

PENINGKATAN *LOGISTIC PERFORMANCE INDEX* (LPI) DAN RENDAHNYA INFRASTRUKTUR PENDUKUNG

Achmad Wirabrata*)



Abstrak

Menurut Bank Dunia, ranking Logistic Performance Index (LPI) Indonesia mengalami peningkatan, dari peringkat 75 di tahun 2010, menjadi peringkat 59, namun kenaikan ini tidak diimbangi dengan perbaikan sarana dan prasarana infrastruktur yang baik. Masih banyaknya jalur pelayaran yang tidak efektif, kondisi jalan yang tidak baik kualitas maupun kuantitasnya. Pemerintah perlu meningkatkan pembangunan infrastruktur transportasi yang berkesinambungan agar dapat lebih meningkatkan LPI. Peningkatan peringkat LPI diharapkan dapat menurunkan biaya logistik yang signifikan.

A. Pendahuluan

Kondisi Indonesia yang luas harus didukung dengan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien. Terselenggaranya sistem transportasi yang efektif dan efisien diharapkan dapat melayani angkutan barang. Hal ini dapat menurunkan biaya logistik.

Beban biaya logistik di Indonesia berdasarkan produk domestik bruto (PDB) masih mencapai 27%. Sebagai perbandingan, di Korea beban biaya logistik sebesar 16,3% terhadap PDB dan di Amerika Serikat sebesar 9,9%.

Perbandingan biaya logistik Indonesia dan Malaysia dilihat dari jarak tempuhnya, terdapat perbedaan cukup signifikan. Biaya

pengiriman barang dari Cikarang menuju Tanjung Priok dengan jarak sekitar 55,5 kilometer sebesar US\$750. Sementara di Malaysia, jarak dari Pasir Gudang ke Tanjung Lepas dengan jarak yang hampir sama, sekitar 56,4 kilometer memakan biaya logistik sebesar US\$450. Untuk kontainer 20 kaki di pelabuhan Tanjung Priok tarifnya US\$95, sementara Malaysia hanya US\$88, Thailand US\$63, dan dibayarkan dengan mata uang setempat, sementara di Indonesia harus dengan dolar AS. Biaya angkut antarkota atau antarpulau di Indonesia juga jauh lebih tinggi dibandingkan dengan dari Singapura ke berbagai tujuan di dalam negeri. Sebagai contoh, untuk rute yang sama, ongkos pengapalan kontainer dari Padang (Sumatera

*) Peneliti bidang Ekonomi Kebijakan Publik pada Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Setjen DPR RI, e-mail: achmad.wirabrata@dpr.go.id



Barat) ke Jakarta mencapai US\$600, sedangkan dari Singapura ke Jakarta hanya US\$185 (Kompas, 2010). Belum lagi setiap kapal yang melakukan bongkar muat di pelabuhan harus mengalokasikan dananya Rp150 juta per hari. Ini semua yang menyebabkan performa logistik Indonesia semakin buruk.

Biaya transportasi darat merupakan komponen terbesar biaya logistik di Indonesia yaitu 66,8%, sisanya adalah biaya administrasi dan ongkos penanganan persediaan serta ditambah lagi dengan biaya bongkar muat, parkir, hingga pungutan liar. Keadaan seperti ini menjadi ancaman besar dalam kedaulatan logistik dan daya saing nasional. Jaringan logistik yang terintegrasi antar-Negara ASEAN akan diberlakukan pada tahun 2015, serta di tahun 2020 akan masuk jaringan logistik global.

Infrastruktur yang baik diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian nasional, seperti diungkapkan Ketua Umum Kadin Indonesia Suryo Bambang Sulisto, bahwa pertumbuhan ekonomi di Indonesia bisa melebihi 7% bila didukung dengan pertumbuhan infrastruktur yang memadai.

B. Aspek-Aspek Logistic Performance Index

Pengukuran LPI menurut Bank Dunia terdiri atas enam faktor yaitu efisiensi proses di kepabeanaan; kualitas infrastruktur; biaya pengiriman yang kompetitif; kompetensi dan kualitas jasa logistik; kemampuan melacak dan

Tabel 1.
Peringkat
Logistic Performance Index ASEAN

Negara	2010	2012
Singapura	2	2
Malaysia	27	29
Thailand	35	38
Filipina	44	52
Vietnam	53	53
Indonesia	75	59
Myanmar	133	129

Sumber: *World Bank*

Tabel 2.
Peringkat Kualitas Infrastruktur
Indonesia

	2010	2011	2012
Kualitas Infrastruktur Total	96	90	82
Infrastruktur Jalan	94	84	83
Infrastruktur Kereta Api	60	56	52
Infrastruktur Pelabuhan	95	96	103
Infrastruktur Bandara	68	69	80
Infrastruktur Listrik	96	97	98

Sumber: *World Economic Forum*

menelusuri barang; serta waktu tempuh.

