranan penting dalam mendukung rantai sistem logistik. Perpindahan transportasi multimoda terjadi pada simpul-simpul jaringan sistem transportasi seperti pelabuhan merupakan titik perpindahan moda laut ke jalan atau rel, bandara sebagai titik perpindahan moda udara ke darat dan sebagainya. Oleh karena itu kinerja dan efisiensi simpul-simpul transportasi tersebut akan sangat berpengaruh terhadap kinerja dan efisiensi pergerakan arus barang secara keseluruhan. Sistem transportasi multimoda mengintegrasikan skala geografis yang berbeda dalam pelayanan transportasi pada tataran nasional, wilayah, dan lokal. Pergerakan dari suatu koridor dalam sistem transportasi multimoda yang terdiri dari suatu

rangkaian pusat (*hub*) yang terintegrasi dengan jaringan transportasi wilayah dan lokal. Pusat Kegiatan Lokal sebagai sentral distribusi lokal skala kota dan kabupaten idealnya memerankan fungsi terminal (*transshipment*) lokal yang mengumpulkan dan menyebarkan pergerakan dalam satu kabupaten. Pusat Kegiatan Wilayah sebagai sentral distribusi regional antar kabupaten/kota dalam satu provinsi idealnya mempunyai peran sebagai fungsi terminal regional yang mengumpulkan dan menyebarkan pergerakan antar Kabupaten/Kota dalam Provinsi. Pusat Kegiatan Nasional sebagai sentral distribusi nasional dan hubungan internasional idealnya memerankan fungsi terminal nasional dan internasional yang mengumpulkan dan menyebarkan barang dalam pergerakan nasional maupun internasional. Pada saat ini, kinerja simpul atau terminal dirasakan masih kurang memuaskan dengan ditandai oleh tingginya indikator kinerja pelayanan terminal dan kegiatan di pelabuhan yang sudah melampaui nilai yang disarankan.

Untuk meningkatkan kinerja pelayanan terminal untuk perpindahan angkutan barang dalam mendukung angkutan multimoda serta dalam rangkaantisipasi pertumbuhan angkutan petikemas (*container*) yang terus meningkat, perlu dilakukan langkah-langkah perbaikan dengan cara mengoptimalkan kapasitas atau kemampuan fasilitas yang ada serta kemungkinan perbaikan prosedur dan waktu pelayanan dokumen (*low cost scenario*) dimana tujuan penyelenggaraan angkutan multimoda adalah untuk mewujudkan pelayanan *one stop service* pada angkutan barang, dengan indikator *single seamless service* (S3) yaitu *single operator*, *single tariff*, dan *single document* untuk angkutan barang. Dalam tatanan ekonomi global fungsi logistik atau manajemen logistik memiliki peranan yang penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi untuk meningkatkan kesejahteraan suatu negara, menciptakan lapangan kerja sektor tenaga ahli logistik serta menurunkan

biaya logistik pada saat ini masih mahal bila dibandingkan dengan kawasan Asia Tenggara.

Pada lain sisi, perlu mendapat catatan bahwa peningkatan volume tidak diantisipasi secara merata seperti *Bottleneck* menjadi *trend* global karena pelayanan logistik sangat tergantung pada infrastruktur publik yaitu pada infrastruktur jalan, rel kereta api, pelabuhan, bandar udara, jalur pelayaran yang efektif, serta penambahan kapasitas tidak sesuai dengan pertumbuhan muatan barang secara global. Berjalannya rantai suplai secara global pada banyak negara yang ditandai oleh makin terpencarnya lokasi sentra produksi membuat kompetisi antar stakeholder dan shareholder menjadi semakin kompetitif.

Bersamaan dengan itu, meningkatnya persaingan pada tingkat global mendorong *stakeholder* dan *shareholder* untuk memanfaatkan perkembangan teknologi dengan melakukan investasi teknologi terkini untuk moda transportasi serta pengelolaan informasi agar dapat digunakan lebih efisien dalam kegiatan logistik. Masalah logistik dan transportasi multimoda membutuhkan solusi dan upaya melalui suatu penelitian. Infrastruktur logistik Indonesia lebih banyak menggunakan sistem bersifat konvensional dimana regulasi belum cukup mengatur seluruh kegiatan sektor logistik, masih bersifat sektoral dan tidak komprehensif, dan serta tidak diikuti oleh penegakan hukum (*law enforcement*). Tujuan penelitian adalah merumuskan konsep peranan transportasi multimoda dalam mewujudkan Visi Logistik Indonesia 2025.

Tinjauan Pustaka

Manajemen logistik membahas mengenai serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh pihak manajemen (termasuk di dalamnya *planning*, *implementation*, dan *controlling*) yang mengubah sejumlah bahan baku meliputi sumber-sumber daya alam, sumber-sumber daya manusia, sumber-sumber daya finansial, dan sumber-sumber daya informasi menjadi

produk yang dibutuhkan oleh para konsumen/pengguna akhir dengan melibatkan serangkaian aktivitas logistik meliputi *customer service, demand forecasting, inventory management, logistic communications, material handling, order processing, parts and service support, plant and warehouse site selection, procurement, packaging, reverse logistics, traffic and transportation* serta *warehousing and storage* tanpa mengabaikan keunggulan kompetitif (*competitive advantage*), kegunaan waktu dan tempat (*time and place utility*), pergerakan yang efisien kepada konsumen (*efficient movement to customer*), dan aset kepemilikan (*proprietary asset*).

Rangkaian/rantai kegiatan perpindahan sumber-sumber daya alam, sumber-sumber daya manusia, sumber-sumber daya finansial, dan sumber-sumber daya informasi dalam rangka pemenuhan kebutuhan para konsumen/pengguna akhir secara umum dikenal sebagai “**Supply Chain**” atau “**Rantai Suplai**”.

Angkutan multimoda (*Multimodal Transport*) dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda didefinisikan sebagai: “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.” Angkutan multimoda merupakan komponen penting dari sistem logistik, karena angkutan barang dalam aktivitas logistik pada umumnya menggunakan lebih dari satu moda transportasi.

