



## **STIMULUS SEKTOR TRANSPORTASI: TUJUAN DAN UPAYA PENGUATAN LOGISTIK**

Rafika Sari\*

### **Abstrak**

*Pemerintah mengeluarkan stimulus sektor transportasi menjelang Natal tahun 2025 dan Tahun Baru 2026 untuk mendorong tercapainya target pertumbuhan 5,2%. Tulisan ini akan menganalisis tujuan stimulus sektor transportasi kuartal IV 2025, dan upaya penguatan logistik nasional dalam memanfaatkan momentumnya. Bentuk subsidi transportasi bergantung pada tujuan dan kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah suatu negara. Beberapa tujuan pemberian stimulus sektor transportasi sebagai berikut (a) sebagai penunjang aktivitas ekonomi dengan laju pertumbuhan tertinggi kedua di 2024; (b) untuk menghadapi tekanan daya beli masyarakat, dan (c) untuk menggerakkan pertumbuhan ekonomi yang diprediksi melambat di kuartal III 2025. Komisi V DPR RI melakukan pengawasan terhadap implementasi stimulus sektor transportasi yang diterapkan pemerintah pada kuartal IV 2025 agar tepat sasaran dengan alokasi dan efektivitas anggaran yang tersedia. Komisi V DPR RI juga mendukung sinergi antar-pemangku kepentingan untuk meningkatkan kualitas dan pemerataan layanan transportasi.*

### **Pendahuluan**

Pemerintah kembali mengeluarkan stimulus sektor transportasi menjelang Natal dan Tahun Baru 2026 (Nataru) sebagai bagian dari kebijakan ekonomi kuartal IV 2025. Setelah Indonesia mencatatkan pertumbuhan ekonomi kuartal II 2025 sebesar 5,12%, salah satu tertinggi di antara negara G20, namun sinyal perlambatan mulai terlihat pada kuartal berikutnya, diperkirakan di bawah target 5,2% (BPS, 2025). Konsumsi rumah tangga yang menjadi tulang punggung perekonomian perlu didorong melalui stimulus agar tidak kehilangan momentum pemulihan ekonomi di tengah ketidakpastian global, salah satunya sektor transportasi.

Stimulus ini mencakup diskon 30% untuk 1,5 juta penumpang kereta (22 Desember 2025 - 10 Januari 2026), diskon 20% untuk 405 ribu penumpang kapal laut (17 Desember 2025 - 10 Januari 2026), diskon untuk 227 ribu penumpang dan 491 ribu kendaraan pengguna jasa pelabuhan (22 Desember 2025 - 10 Januari 2026), dan diskon 12-14% bagi 36 juta penumpang pesawat (22 Oktober 2025 - 10 Januari 2026) (Lestari, 2025).

\*) Analis Legislatif Ahli Pertama Bidang Ekonomi, Keuangan, Industri dan Pembangunan pada Pusat Analisis Keparlemenan Badan Keahlian DPR RI. Email: rafika.sari@dpr.go.id

Stimulus sektor transportasi dapat menjadi pemicu penguatan logistik nasional. Pemberian stimulus yang tepat guna akan meningkatkan efisiensi, konektivitas, dan daya saing logistik nasional, serta berdampak positif pada pertumbuhan ekonomi. Langkah ini krusial menghadapi tantangan biaya logistik yang masih tinggi, mencapai 14,2% dari Produk Domestik Bruto (PDB) di 2023, jauh di atas Singapura dan Malaysia yang hanya 7–10% (Adri, 2025). Tulisan ini menganalisis tujuan stimulus sektor transportasi kuartal IV 2025, dan upaya penguatan logistik nasional dalam memanfaatkan momentum tersebut.

