

LAMPIRAN

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 26 TAHUN 2012

TANGGAL 5 MARET 2012

CETAK BIRU PENGEMBANGAN SISTEM LOGISTIK NASIONAL

BAB 1

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

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

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

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

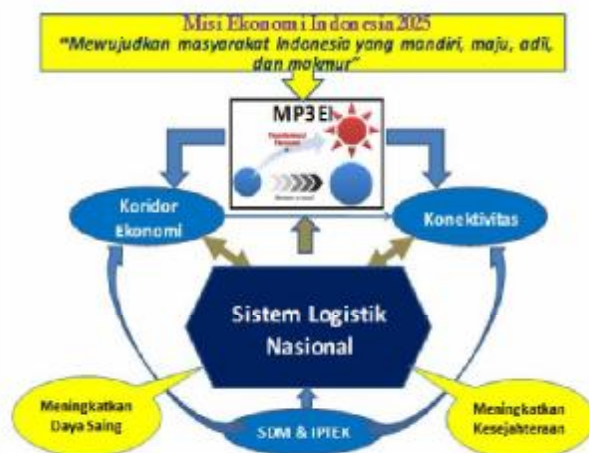
nasional dan keagamaan, dan bahkan (e) masih tingginya disparitas harga pada daerah perbatasan, terpencil dan tertinggal. Kondisi tersebut sangat mempengaruhi kinerja sektor logistik nasional, dimana berdasarkan survei Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index/LPI*) oleh Bank Dunia yang dipublikasikan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

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

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

B. PERAN DAN TUJUAN PENGEMBANGAN CETAK BIRU SISLOGNAS

Cetak Biru (*blue Print*) ini bukan merupakan rencana induk (*master plan*) tetapi lebih menekankan pada arali dan pola pengembangan Sistem Logistik Nasional pada tingkat kebijakan (*makro*) yang nantinya dijabarkan kedalam Rencana Kerja Pemerintah dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga setiap tahunnya. Oleh karena itu, Sistem Logistik Nasional diharapkan dapat berperan dalam mencapai sasaran Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010-2014, menunjang implementasi MP3EI, serta mewujudkan visi ekonomi Indonesia tahun 2025 (RPJPN) yaitu **"Mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur"** sehingga akan tercapai sasaran PDB perkapita sebesar 14.250-15.500 (empat belas ribu dua ratus lima puluh hingga lima belas ribu lima ratus) dolar Amerika pada tahun 2025, seperti pada Gambar 1.1 dibawah ini.



Gambar 1.1 Peran Sislognas Dalam Pembangunan Ekonomi Nasional

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

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

Adapun tujuan dari Otak Biru ini adalah:

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

C. BATASAN DAN RUANG LINGKUP SISTEM LOGISTIK NASIONAL

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

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

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

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

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

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