Pada tahun 2012, Indonesia berada diperingkat 59 dalam LPI. Indonesia mengalami peningkatan peringkat dibandingkan tahun 2010 yang berada di peringkat 75. Myanmar mengalami peningkatan, tetapi posisinya masih berada di bawah Indonesia. Data peringkat daya saing logistik Indonesia dan negara tetangga pada tahun 2010 dan tahun 2012 bisa dilihat pada Tabel Peringkat LPI ASEAN.

Pada laporan *World Economic Forum* 2012 kualitas infrastruktur Indonesia berada pada peringkat 82 dari 134 negara. Jenis kualitas infrastruktur yang memiliki peringkat terendah adalah kualitas infrastruktur pelabuhan yang berada pada peringkat 103. Kualitas pasokan listrik juga mengalami penurunan peringkat sejak tahun 2009-2010 yaitu peringkat 96, 97 dan 98 di tahun 2011-2012. Data peringkat infrastruktur Indonesia bisa dilihat pada Tabel *Ranking* Kualitas Infrastruktur Indonesia.

C. Permasalahan Logistik di Indonesia

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

- Teknologi informasi dan komunikasi yang kurang mendukung dalam proses pemantauan arus barang antarwilayah yang berpotensi meningkatnya biaya,
- Sarana yang mahal dalam hal pengadaan alat angkut truk dan kapal laut (pajak dan suku bunga tinggi),

- c. Regulasi logistik yang tidak terpadu; tumpang tindih peraturan pusat-daerah, maraknya pungutan resmi di daerah,
- d. Kompetensi SDM logistik yang rendah,
- e. Armada yang tidak layak tetap beroperasi.

Sistem transportasi di Indonesia memiliki kekhususan, sebagai Negara maritim, maka transportasi menggunakan seluruh moda yang ada yaitu darat, laut dan perairan, serta udara. Secara garis besar, penyediaan infrastruktur menyangkut dua prinsip dasar yaitu akses yang lebih baik terhadap infrastruktur itu sendiri dan harga produk yang dihasilkan dari pemanfaatan infrastruktur, karena dengan akses yang lebih baik produktivitas meningkat, sehingga biaya input menurun dan selanjutnya bagi konsumen berarti terjadinya penurunan biaya hidup.

Berdasarkan hasil penelitian Ali dan Pernia (2003), Rasyid, Ozeki, and Sugiyanto (2003) diketahui bahwa kebutuhan infrastruktur antarwilayah seharusnya tidak digeneralisasi berdasarkan wilayah. Ada daerah yang membutuhkan jalan sebagai prioritas pendistribusian barang, tetapi ada daerah-daerah kepulauan yang lebih membutuhkan dermaga dan kapal-kapal penyebrangan sebagai prioritas.

Infrastruktur telah didefinisikan dalam kondisi dari fasilitas fisik (jalan, bandara, pelabuhan, terminal, rel kereta api, dan alat-alat transportasi), dan jasa (sistem transportasi) yang mengalir dari fasilitas-fasilitas itu. Menurut Ketua Badan Pengaturan Jalan Tol (BPJT), Ahmad Ghani Ghazali, penambahan panjang jalan tol di Indonesia mencapai 950 kilometer, sehingga totalnya menjadi 1.710 kilometer. Sampai dengan 2014 akan dibangun 24 proyek jalan tol, trans Jawa dan non-trans Jawa.

Peran sistem logistik adalah menjamin kelancaran arus barang. Yang dimaksud dengan sistem logistik nasional adalah bagaimana mentransfer *raw material* sampai ke produk akhir ke tangan pengguna akhir (konsumen). Oleh karena itu saat ini Pemerintah menerapkan sistem koridor di Indonesia melalui MP3EI. Keberadaan enam koridor ekonomi memiliki fungsi strategis untuk menghasilkan dampak ekonomi nasional khususnya industri unggulan daerah dan mendorong pertumbuhan ekonomi

nasional sebesar 7% pertahun dengan sumber pembiayaan 92% swasta (domestik, asing, masyarakat) dan sisanya pemerintah.