## **Tujuan Pemberian Stimulus Sektor Transportasi**

Subsidi transportasi merujuk pada dukungan finansial yang diberikan oleh pemerintah kepada sektor transportasi untuk mengurangi biaya operasional atau harga tarif layanan transportasi, baik kepada operator maupun langsung kepada pengguna. Bentuk subsidi transportasi bergantung pada tujuan dan kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah suatu negara, yaitu subsidi tarif, kartu transportasi berbiaya rendah, subsidi bahan bakar, subsidi infrastruktur, subsidi transportasi berkelanjutan, dan pendanaan untuk layanan transportasi pedesaan (Kresnanto, dkk, 2023). Tujuan pemberian subsidi transportasi beragam, mulai dari mendorong aksesibilitas, mobilitas, dan berkontribusi pada pengembangan infrastruktur transportasi yang lebih baik (Guzman & Oviedo, 2018; Börjesson et al., 2020). Keempat diskon tiket pada stimulus sektor transportasi pada Nataru 2026 merupakan bentuk subsidi tarif, yang diberikan kepada pengguna jasa transportasi. Diskon dapat berupa potongan harga langsung (tiket kereta, kapal laut, dan pesawat) atau penangguhan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) yang dibayar pemerintah, sehingga pada akhirnya mengurangi biaya yang ditanggung oleh konsumen.

Beberapa alasan stimulus sektor transportasi diperlukan. *Pertama*, sektor transportasi berperan penting sebagai sektor penunjang aktivitas ekonomi untuk mendukung mobilitas dan konektivitas yang memungkinkan distribusi barang/jasa dari suatu lokasi ke lainnya. Pada tahun 2024, BPS mencatat sektor transportasi menjadi yang tertinggi kedua dengan tingkat pertumbuhan sebesar 8,79% (yoy) dan menyumbang Rp1.358 triliun terhadap PDB (6,13%). Subsektor kereta api tumbuh paling pesat (18,61%), diikuti angkutan darat (9,89%) dan pergudangan (9,37%). Pertumbuhan positif juga terlihat pada kuartal II 2025, di mana sektor transportasi tumbuh 8,52%, menunjukkan potensi stimulasi pertumbuhan ekonomi (BPS, 2025).

*Kedua*, untuk menghadapi tekanan daya beli masyarakat. Stimulus transportasi diharapkan dapat membantu masyarakat kelas menengah meringankan tekanan akibat kenaikan harga pangan dan energi dengan peningkatan pendapatan tersedia (*disposable income*) melalui pengurangan biaya transportasi (Nugraha, 2025).

*Ketiga*, untuk menggerakkan pertumbuhan ekonomi yang melambat. Di tahun 2025, stimulus serupa telah diterapkan pada bulan Juni-Juli 2025. Menurut Agus Purnomo, Akademisi Universitas Logistik dan Bisnis Internasional bahwa bersama dengan beberapa instrumen

lain, stimulus sektor transportasi layak diapresiasi sebagai upaya menjaga daya beli masyarakat dan mendorong pertumbuhan ekonomi kuartal II 2025 agar tetap berada di kisaran 5%. Data BPS menunjukkan bahwa ekonomi Indonesia tumbuh 5,12% (yoy) pada kuartal II 2025, lebih tinggi dari 5,05% di 2024. Nilai ini melampaui ekspektasi banyak ekonom dan lembaga internasional. Pertumbuhan tersebut didorong oleh konsumsi rumah tangga sebagai motor utama.

Beberapa ekonom memperkirakan pertumbuhan kuartal III 2025 melambat ke bawah 5% seiring pelemahan ekspor dan belanja pemerintah sebelum stimulus diberikan. Menurut Permata Institute for Economic Research (PIER), pertumbuhan ekonomi di kuartal III 2025 diperkirakan hanya sebesar 4,99% (Rahayu & Djumena, 2025). Dengan ekonomi global yang tertekan, pemerintah memandang perlu menebalkan bantalan konsumsi domestik. Stimulus sektor transportasi di kuartal IV 2025 berfokus pada peningkatan mobilitas penumpang dan konsumsi rumah tangga dalam jangka pendek untuk mendukung pemulihan ekonomi. Namun stimulus ini jugal krusial untuk menjaga kelangsungan sektor logistik. Kedepan, diharapkan akan ada stimulus yang lebih berfokus pada efisiensi biaya distribusi dan keandalan (realibilitas) transportasi pada jangka menengah keatas untuk mendukung kelancaran pergerakan barang dan efisiensi rantai pasok secara keseluruhan.