Angkutan multimoda diatur dalam *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*, dan dalam *ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT)*. Peran angkutan multimoda semakin penting dengan adanya

agenda integrasi sistem logistik ASEAN menuju kepada perwujudan pasar tunggal ASEAN. Integrasi sistem logistik ASEAN dan *ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport* menyiratkan adanya liberalisasi di bidang jasa angkutan multimoda di kawasan ASEAN yang pada akhirnya menuju kepada liberalisasi jasa pada tataran global *General Agreements on Tariffs and Trade (GATT's)*. Dengan demikian perlu diciptakan iklim yang kondusif bagi berkembangnya badan usaha angkutan multimoda nasional yang tumbuh berkelanjutan dan berdaya saing.

Sistem transportasi dengan sejumlah moda dapat dilihat dari dua perspektif konseptual yang berbeda, yaitu: Jaringan transportasi intermodal adalah suatu sistem logistik yang dihubungkan dengan dua atau lebih moda. Setiap moda memiliki karakteristik layanan yang umumnya memungkinkan barang (atau penumpang) untuk pindah ke moda lain yang ada dalam satu perjalanan dari asal ke tujuan, dan jaringan transportasi multimoda adalah satu set moda transportasi yang menyediakan koneksi dari asal ke tujuan.

Kegiatan angkutan multimoda meliputi kegiatan yang dimulai sejak diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda dari pengguna jasa angkutan multimoda sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima barang dari badan usaha angkutan multimoda sesuai dengan yang diperjanjikan dalam dokumen angkutan multimoda. Badan usaha angkutan multimoda bertanggung jawab terhadap kegiatan penunjang angkutan multimoda yang meliputi pengurusan transportasi, pergudangan, konsolidasi muatan, penyediaan ruang muatan dan/atau kepabeanan untuk angkutan multimoda ke luar negeri dan ke dalam negeri. Kegiatan-kegiatan tadi dilakukan dengan menggunakan alat angkut moda transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara dalam unitisasi kontainer standar. Moda transportasi terdiri atas moda transportasi darat, moda transportasi kereta

api, moda transportasi kapal dan moda transportasi pesawat udara. Jasa angkutan multimoda diselenggarakan oleh badan usaha angkutan multimoda yang tidak semata-mata memberikan layanan angkutan barang dari tempat asal sampai ke tujuan, tetapi juga memberikan jasa tambahan berupa jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*), jasa pergudangan, jasa konsolidasi muatan, penyediaan ruang muatan, serta pengurusan kepabeanan untuk angkutan multimoda ke luar negeri dan ke dalam negeri.

Berdasarkan pengalaman di beberapa negara (*benchmarking*) dan studi-studi pada terminal atau pengembangan simpul untuk mendapatkan manfaat intermodal, terdapat beberapa pokok-pokok dalam pengembangan simpul intermodal antara lain :

1. Pengembangan simpul harus mempertimbangkan hubungannya dengan moda lain untuk memudahkan barang untuk mencapai tujuan;
2. Terminal merupakan simpul transportasi yang berfungsi tidak hanya sebagai titik keberangkatan atau kedatangan, tetapi juga sebagai tempat transit dimana pergerakan dalam terminal akan dilanjutkan dengan moda lain untuk mencapai tujuannya.
3. Perlu dukungan dalam pembangunan atau peningkatan infrastruktur transportasi dan jalan yang tepat guna mendorong pergerakan angkutan multimoda, salah satunya adalah fasilitas bongkar muat yang disesuaikan dengan besarnya muatan yang diangkut.

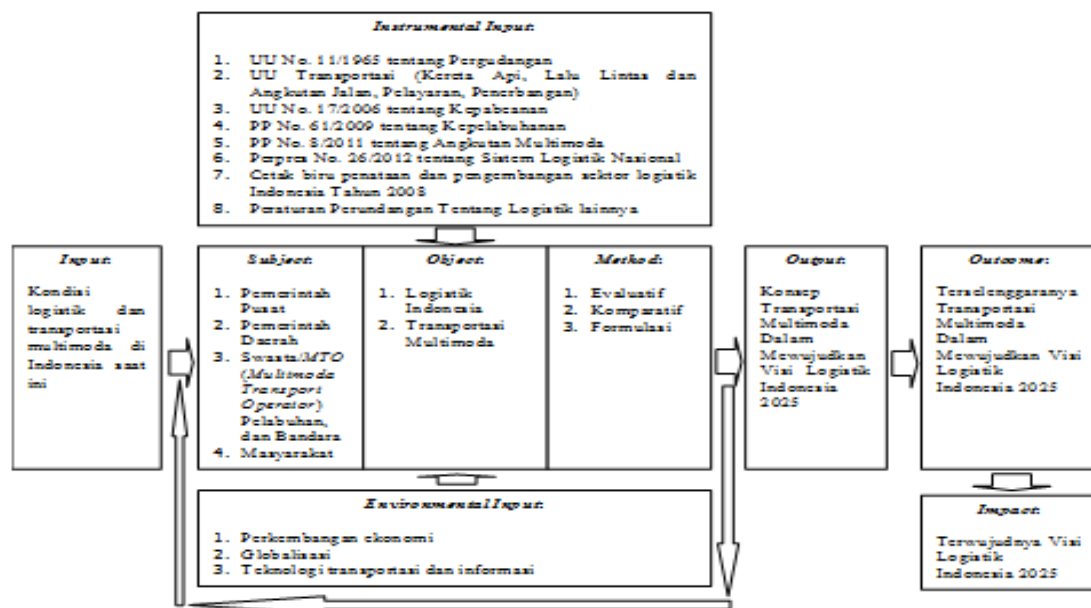
Menurut Rika Ampuh Hadiguna, Khairun Nisa (2013), dalam penelitiannya berjudul “Indikator Kinerja Logistik di Pelabuhan Teluk Bayur” dari hasil penelitiannya disampaikan bahwa Pelabuhan Teluk Bayur memiliki peran sebagai salah satu gerbang

perekonomian Indonesia bagian Barat dan satu-satunya pelabuhan laut yang teramai dan terbesar di pantai Barat Pulau Sumatera. Pelabuhan ini menjadi pelabuhan niaga terpenting yang ikut membangun sektor perekonomian Provinsi Sumatera Barat dan sekitarnya. Dalam rangka peningkatan kualitas dan pelayanan perlu dilakukan pengukuran kinerja di Pelabuhan Teluk Bayur.

