

# TANTANGAN DAN ARAH BARU SISTEM LOGISTIK NASIONAL

*Oleh*

**Ir. Fary Djemy Francis, MMA, GRCP, CRP, GRCA**

Koordinator Tenaga Ahli Fraksi GERINDRA DPR-RI  
Ketua Komisi V DPR-RI (2014 – 2019)





# Memorandum Akhir Jabatan

## Komisaris Utama PT. ASABRI (Persero)

Dari Laksdya TNI (Purn) Dr. Didit Herdiawan, MPA., MBA  
Kepada Ir. Fary Djemy Francis, MMA

5 Agustus 2020

PT ASA



1. Letnan Jenderal TNI Marinir (Purn) Safzen Noerdin, Tahun 2010-2012
2. Laksamana Madya TNI (Purn) Sumartono, Tahun 2012-2014
3. Marsekal Madya TNI (Purn) Ismono Wijayanto, Tahun 2014-2017
4. Letnan Jenderal TNI (Purn) Agus Sutomo, Tahun 2017-2018
5. Letnan Jenderal TNI (Purn) M. Thamrin Marzuki, Tahun 2018-2019
6. Laksamana Madya TNI (Purn) Didit Herdiawan, Tahun 2019-2020
7. Ir. Fary Djemy Francis, MMA., Tahun 2020 - sekarang

## Visi, Misi dan Program

Calon Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029

**H. Prabowo Subianto**  
**Gibran Rakabuming Raka**



"Impian kami semua rakyat Indonesia mempunyai pekerjaan yang layak,

... semua anak-anak bangsa kita bisa sekolah dan menuntut ilmu terbaik dengan lancar,



... semua kebutuhan pokok terpenuhi dengan harga-harga yang terjangkau,

... semua petani bisa tersenyum karena harga jual produk mereka bagus,



... semua buruh bisa tidur tenang karena menerima penghasilan yang cukup,



... semua guru tekun mencerdaskan bangsa dan hidupnya dijamin pemerintah,

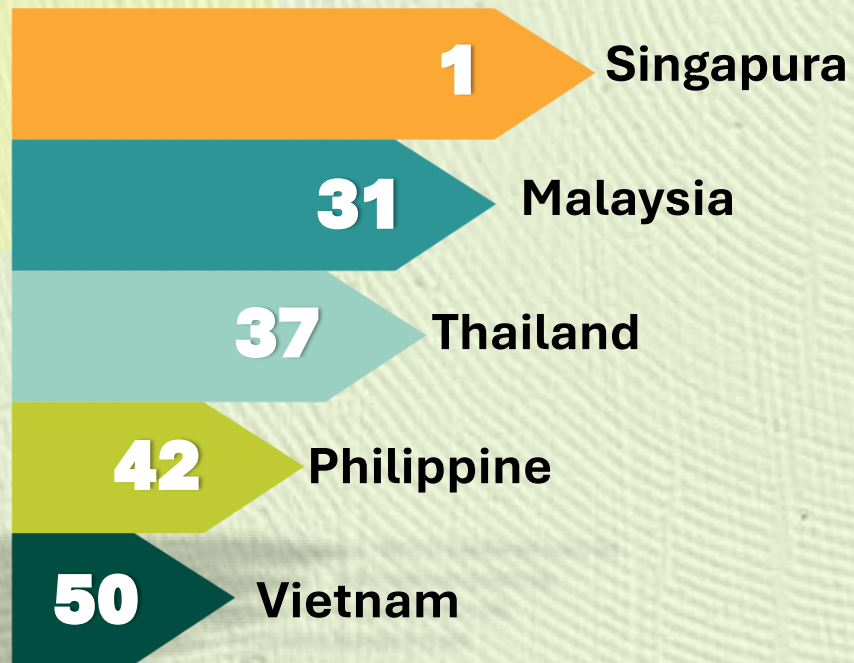
... polisi, jaksa, prajurit berjuang dengan gaji yang layak dan keadaan hidup yang baik,



... semua pasien mendapatkan pelayanan yang terbaik di rumah sakit."

# **APAKAH TRANSPORTASI SUDAH EFEKTIF DAN EFISIEN?**

# 6 | INDEKS KINERJA LOGISTIK INDONESIA (BANK DUNIA)



Sumber Data : Bank Dunia



Indeks yang dikeluarkan Bank Dunia ini, dihitung dari enam aspek, yakni bea cukai, infrastruktur, kualitas dan kompetensi logistik, ketepatan waktu pengiriman, kemampuan melacak kiriman serta pengiriman internasional.