D. Kebijakan Pemerintah

Infrastruktur sebagai modal utama yang mempengaruhi kinerja logistik sangat berpengaruh terhadap biaya logistik. Menurut Amalia Adininggar, Direktur Perdagangan Investasi dan Kerja Sama Ekonomi Internasional Kementerian Perencanaan dan Pembangunan Nasional/Bappenas, pemerintah memiliki target peningkatan infrastruktur untuk dicapai di tahun 2014. Rencana pengembangan itu meliputi, peningkatan volume *dry port* sebesar 20%, pembangunan tiga pusat distribusi regional, dan peningkatan infrastruktur pelabuhan serta konektivitas menuju dan/atau dari pelabuhan.

Pemerintah mengembangkan konsep pendulum nusantara, dengan menetapkan satu rute tetap pelayaran di enam pelabuhan. Keenam pelabuhan tersebut adalah, Pelabuhan Belawan Medan, Batam, Makassar, Tanjung Perak Surabaya, Tanjung Priok Jakarta, dan Sorong Papua. Konsep ini telah banyak diterapkan di dunia pelayaran, penerbangan, hingga telekomunikasi di Negara-negara maju seperti Amerika Serikat. Menurut Direktur Utama Pelindo II R. J. Lino menyatakan konsep tersebut dapat memotong biaya sampai dengan 50%.

Kepala Sub-Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Kementerian Perhubungan, Heru Wisnu Wibowo menyatakan akan diaktifkan kembali 14 jalur kereta api non operasional yang perlu dan masih bisa diaktifkan. Pengaktifan kembali jalur kereta api ini diharapkan dapat mengintegrasikan lintasan pelabuhan dan Bandar udara. Saat ini panjang jalan yang telah tersedia untuk jalan nasional adalah 36.318 kilometer, jalan provinsi 50.044 kilometer, jalan kabupaten 245.253 kilometer, jalan kota 23.469 kilometer, serta jalan tol sepanjang 772 kilometer. Menurut Djoko Murjanto, kinerja jalan tidak semuanya dalam kondisi baik.

E. Penutup

Faktor utama yang menyebabkan rendahnya kinerja logistik di Indonesia adalah masih rendahnya dukungan Infrastruktur. Infrastruktur di Indonesia masih belum memadai, baik dari segi kuantitas maupun kualitas diantaranya belum ada *hub port*, infrastruktur logistik nasional belum dikelola secara terintegrasi, efektif dan efisien. Hal ini mengakibatkan belum efektifnya intermodal transportasi dan interkoneksi antara infrastruktur pelabuhan, pergudangan dan transportasi. Sedangkan dari segi pelaku dan penyedia jasa logistik, rendahnya kinerja sektor ini disebabkan oleh masih terbatasnya kemampuan daya saing pelaku dan penyedia jasa logistik nasional baik pada tataran nasional maupun global, lemahnya jaringan nasional dan internasional, dan besarnya dominasi perusahaan-perusahaan multinasional.

Distribusi barang sebaiknya tidak hanya dititikberatkan pada distribusi penggunaan transportasi darat. Pemerintah harus segera mengatur manajemen transportasi multimoda. Masih rendahnya kualitas dan kuantitas infrastruktur transportasi yang ada dapat memperlambat waktu pengiriman. Hal ini tentu saja dapat menurunkan indeks logistik

yang ada, khususnya dari sektor infrastruktur. Peningkatan peringkat LPI diharapkan dapat menurunkan biaya logistik secara signifikan. Hal ini dapat menurunkan harga produk, sehingga dapat meningkatkan daya saing produk dan daya beli masyarakat.

Rujukan:

1. "Peringkat Naik, Infrastruktur Stagnan," *Bisnis Indonesia*, 2 Mei 2013.
2. "Daya Saing Logistik Disimpangan Jalan," *Bisnis Indonesia*, 2 Mei 2013.
3. "Jalur Kereta Api Lama Akan Daktifkan Lagi," *Koran Tempo*, 1 Mei 2013.
4. "Peningkatan LPI 2012 Selaras Produktivitas," <http://www.jurnas.com/halaman/14/2012-06-16/212543>, diakses 4 Mei 2013.
5. "Pertumbuhan Ekonomi 7 Persen bila Infrastruktur Mamadai," <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/05/02/13422852>, diakses 3 Mei 2013.
6. "Infrastruktur Picu Membengkaknya Biaya Logistik," <http://koranjakarta.com/index.php/detail/view01/83655>, diakses 3 Mei 2013.