Hal ini sesuai dengan ruang lingkup kegiatan logistik menurut Council of Logistics Management (CLM), bahwa kegiatan logistik terkait dengan barang dan informasi dari titik awal ke titik tujuan konsumsi, penyimpanan, dan persediaan agar dapat memenuhi kebutuhan konsumen (Ballou, 1998). Key Performance Indicator (KPI) untuk kegiatan logistik di Pelabuhan Teluk Bayur adalah sebanyak 36 butir. KPI kegiatan logistik dapat dibagi kepada lima kelompok, yaitu indikator mengenai kegiatan dan waktu pemanduan, indikator mengenai pemakaian dermaga dan lapangan, indikator mengenai pelayanan bongkar muat, indikator mengenai pelanggan dan indikator mengenai kesiapan alat bongkar muat. KPI tersebut telah memenuhi karakteristik KPI yang baik menurut Parmenter (2010). KPI kegiatan logistik dapat memberikan dampak yang signifikan terhadap mutu pelayanan di Pelabuhan Teluk Bayur. Kualitas pelayanan akan mempengaruhi pengguna jasa pelabuhan dalam memilih pelabuhan.

Metodologi

Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif dan melakukan analisis menggunakan analisis kebijakan publik dalam rangka merumuskan peranan transportasi multimoda dalam mewujudkan visi logistik Indonesia 2025. Sejalan dengan itu, pola pikir studi penelitian dapat digambarkan dalam Gambar 2.1.



Gambar 2.1. Pola Pikir Studi

Dalam Gambar 2.1 terlihat kondisi logistik dan transportasi multimoda saat ini Logistics Performance Index (LPI) atau Indeks Logistik Indonesia tahun 2016 menurun

- b. 11 Tahun 1965 tentang Pergudangan, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepelabuhanan, Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Sistem Logistik Nasional, cetak biru penataan dan pengembangan sektor logistik Indonesia Tahun 2008 serta

menjadi peringkat 63 dari peringkat 53 pada tahun 2014.

- a. **Instrumental Input:** Undang-Undang Republik Indonesia Nomor peraturan perundangan tentang logistik lainnya.
- c. **Input:** Kondisi logistik dan transportasi multimoda di Indonesia saat ini;
- d. **Subject:** Pemerintah pusat, pemerintah daerah, swasta/**MTO (Multimoda Transport Operator)** pelabuhan, dan bandara serta masyarakat.
- e. **Object:** Logistik Indonesia, dan transportasi multimoda.
- f. **Method:** Evaluatif, komparatif, dan formulasi.
- g. **Output:** Tersusunnya konsep transportasi multimoda yang efektif dan efisien dalam mewujudkan visi logistik Indonesia 2025.
- h. **Outcome:** Terselenggaranya transportasi multimoda yang efektif

dan efisien dalam mewujudkan visi logistik Indonesia 2025.

- i. **Impact:** Terwujudnya visi logistik Indonesia 2025.

Selain pola pikir studi, alur pikir studi yang dipergunakan pada penelitian ini, adalah:



Gambar 2.2. Pola Pikir Studi

formulasi konsep penyelenggaraan manajemen logistik dan transportasi multimoda di Indonesia yang efektif dan efisien dalam mewujudkan visi logistik Indonesia 2025 yang dilanjutkan dengan penyelenggaraan manajemen logistik dan transportasi multimoda di Indonesia yang efektif dan efisien dalam mewujudkan visi logistik Indonesia 2025 sehingga pada akhirnya diharapkan pada tahun 2025 Visi Logistik Indonesia bisa terwujud.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada Gambar 2.2, alur pikir studi diawali dengan pemetaan kondisi dan permasalahan manajemen logistik dan transportasi multimoda di Indonesia saat ini, setelah itu dilakukan analisis, evaluasi, dan komparasi dengan mempergunakan data dan informasi serta kebijakan logistik dan transportasi multimoda yang ada. Kemudian dilakukan Dalam suatu bisnis, perdagangan dan industri suatu komoditas (produk), ada beberapa pemangku kepentingan, atau biasa disebut peserta rantai suplai “*supply chain participants*”. Peserta rantai suplai ini ada yang berperan sebagai peserta inti (*core*), yaitu yang melakukan perdagangan dan industri komoditas/produk terkait, dan ada yang sebagai peserta pendukung (*enabler*), yaitu yang tidak ikut melakukan perdagangan dan industri produk terkait tetapi menyediakan jasa pendukungnya, seperti jasa logistik, teknologi informasi, perbankan, dan lain-lain. Rantai

suplai perlu terus menerus diperluas dan diperkokoh dengan berbagai upaya strategis.

Dalam sistem logistik di suatu industri atau negara, model teoritis tentang pengendalian arus pergerakan barang, membagi pelaku kegiatan logistik dalam lima kelompok, yaitu:

- a. Produsen dan Pedagang yang menentukan lokasi berdasarkan sumber pasokan bahan baku dan jaringan distribusi yang dibutuhkan, bentuk proses produksi dan jenis jalur

- penjualan, serta jenis/tipe/merek dan harga dari produknya;
- b. Konsumen yang menentukan jenis dan jumlah barang-barang yang akan dibeli dari produsen, dan preferensi dimana produk tersebut dibeli;
 - c. Penyedia jasa logistik yang menyimpan barang atas nama pemilik barang, mencatat, mensortir dan termasuk juga mengemas bilamana perlu, mengangkut sesuai dengan rencana penyediaan (*fulfillment plan*), yang juga disesuaikan dengan karakteristik barang yang diangkut dan moda angkutan yang diperlukan;
 - d. Pemilik prasarana dan sarana angkutan yang biasanya adalah agen yang melaksanakan kegiatan angkutan tersebut, sesuai prinsip operasi moda angkutannya; dan
 - e. Pemerintah yang menyiapkan peraturan perundangan dan infrastruktur yang diperlukan untuk terlaksananya proses logistik di dalam suatu sistem.

terobosan baru dan inovasi-inovasi yang efektif dan efisien pada tingkat kebijakan, strategi, program dan kegiatan-kegiatan positif, produktif dan bernilai tambah.