### **Kendala Logistik dan Upaya Penguatan**

Biaya logistik di Indonesia masih tergolong tinggi. Menurut Bappenas, biaya logistik nasional pada tahun 2023 mencapai 14,2% dari PDB, turun signifikan dibandingkan 23,8% di 2018. Bank Dunia menempatkan Indonesia di peringkat ke-61 dari 139 negara dalam Indeks Kinerja Logistik (LPI) tahun 2023, semula peringkat ke-46 di 2018 (Adri, 2025). Indonesia masih perlu menaikkan skor LPI, dengan memperbaiki empat komponen utama meliputi kemudahan pengurusan impor/ekspor, kelancaran transportasi, keandalan infrastruktur logistik, dan ketersediaan layanan logistik. Perbaikan keempat komponen tersebut sangat penting untuk meningkatkan efisiensi dan daya saing logistik nasional.

Peneliti Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM, Joewono Soemardjito, mengatakan bahwa penyebab biaya logistik tinggi adalah kondisi geografis Indonesia dengan  $\pm 17.500$  pulau melayani distribusi barang dan komoditas melalui angkutan antarpulau yang biayanya relatif mahal. Tingginya biaya logistik juga dipengaruhi biaya angkutan kapal dan jasa layanan pelabuhan. Saat proses bongkar muat ditemui sejumlah kendala maka akan menambah lama waktu kapal, yang akan berdampak terhadap biaya operasional kapal dan tarif biaya angkutan kapal. Kemudian, biaya angkutan di sisi transportasi darat juga harus dikeluarkan untuk mengangkut barang dari lokasi produksi menuju simpul (pelabuhan) akan berkorelasi positif terhadap faktor jarak dan muatannya ("Biaya Logistik Nasional," 2025).

Pada kuartal IV tahun 2024, laju pertumbuhan sektor transportasi sebesar 8,79%, menunjukkan adanya peningkatan aktivitas logistik yang didukung oleh perkembangan infrastruktur dan kebijakan pemerintah termasuk stimulus. Kondisi ini diungkapkan oleh Founder & CEO Supply Chain Indonesia (SCI), Setijadi, bahwa dalam lapangan usaha

transportasi terdapat transportasi penumpang yang juga menggambarkan kinerja sektor logistik, di mana subsektor pergudangan (9,37%) memberikan laju pertumbuhan terbesar ketiga di sektor transportasi (Susanto, 2024; BPS, 2025).

Stimulus Nataru 2026 memiliki dampak tidak langsung pada sektor logistik karena sebagian besar stimulus hanya berlaku untuk penumpang (seperti diskon tiket pesawat, kereta api, dan kapal laut) dan tidak untuk kargo. Dari enam paket stimulus transportasi yang pernah diterapkan oleh pemerintah, sesungguhnya hanya diskon tarif tol yang berdampak langsung terhadap sektor logistik pada jangka pendek karena menurunkan biaya distribusi barang melalui jalur darat. Namun, efektivitasnya masih terbatas pada ruas tol tertentu dan mayoritas kendaraan logistik, sekitar 75–80%, tetap menggunakan jalan nasional atau jalan arteri karena tarif tol yang mahal (Puspa, 2025). Stimulus lain seperti diskon tiket kereta, pesawat, dan kapal laut tidak relevan bagi logistik barang/kargo, karena berlaku untuk penumpang.

Tantangan utama bagi pelaku usaha logistik adalah penurunan aktivitas angkutan barang akibat perlambatan ekonomi, seperti yang ditunjukkan oleh penurunan laju pertumbuhan industri manufaktur sebesar 4,64% (2023) menjadi 4,43% (2024) (Puspa, 2025; BPS, 2025). Untuk mengatasi hal ini, diperlukan penguatan sektor transportasi dengan peningkatan efisiensi operasional, adopsi teknologi dan digitalisasi, kolaborasi dan kerjasama antara pemerintah, perusahaan logistik, dan swasta, dukungan regulasi (termasuk perizinan dan insentif logistik hijau), serta peningkatan keterampilan sumber daya manusia. Dengan menerapkan hal tersebut, penguatan sektor transportasi diharapkan tidak hanya mendorong pertumbuhan, tetapi juga secara fundamental memperkuat fondasi sektor logistik nasional, yang pada akhirnya akan menekan biaya logistik secara keseluruhan.