Dua dari indikator tersebut, yakni bea dan cukai serta infrastruktur mencatat kenaikan indeks. Sementara empat indeks lainnya turun terutama timelines atau ketepatan waktu pengiriman yang turun tajam.

| NO | NEGARA     | 2000 | 2005  | 2007  | 2010  | 2015  | 2020  | 2023 |
|----|------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 1  | INDONESIA  | 27   | 25    | 25    | 24    | 23,5  | 23    | 23   |
| 2  | PHILIPPINE | 27   | 24-26 | 21-23 | 18-20 | 15-17 | 14-15 | 13   |
| 3  | INDIA      | 14   | 13,5  | 13    | 13,5  | 14    | 13,5  | 12,5 |
| 4  | THAILAND   | 19   | -     | -     | 15    | 14    | 13,5  | 13,2 |
| 5  | MALAYSIA   | 13   | 13    | 12,5  | 13    | 13    | 13    | 12,5 |
| 6  | JAPAN      | 10   | 9,4   | 8,9   | 8,6   | 8     | 7,9   | 8,2  |

*Sumber Data : Bank Dunia*

Berdasarkan data Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) Kementerian Keuangan (Kemenkeu), biaya logistik Indonesia pada kuartal pertama tahun 2021 mencapai 23,5% dari PDB dengan rincian yaitu 8,9% biaya inventori, 8,5% transportasi darat, 2,8% laut, 2,7% administrasi, dan 0,8% biaya lainnya.

**APAKAH MASIH ADA RUANG  
UNTUK MENEKAN BIAYA  
ANGKUTAN ANTAR PULAU?**

**APAKAH MASIH ADA RUANG  
UNTUK MENEKAN BIAYA ANGKUTAN  
DI DALAM SATU PULAU?**

**(SUMATRA, JAWA, KALIMANTAN,  
SULAWESI & PAPUA)**

# 10 | TRANSPORTATION COST IS INSIGNIFICANT PART OF THE RETAIL VALUE



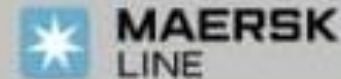
- Retail value shirt: USD 30
- Ocean transport cost: USD 0.25
- Transport cost is 0.85% of the retail price



- Retail value of flatscreen TV: USD 750
- Ocean transport cost: USD 15
- Transport cost is 2% of the retail price



- Commodity value of grain: USD 192/ton
- Ocean transport cost: USD 76/ton
- Transport cost is 40% of the value



*Sumber Data : maersk line estimate*

**DOMESTIC SEA FREIGHT :  
1% TO 5% OF THE RETAIL VALUE  
OF GOODS**

**KALAU “SEA FREIGHT”  
KONTRIBUSINYA KECIL  
TERHADAP HARGA BARANG,  
FAKTOR APA YANG  
MENEYEBABKAN TINGGINYA  
DISPARITAS HARGA BARANG  
DI INDONESIA TIMUR  
DIBANDINGKAN INDONESIA BARAT**

**PERLU DIPIKIRKAN  
ANGKUTAN ANTAR KOTA DENGAN  
MEMANFAATKAN INLAND  
WATERWAY?**

***PHILIPPINE***

**SAMA SEPERTI INDONESIA  
SEBAGAI NEGARA  
KEPULAUAN/ ARCHIPELAGO**

## ***PHILIPPINE***

**2003: Implementasi “Strong Republic Nautical Highway” sehingga mampu menekan logistic cost yang di tahun 2000 : 27% turun secara drastis menjadi 13% di tahun 2023**

| NO | NEGARA     | 2000 | 2005  | 2007  | 2010  | 2015  | 2020  | 2023 |
|----|------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 1  | INDONESIA  | 27   | 25    | 25    | 24    | 23,5  | 23    | 23   |
| 2  | PHILIPPINE | 27   | 24-26 | 21-23 | 18-20 | 15-17 | 14-15 | 13   |
| 3  | INDIA      | 14   | 13,5  | 13    | 13,5  | 14    | 13,5  | 12,5 |
| 4  | THAILAND   | 19   | -     | -     | 15    | 14    | 13,5  | 13,2 |
| 5  | MALAYSIA   | 13   | 13    | 12,5  | 13    | 13    | 13    | 12,5 |
| 6  | JAPAN      | 10   | 9,4   | 8,9   | 8,6   | 8     | 7,9   | 8,2  |

*Sumber Data : Bank Dunia*

Berdasarkan data Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) Kementerian Keuangan (Kemenkeu), biaya logistik Indonesia pada kuartal pertama tahun 2021 mencapai 23,5% dari PDB dengan rincian yaitu 8,9% biaya inventori, 8,5% transportasi darat, 2,8% laut, 2,7% administrasi, dan 0,8% biaya lainnya.