2. Adanya faktor kelemahan menjalankan bisnis

Berdasarkan data dari *World Bank* yang terdapat di dalam *The Global Competitiveness Report 2012-2013*, di Indonesia ada 16 faktor yang paling bermasalah untuk menjalankan bisnis, yaitu: Inefisiensi birokrasi pemerintahan, korupsi, kurangnya ketersediaan infrastruktur, miskinnya etos kerja pada angkatan kerja nasional, peraturan-peraturan ketenagakerjaan yang restriktif, inflasi, akses terhadap pembiayaan, ketidakstabilan kebijakan, peraturan-peraturan nilai tukar mata uang asing, peraturan-peraturan

- f. Cakupan jasa logistik ini terdiri dari 11 sektor dan dikelompokkan dalam 3 *Tier*, yaitu: *Tier-1: Core Freight Logistic Services*, *Tier-2: Related Freight Logistic Services*, dan *Tier-3: Non-Core Freight Logistic Services*.

Permasalahan logistik lainnya yang dihadapi oleh Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Rendahnya daya saing produk Indonesia

Daya saing produk Indonesia sangat rendah dibandingkan dengan produk negara lain yang dilihat dari harga produk, dimana hal ini merupakan salah satu pendorong biaya logistik yang tinggi. Harga kompetitif suatu produk tidak terlepas dari beban biaya logistik yang ditanggung oleh perusahaan.

Rank dan *score* yang dicapai Indonesia dalam 12 pilar kompetitif tidak terlalu tinggi hanya antara 16-120, oleh karena itu perlu terus ditingkatkan dan dikembangkan melalui terobosan-perpajakan, ketidakstabilan pemerintahan, tarif-tarif pajak, ketidakcukupan kapasitas untuk berinovasi, dan kesehatan masyarakat yang buruk.

3. Lamanya waktu kirim

Lamanya waktu kirim yang terjadi diakibatkan oleh kondisi prasarana logistik Indonesia yang masih konvensional, baik struktur jalan, sistem pelabuhan, hubungan antar moda dan lain sebagainya. Selain kondisi tersebut, lamanya waktu kirim juga diakibatkan oleh belum terintegrasinya *inter-connectivity* satu lokasi dengan lokasi lainnya yang menghubungkan antar pusat-pusat produksi dengan pusat-pusat konsumsi sehingga pengiriman kontainer dalam negeri menjadi lebih mahal dibandingkan dengan mengirimkan kontainer ke luar negeri. Pada laporan *World Economic Forum (WEF)* tahun 2009 hingga tahun 2012 kualitas infrastruktur

Indonesia berada pada peringkat 82 dari 134 negara. Dibandingkan negara Asia lainnya, posisi Indonesia dapat dikatakan buruk. Malaysia menduduki peringkat 23. Buruknya infrastruktur ikut menentukan lamanya waktu

irim. Ranking kualitas infrastruktur di Indonesia berdasarkan *WEF* dapat dilihat pada Tabel 3.1 berikut:

Tabel 3.1: Ranking kualitas infrastruktur di Indonesia tahun 2011-2012 dan 2012-2013

No.	Indikator	2011-2012	2012-2013	
			Value	Rank/144
1	<i>Quality overall of infrastructure</i>	82	3.7	92
2	<i>Quality of road</i>	83	3.4	90
3	<i>Quality of railroad infrastructure</i>	52	3.2	51
4	<i>Quality of port infrastructure</i>	103	3.6	104
5	<i>Quality of air transport infrastructure</i>	80	4.2	89
6	<i>Quality of electricity supply</i>	98	3.9	93

Sumber: *World Economic Forum*

Berdasarkan Tabel 3.1 di atas terlihat bahwa ranking kualitas infrastruktur Indonesia dari tahun 2009 hingga tahun 2012 terus menunjukkan peningkatan peringkat untuk indikator kualitas infrastruktur secara keseluruhan (*overall*), kualitas jalan, dan kualitas infrastruktur lintasan kereta. Namun kondisi untuk peringkat kualitas infrastruktur pelabuhan, kualitas infrastruktur transportasi udara dan pasokan listrik, setiap tahun mengalami penurunan peringkat. Sementara itu pada periode tahun 2012-2013 kualitas infrastruktur yang mengalami penurunan yaitu indikator kualitas infrastruktur secara keseluruhan, kualitas jalan, kualitas infrastruktur pelabuhan, dan kualitas infrastruktur transportasi udara.

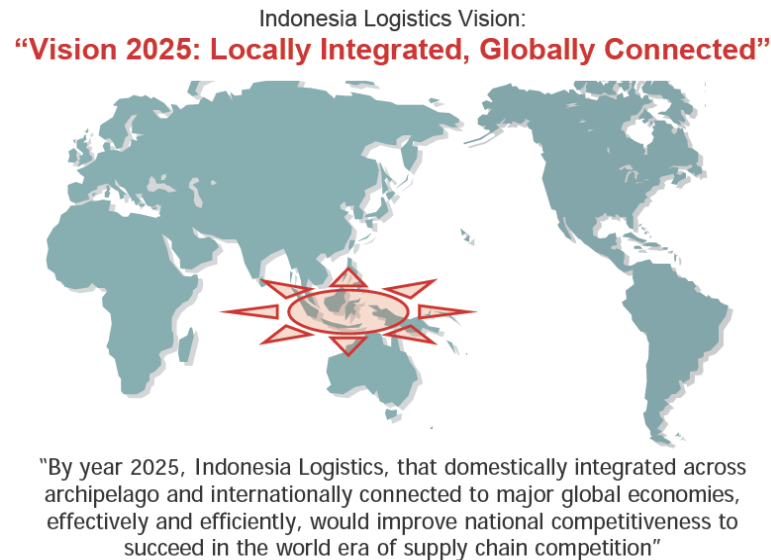
Dari 9 (sembilan) indikator kualitas infrastruktur yang diteliti, dan disurvei, dipublikasikan oleh World Bank dalam *The Global Competitiveness Report 2012-2013* yakni peringkat kualitas infrastuktur Indonesia yang paling buruk adalah untuk infrastruktur

pelabuhan dengan peringkat 104 dari 144 negara yang ditinjau.