## Penutup

Stimulus transportasi Nataru 2026 memiliki manfaat yang signifikan untuk meningkatkan mobilitas penumpang dan konsumsi rumah tangga yang mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Walaupun bersifat jangka pendek, stimulus ini bisa menjadi dasar bagi strategi jangka panjang untuk penguatan logistik yang dilakukan melalui efisiensi, pemanfaatan teknologi, dan regulasi untuk kelancaran distribusi barang/jasa yang dibutuhkan masyarakat. Sehingga stimulus sektor transportasi diharapkan memberikan efek domino yang lebih luas dan berkelanjutan bagi sektor transportasi dan logistik Indonesia. DPR RI mendukung pemerintah yang telah menyusun kebijakan stimulus transportasi di kuartal IV 2025 dalam mencapai target pertumbuhan ekonomi 5,2%. Komisi V DPR RI melakukan pengawasan terhadap implementasinya agar stimulus tepat sasaran dan efektif. Komisi V DPR RI mendukung Kementerian Perhubungan berkoordinasi dengan pihak terkait untuk menyusun mekanisme pelaksanaan stimulus sektor transportasi dan meningkatkan kualitas dan pemerataan layanan transportasi di seluruh Indonesia agar dapat dinikmati merata oleh seluruh masyarakat.

## Referensi

- Adri, A. (2025, Agustus 29). Beban logistik Indonesia tiga kali lipat negara tetangga, *Kompas*, hlm.9.
- Anonim. (2025, Februari 28). Biaya logistik nasional masih tinggi, <https://pustral.ugm.ac.id/>
- Badan Pusat Statistik. (2025). *Statistik Indonesia 2025*, Jakarta: BPS.
- Börjesson, M., Eliasson, J., & Rubensson, I. (2020). Distributional effects of public transport subsidies. *Journal of Transport Geography*, 84, 102674. <https://doi.org/10.1016/J.JTRANGEO.2020.102674>
- Guzman, L. A., & Oviedo, D. (2018). Accessibility, affordability and equity: Assessing 'propoor' public transport subsidies in Bogotá. *Transport Policy*, 68, 37–51. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.04.012>
- Kresnanto, N.C., Raharti, R., Putri, W.H., & Andari, E. (2023). *Subsidi transportasi untuk masyarakat berpenghasilan rendah: Studi kasus dan implikasi kebijakan*. Yogyakarta: Universitas Janabadra.
- Lestarini, A.H. (2025, Oktober 3). Pemerintah siapkan stimulus khusus natal dan tahun baru, <https://www.metrotvnews.com/read/NQACYdnA-pemerintah-siapkan-stimulus-khusus-natal-dan-tahun-baru-ini-daftarnya>
- Nugraha, D.W. (2025, Mei 29). Stimulus minim sentuh kelas menengah, <https://www.kompas.id/artikel/stimulus-minim-sentuh-kelas-menengah-dampak-pertumbuhan-akan-terbatas>
- Puspa, A.W. (2025, Juni 14). Stimulus tol tak sentuh akar masalah, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20250614/98/1884906/stimulus-tol-tak-sentuh-akar-masalah-pelaku-logistik-soroti-pajak-infrastruktur>.
- Rahayu, I.R.S & Djumena, R. (2025, Agustus 11). Ekonom bank permata prediksi, <https://money.kompas.com/read/2025/08/11/204000626/ekonom-bank-permata-prediksi-pertumbuhan-ekonomi-ri-semester-ii-tak-sampai-5>.
- Susanto. (2024, September 6). Triwulan 2-2024, <https://detiklogistik.com/news/triwulan-2-2024-pertumbuhan-transportasi-pergudangan-mencapai-956-persen/>