***PHILIPPINE***

**Strong Republic Nautical  
Highway**

**= RORO**

## ***JAPAN***

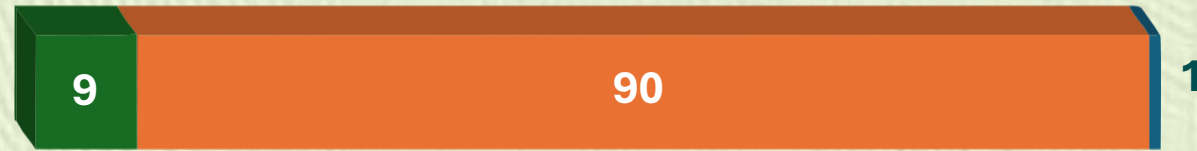
### **Market share mode transportasi domestic :**

- **Laut : 50%**
- **Darat : 45%**
- **Kereta Api : 5%**

Jakarta – Surabaya  
~800Km

NORWAY  
Rorvik – Bodo ~550Km

JAPAN  
Tokyo – Miyagi ~720Km



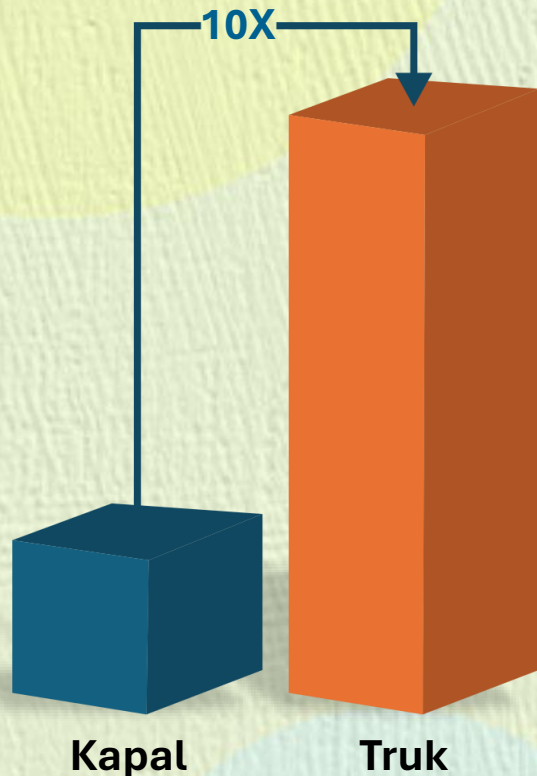
*Indonesia : Tinggi penggunaan transportasi darat*



Laut

Darat

Kereta



Biaya angkutan truk 10x lebih tinggi (Rp./Ton/Km) daripada biaya angkut kapal, yang memiliki dampak lain:

- Macet
- Backhaul rendah
- Perencanaan penggunaan lahan yang buruk
- Memburuknya kualitas jalan