“Pada tahun 2025, Sektor Logistik Indonesia, yang secara domestik terintegrasi antar-pulau dan secara internasional terhubung dengan ekonomi utama dunia dengan efisien dan efektif, akan meningkatkan daya saing nasional untuk sukses dalam era persaingan rantai suplai dunia” melalui jaringan logistik “*Node & Arc*” (“*Node*” adalah *ports, terminals, warehouses*, dan sebagainya; sedangkan “*Arc*” adalah *roads, highways, rails, ocean vessels*, dan sebagainya). Koneksi internasional melalui jaringan logistik “*Gateways*”, yaitu *ports, customs, trade/industry facilitations*, dan sebagainya.

Visi Logistik Indonesia di atas direpresentasikan dalam bentuk ilustrasi berlatar belakang peta dunia dengan bentukan *elips* di tengah yang dikelilingi segitiga anak panah berada di atas peta kepulauan nusantara (Indonesia). Bentukan *elips*, yang melingkari/mengintegrasikan kepulauan

nusantara, mewakili kata “*locally integrated*” (delapan) ekonomi utama di dunia, mewakili dan bentukan 8 (delapan) buah segitiga anak kata “*globally connected*” sebagaimana panah, yang mengarah/menghubungkan 8 terlihat pada Gambar 3.1 berikut:



Gambar 3.1: Visi Logistik Indonesia

Secara lebih luas, tujuan yang ingin dicapai dari penetapan **Visi Logistik Indonesia** adalah:

- a. Memperbaiki sistem distribusi domestik sehingga setiap simpul ekonomi di semua daerah bisa terhubung, dan menjadikan logistik domestik Indonesia terintegrasi.
- b. Mendukung ekspor dengan mempermudah aliran barang dari sentra produksi sampai ke pelabuhan dan terhubung dengan jaringan internasional.
- c. Prioritas pembangunan infrastruktur berdasarkan moda transportasi dan geografi yang akan memberi dampak ekonomi terbesar secara jangka panjang.
- d. Memberi arahan yang jelas pada setiap departemen, pengguna jasa logistik dan penyedia jasa logistik, agar terjadi sinkronisasi dalam membangun sistem logistik nasional.
- e. Menurunkan biaya logistik nasional, meningkatkan kecepatan pergerakan

barang di Indonesia dan meningkatkan daya saing nasional dalam pasar global.

Menurut Martin Christopher, (2011), sebagai *the triangular linkage of the company* atau *the three C's* ada 3 pihak terkait dalam logistik, yaitu: *Customer*, *company*, dan *competitor* menjadi salah satu sumber keunggulan kompetitif yang bisa dimanfaatkan dalam mewujudkan visi logistik Indonesia 2025. Sebagai negara yang sangat besar, yang terhampar dari Sabang hingga Merauke, yang membentang sepanjang 1/8 dari equator dunia, yang terdiri dari tiga wilayah waktu, yang merupakan Negara Kepulauan (17.506 pulau), dengan total luas wilayah daratan hingga 2 juta km persegi dan wilayah lautan 7.9 km persegi, Indonesia benar-benar menghadapi tantangan dalam hal logistik dan distribusi. Ke arah eksternal, Indonesia harus responsif terhadap perubahan yang terjadi di tingkat global. Adanya tekanan komitmen di tingkat regional maupun global, perubahan peta pasar, persaingan, peraturan tentang transportasi multi-modal, perkembangan teknologi

informasi, keamanan dan adanya keterbatasan kapasitas menuntut Indonesia untuk lebih aktif untuk merebut peluang-peluang yang ada. Indonesia harus secara aktif mempromosikan dirinya dan membangun kemudahan arus barang ke Indonesia, khususnya untuk bahan baku, dan lebih utama lagi untuk barang keluar dari Indonesia. Dalam upaya pencapaian **Visi Logistik Indonesia** tersebut dibutuhkan suatu **Strategi Logistik Indonesia** yang memfokuskan terhadap pembenahan dan peningkatan “6 (enam) faktor penentu logistik nasional” atau “*the 6 (six) major national logistics drivers*”, yaitu: Komoditas penentu (*key commodities*), peraturan dan perundangan (*laws and regulations*), prasarana dan sarana (*infrastructure*), sumber daya manusia dan manajemen (*human resources and management*), teknologi informasi dan komunikasi (*information and communication technology*), dan penyedia jasa logistik (*logistics service providers*). Pada tahun 2025, logistik Indonesia harus membangun jaringan yang mengikat kuat kawasan-kawasan industri dan perkotaan. Titik-titik penting berupa pelabuhan, bandar udara, terminal, kawasan pergudangan harus terikat secara efektif dan efisien dengan jaringan jalan raya, jalan tol, jalur kereta api, jalur pelayaran dan jalur penerbangan sehingga perekonomian rakyat akan dapat berkembang dengan lebih cepat. Untuk menjawab “**Peranan Transportasi Multimoda Dalam Upaya Mewujudkan Visi Logistik Indonesia 2025**”, maka perlu lebih meningkatkan peran/kegiatan yang berbeda dari bermacam segmen penyedia jasa logistik, seperti : Jasa pergudangan, angkutan udara, angkutan darat dengan komponen mitranya, angkutan kereta api dengan komponen mitranya, angkutan laut dengan komponen mitranya, dan berbagai jasa penunjang/fasilitator termasuk bea dan cukai, karantina, penyedia jasa pengurusan kepabeanan, bank, dan jasa survei. Peran transportasi multimoda dengan indikator pengukuran kelompok komponen, koneksi,

perpindahan, dan dekomposisi dalam mewujudkan visi logistik Indonesia 2025 meliputi transportasi jalan, kereta api, transportasi laut, dan transportasi udara yang perlu terus ditingkatkan dan dioptimalkan adalah :

a. Transportasi jalan

Meningkatkan peran pelaku usaha yang bergerak di bidang jasa angkutan darat yang terkait dengan upaya mewujudkan visi logistik Indonesia 2025, yaitu:

- 1) Pemilik Truk agar meningkatkan penyediaan infrastruktur berbagai jenis truk dan dimensinya sesuai dengan persyaratan dan ketentuan.
- 2) Penyedia Jasa Angkutan Truk – Kargo Umum agar meningkatkan pengiriman barang kargo dengan memanfaatkan truk milik sendiri, atau menggunakan truk milik pihak ketiga.
- 3) Penyedia Jasa Angkutan Truk – Kargo B3 agar meningkatkan pengiriman barang kargo dengan memanfaatkan truk milik sendiri, atau menggunakan truk milik pihak ketiga dengan tetap memperhatikan persyaratan keamanan dan keselamatan.
- 4) Penyedia Jasa Angkutan Truk – Kargo Khusus Lainnya agar meningkatkan pengiriman barang kargo dengan memanfaatkan truk milik sendiri, atau menggunakan truk milik pihak ketiga.
- 5) Penyedia Jasa Bongkar Muat (SPSI) agar meningkatkan penyediaan jasa menurunkan muatan atau menaikkan muatan ke atas truk pengangkut.
- 6) Penyedia Jasa Keamanan Perjalanan agar meningkatkan penyediaan jasa jaminan keamanan atas gangguan

- kejahatan jalanan sepanjang perjalanan di wilayah tertentu.
- 7) Pengemudi dan Awak Kabin agar meningkatkan penyediaan jasa tenaga untuk mengemudikan truk dari satu kota ke kota lain secara profesional dan bertanggungjawab.
 - 8) *Terminal Sementara/Pool* agar meningkatkan penyediaan tempat untuk beristirahat dan menawarkan kapasitas yang tersedia kepada calon pengirim.

b. Transportasi Kereta Api

Meningkatkan peran pelaku usaha yang bergerak di bidang jasa angkutan kereta api yang terkait dengan upaya mewujudkan visi logistik Indonesia 2025, yaitu:

- 1) Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian agar meningkatkan penyediaan infrastruktur prasarana seperti jaringan jalan dan jembatan kereta api, dan sarana kereta seperti lokomotif, kereta dan gerbong.
- 2) Direktorat Jenderal Perkeretaapian membuat rencana induk perjalanan kereta api melalui grafik perjalanan kereta api (GAPEKA) untuk barang secara terpadu dengan pelabuhan maupun bandar udara untuk meningkatkan perjalanan kereta api dan menunjuk penyelenggara sarana perkeretaapian baik swasta, BUMN dan investasi asing.
- 3) Direktorat Jenderal Perkeretaapian membuat sistem informasi manajemen terkait angkutan barang dan kereta sebagai suatu sistem manajemen pelayanan kereta api yang

terintegrasi dengan seluruh stakeholder perkeretaapian.

- 4) Penyedia Jasa Angkutan Melalui Kereta Api (EMKA) agar meningkatkan penjualan ruang kargo kepada pengirim dengan biaya terjangkau dan/atau kompetitif.
- 5) Pengelola Gudang Stasiun Kereta Api agar meningkatkan penyerahterimaan barang atas barang baik yang akan diberangkatkan maupun yang datang dengan Kereta Api dan dibantu oleh teknologi informatika dimana jumlah barang yang tersimpan dan pemiliknya memiliki kodefikasi dalam penyimpanan.
- 6) Penyelenggara Bongkar Muat Stasiun agar meningkatkan penyediaan jasa menurunkan atau menaikkan muatan ke atas gerbong pengangkut secara aman dan selamat.

c. Transportasi Laut

Meningkatkan peran pelaku usaha yang bergerak di bidang jasa angkutan laut yang terkait dengan upaya mewujudkan visi logistik Indonesia 2025, yaitu:

- 1) *Shipping Line - Containerized* agar meningkatkan penyediaan infrastruktur berbagai jenis kapal khusus angkutan *container*.
- 2) *Shipping Line - Curah* agar meningkatkan penyediaan infrastruktur berbagai jenis kapal khusus angkutan curah/tanpa *container*.
- 3) *Shipping Line - Kargo B3* agar meningkatkan penyediaan infrastruktur berbagai jenis kapal khusus angkutan khusus barang berbahaya atau beracun dengan