Perlu Banyak Pangsa Pasar dalam Transportasi Air

Mayoritas Harus Kapal Roro bukan Kapal Kontainer

**Indonesia : Tinggi penggunaan transportasi darat**

***JAPAN***

**Moda Angkutan Laut ROPAX  
(RORO & Passenger)**

***JAPAN***

**NO CONTAINER INTERLAND**

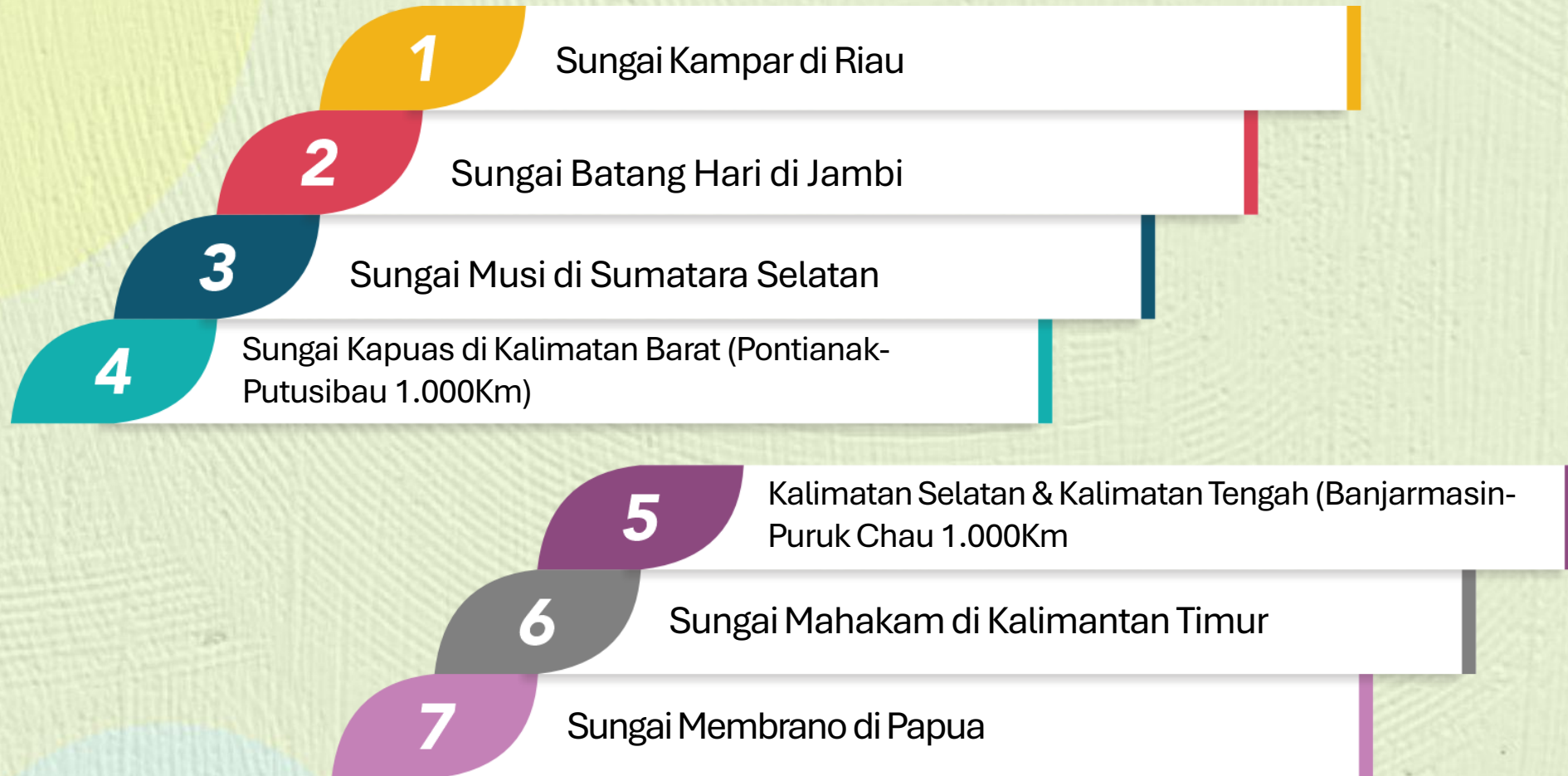
***EROPA***

**ANGKUTAN LAUT ANTARA NEGARA  
(SEASIDE) DI DOMINASI OLEH  
RORO & ROPAX**

## ***EROPA***

**ANGKUTAN DI EROPA ADALAH  
TRUCK, KERETA API & INLAND  
WATERWAY TRANSPORT**

# 25 | BAGAIMANA INLAND WATER DI INDONESIA ?



**Inland waterway di China (Shanghai – Kunming 2.000Km) & di Eropa (bisa kirim barang dari Rotterdam/Antwerpen ke Swiss, Austria & Negara-Negara LandLock di Eropa Tengah)**

**APAKAH DENGAN ANGKUTAN RORO  
DALAM NEGERI BISA MENEKAN  
INVENTORY COST (6% PDB) DAN  
ADMINISTRATION COST (3% PDB)**

**APAKAH MASIH ADA RUANG UNTUK  
MENEKAN LOGISTIC COST UNTUK  
PERDAGANGAN INTERNASIONAL?**

**APAKAH INDONESIA LOGISTIC  
MARKETPLACE (G to G, G to B & B to B)  
SEBAGAI NATIONAL SINGLE PLATFORM  
UNTUK LOGISTIK BERPERAN BESAR  
MENEKAN BIAYA LOGISTIK**

- PHILIPPINE, JEPANG & EROPA adalah Good Example dari implementasi angkutan RORO, ROPAX & Inland Waterway.
- Sehingga perlu dipelajari:

1

Apakah RORO & ROPAX network bisa di implementasikan di Indonesia?

2

Pembelajaran dari Eropa & China, apakah inland waterway bisa diterapkan untuk angkutan antar kota (Riau, Jambi, Sumatera Selatan, Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur & Papua)?

# Terima Kasih