- memperhatikan keamanan dan keselamatan.
 - 4) *Shipping Line* – Kargo Khusus agar meningkatkan penyediaan infrastruktur berbagai jenis kapal khusus angkutan khusus barang tertentu (misal: mobil).
 - 5) Angkutan Kapal Tradisional – Antar Pulau agar meningkatkan penyediaan infrastruktur berbagai jenis kapal antar pulau (biasanya kapasitasnya kecil dan tanpa *container*).
 - 6) Agen Kargo (EMKL) agar meningkatkan penjualan ruang kargo kepada pengirim secara transparan.
 - 7) Penyedia Jasa Bongkar Muat (*Stevedoring*) agar meningkatkan penjualan ruang kargo kepada pengirim.
 - 8) Penyedia Jasa Bongkar Muat (*Manual*) agar meningkatkan penyediaan jasa menurunkan atau menaikkan muatan ke atas truk pengangkut untuk penerusan/pengiriman.
 - 9) Pengelola Gudang Pelabuhan agar meningkatkan penyerahterimaan barang atas barang baik yang akan diberangkatkan maupun yang datang dengan Kapal Laut.
 - 10) Pengelola Pelabuhan agar meningkatkan jasa pengelolaan fungsi Pelabuhan Laut secara keseluruhan dengan tetap menjaga stabilitas operasional pelabuhan.
 - 11) Penyedia Depo Kontainer agar meningkatkan penyediaan lahan untuk penumpukan sementara *container* di pelabuhan.
 - 12) *Dry Port*/Depo Kontainer Di Luar Pelabuhan agar meningkatkan penyediaan lahan untuk penumpukan sementara *container* di luar pelabuhan (di daerah industri).
 - 13) Penyedia Jasa Angkutan Kontainer (di darat) agar meningkatkan penyediaan jasa pengantaran Kontainer dari Pelabuhan ke Gudang penyimpanan dan sebaliknya.
 - 14) Penyedia Kontainer agar meningkatkan penyediaan kontainer standar yang siap pakai.
- d. Transportasi Udara
- Meningkatkan peran pelaku usaha yang bergerak di bidang jasa angkutan udara yang terkait dengan upaya mewujudkan visi logistik Indonesia 2025, yaitu:
- 1) *Airlines/Air Charter* agar meningkatkan penyediaan infrastruktur berbagai jenis pesawat udara.
 - 2) Agen Kargo (EMPU) agar meningkatkan penjualan ruang kargo kepada pengirim.
 - 3) Penyedia Jasa *Ground Handling* agar meningkatkan penanganan pencatatan dan pengaturan barang dari gudang *Air Cargo* ke dalam pesawat udara.
 - 4) Penyedia Jasa Bongkar Muat (KADE) agar meningkatkan penyerahterimaan barang dari pengirim ke pengelola gudang *Air Cargo*.
 - 5) Pengelola Gudang *Air Cargo* agar meningkatkan penyerahterimaan barang atas barang baik yang akan diberangkatkan maupun yang datang dengan *Airlines*.
 - 6) Pengelola Bandar Udara agar meningkatkan pengelolaan fungsi Bandar udara secara keseluruhan dengan menjaga kelancaran,

keamanan, dan keselamatan di bandara.

e. Jasa Pergudangan

Meningkatkan peran pelaku usaha yang bergerak di bidang jasa pergudangan yang terkait dengan upaya mewujudkan visi logistik Indonesia 2025, yaitu:

- 1) Pemilik Gudang agar meningkatkan penyediaan infrastruktur gudang penyimpanan yang siap pakai.
- 2) Pengelola Gudang/*Warehouse Operator* agar meningkatkan penyediaan jasa layanan pengelolaan aktivitas di dalam gudang dengan memperhatikan aliran barang apakah *u flow*, *straight line*, *zigzag flow*, *circular flow* sesuai kondisi.

f. Pengelola Multi Modal/*Services*

Meningkatkan peran pelaku usaha yang bergerak di bidang Pengelolaan Multi Modal/*Services* yang terkait dengan upaya mewujudkan visi logistik Indonesia 2025, yaitu:

- 1) Jasa Titipan/Kurir/*Integrator* agar meningkatkan pengelolaan proses pengiriman *door-to-door* dengan menggunakan berbagai moda transportasi.
- 2) *Freight Forwarder*/Konsolidator agar meningkatkan pengelolaan proses pengiriman dengan menggunakan berbagai moda transportasi.
- 3) *Third Party Logistics (3PL) Provider* agar meningkatkan jasa pergudangan, transportasi dan sebagainya dengan mempergunakan perangkat lunak pendukungnya.

g. Jasa Penunjang/Fasilitator

Meningkatkan peran pelaku usaha yang bergerak di bidang Jasa Penunjang/Fasilitator

yang terkait dengan upaya mewujudkan visi logistik Indonesia 2025, yaitu:

- 1) Bea dan Cukai agar meningkatkan pengawasan keluar masuknya berbagai jenis barang disesuaikan dengan peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.
 - 2) Karantina agar meningkatkan pengawasan sehingga barang yang masuk tidak membawa kuman atau bibit penyakit ke dalam wilayah Indonesia.
 - 3) Penyedia Jasa Pengurusan Kepabeanan agar meningkatkan jasa pengurusan masalah kepabeanan.
 - 4) Pengelola Bank agar meningkatkan jasa fasilitasi proses pembayaran secara mudah.
 - 5) Penyedia Jasa *Survey* agar meningkatkan jasa fasilitasi pemeriksaan yang disyaratkan oleh pengirim atau penerima atau pihak lain.
- h. Membangun *Logistic Center* di berbagai lokasi yang tepat guna memperkuat operasionalisasi transportasi multimoda, karena keberadaan *Logistic Center* mampu mempersiapkan komoditi yang akan diangkut. Adanya *Logistic Center* akan memberikan nilai tambah logistik karena mampu memberi kemanfaatan mencakup penyimpanan (*inventory*), pemeriksaan (*inspection*), pelabelan (*labeling*), pengepakan (*packaging*), penjemputan (*order picking*), pemberian kode (*barcoding*), pengembalian (*return*), keperluan kepabeanan (*customizing*) sehingga meningkatkan tugas-tugas penyerahan barang dan pendistribusiannya. *Logistic Center* dimaksud lebih tepat berada di dekat pelabuhan, terkoneksi ke

terminal kontainer, kapasitas kapal kontainer besar, kesiapan pelabuhan, tersedianya komoditi utama, teknologi informasi dan komunikasi yang mutakhir serta mampu menciptakan sinergisitas tinggi dalam mewujudkan visi logistik Indonesia 2025.

- i. Mengembangkan dan memperkuat konektivitas yang terintegrasi antara pusat-pusat pertumbuhan dalam koridor ekonomi dan antar koridor ekonomi, yang terhubung pula secara internasional terutama untuk memperlancar perdagangan internasional dan sebagai pintu masuk para investor mancanegara. Dengan konektivitas tinggi akan memperlancar barang secara efisien dan efektif antar koridor ekonomi untuk daya saing regional dan global, serta mampu menurunkan biaya logistik dan ekonomi biaya tinggi pengiriman barang antar koridor ekonomi. *Globally connected* sebagai sistem konektivitas yang efisien dan efektif yang menghubungkan memiliki peran kompetitif dengan sistem konektivitas global melalui jaringan pintu internasional pada pelabuhan dan bandara yang bermuara pada perwujudan visi logistik Indonesia 2025.
- j. Menyelenggarakan manajemen transportasi multimoda yang efisien dan efektif dengan cara: Memperluas agenda reformasi tradisional melampaui reformasi kepabeanan dan pengembangan infrastruktur untuk proses, jasa, dan infrastruktur yang komprehensif; meningkatkan kualitas jasa logistik dan meningkatkan koordinasi instansi yang ada di perbatasan; bermitra dengan sektor swasta; koridor transit melakukan koordinasi regional dan kerjasama yang sangat penting khususnya untuk negara-

negara berkembang yang landlocked; melakukan efisiensi proses clearance; melakukan kemudahan pengapalan dengan harga yang kompetitif, melakukan penyusunan dan peningkatan kompetensi logistik dan kualitas jasa logistik (termasuk sumber daya manusia); melakukan peningkatan kemampuan untuk melacak dan menelusuri pengiriman barang (dengan menggunakan Radio-Frequency Identification/RFID) serta menerapkan legalitas penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda secara konsisten dan berkesinambungan (Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan; Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional), Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda).

SIMPULAN

Peranan transportasi multimoda di Indonesia belum optimal dalam mendukung perwujudan Visi Logistik Indonesia 2025 karena berbagai kendala yang dihadapi di antaranya, yaitu belum adanya "hub port" nasional, lemahnya manajemen interkoneksi antara simpul transportasi dan sistem pergudangan stakeholder terlibat dalam rantai logistik

nasional, serta rendahnya kapasitas jaringan dan teknologi informasi.

Dari sisi Kompetisi Global, Indonesia mengalami penurunan peringkat dimana tahun 2013 Indonesia berada urutan ke-50 dari 144 negara, sedangkan tahun 2012 berada pada urutan ke-46, hal ini menunjukkan penurunan tingkat kompetitif sebesar 8,69%. Dari sisi Indeks Performansi Logistik, Indonesia menempati urutan ke-63 tahun 2016, sedangkan tahun 2014 Indonesia berada pada urutan ke-53. Kedua jenis indeks tersebut menjadi indikator keberhasilan Indonesia dalam memperbaiki sistem logistik nasional untuk dapat memiliki daya saing dengan negara-negara lain.

Transportasi multimoda menjadi indikator penting dalam meluncurkan sistem logistik karena mampu berperan sebagai tulang punggung peningkatan utilitas barang baik dalam transportasi bahan mentah, transportasi pengolahan maupun transportasi distribusi barang konsumsi namun peran tersebut belum optimal.

Hal-hal yang perlu dilakukan perbaikan dalam meningkatkan sistem transportasi multimoda adalah :

- Meningkatkan ketersediaan infrastruktur untuk sektor logistik dengan didukung suatu sistem regulasi, kompetensi, kualitas sumber daya manusia, dan model kemitraan dengan pihak lain.
- Menyusun suatu sistem perdagangan meliputi aspek-aspek yang menyangkut asuransi, perbankan, transportasi yang memiliki *bargaining position* yang memadai untuk turut mengendalikan sistem perdagangan melalui kontrak atau perjanjian,
- Menekan biaya logistik dan memperbaiki sistem transportasi multimoda guna memperlancar rantai suplai serta meningkatkan kualitas

komoditi agar memiliki nilai tambah dan berdaya saing tinggi.

- Membangun Logistic Center yang tepat lokasinya karena akan memberikan sinergi dan meningkatkan nilai tambah logistik dalam mata rantai suplai dan mempermudah optimalisasi peran transportasi multimoda untuk mewujudkan visi logistik Indonesia 2025.
- Membentuk lembaga sektor logistik untuk menghasilkan sumber daya manusia yang potensial, melakukan asesment serta melakukan pengawasan dalam sistem logistik nasional dan transportasi multimoda.
- Memperkuat konektivitas sistem logistik nasional maupun transportasi multimoda baik secara nasional maupun luar negeri.

DAFTAR PUSTAKA

- Ballou, R. H, 1998. Business Logistics Management. USA : Prentice Hall, Inc.
- Bowersox, D. J., 2002. Manajemen Logistik. Jakarta: Bumi Aksara.
- Ghani/Laporte/Musmanno, 2004. –Introduction to Logistics Systems Planning and Control, John Wiley & Sons Ltd, England,
- Dewey, J.F, et al. 2003, “Transportation Intermodal”, Summary of Final Report BC-354-44, Part A, July 2003
- Parmenter, D. , 2010. Mengembangkan, Mengimplementasikan dan Menggunakan Key Performance Indicators. Jakarta: Penerbit PPM.
- Martin Christopher, 2011. Logistic & Supply Chain Management 4th Edition. Prentice Hall. Great Britain.

- McKenzie, D.R., M.C. North, and D.S. Smith, Intermodal Transportation—The Whole Story. 1989, Omaha: Simmons-Boardman Books, Inc.
- Parmenter, D. (2010). Key Performance Indicators (KPI): Developing, Implementing, and Using Winning KPIs (2nd Edition). John Wiley & Sons.
- Rika Ampuh Hadiguna, Khairun Nisa, 2013. Indikator Kinerja Logistik di Pelabuhan Teluk Bayur. Proceeding Seminar Inovasi Teknologi dan Rekayasa Industri. Universitas Andalas, Padang.
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, 2008. Cetak Biru Penataan dan Pengembangan Sektor Logistik Indonesia, Jakarta, hal. 19-22
- KOTI, 2011, Toward an Integrated Green Transportation System in Korea, The Korean Transport Institute, South Korea
- TFL, 2001, “Intermodal Transport Interchange for London”, Best Practise Guidelines
- TFL, 2001, “Multi-modal Interchange Signs Standard for London”, Best Practise Guidelines The
- Global Competitiveness Report 2012-2013, hal. 200
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan
- Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Kereta Api
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
- Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 53 Tahun 2002 tentang Tata nana n Kepelabuhan Nasional.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 11 Tahun 2010 tentang Tata nana n Kebandarudaraan Nasional
- US Department of Transportation, 1996, “The Use of Intermodal Performance Measures by State Departments of Transportation”