

DISKUSI NASIONAL POROS MARITIM
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
SURABAYA, 3 OKTOBER 2019

SUPPLYCHAIN
INDONESIA *untuk
logistik Indonesia
lebih baik*

OPTIMALISASI PELAYARAN & PELABUHAN TERHADAP TOL LAUT

Setijadi | setijadi@SupplyChainIndonesia.com



Chairman
Supply Chain Indonesia

SETIJADI



Anggota Dewan Pakar
Badan Penelitian dan Pengembangan,
Kementerian Perhubungan



Wakil Ketua Umum
Gabungan Importir Nasional
Seluruh Indonesia (GINSI)



Kompartemen Penelitian
DPW Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia
(ALFI) - Jawa Barat

- Supply Chain Indonesia (SCI) adalah lembaga independen yang bergerak dalam kegiatan pendidikan, pelatihan, konsultasi, penelitian, dan pengembangan bidang logistik dan *supply chain*.
- SCI menjadi wadah informasi, interaksi, dan komunikasi para praktisi, akademisi, birokrasi, peneliti, dan pemerhati bidang logistik dan *supply chain* di Indonesia.
- SCI berperan dalam memperbaiki dan meningkatkan kinerja logistik untuk perusahaan-perusahaan swasta dan BUMN.
- SCI juga berkontribusi dalam perbaikan dan pengembangan logistik melalui beberapa kementerian dan lembaga pemerintah terkait, seperti Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, dan lain-lain, termasuk dalam implementasi Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.

1

**PELAYARAN &
KEPELABUHANAN
INDONESIA**

2

**BARANG
KEBUTUHAN POKOK
DAN BARANG
PENTING**

3

**POTENSI DAMPAK
PROGRAM TOL LAUT**

4

**REKOMENDASI
PENGEMBANGAN
PROGRAM TOL LAUT**



1

PELAYARAN & KEPELABUHANAN

INDONESIA



LALU LINTAS PELAYARAN ASIA TIMUR & TENGGARA



Posisi geoekonomi Indonesia yang sangat strategis, di tengah lintasan perdagangan dunia (*the global supply chain system*):

45% dari seluruh komoditas dan produk yang diperdagangkan di dunia dengan nilai

USD 1.500 triliun/tahun dikapalkan melalui ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) dunia

* UNCTAD dalam Dahuri (2014)

BIDANG EKONOMI MARITIM DAN KELAUTAN INDONESIA

Perikanan

Industri pengolahan hasil perikanan

Industri bioteknologi kelautan

Pertambangan dan energi

Pariwisata bahari

Angkutan laut

Jasa perdagangan

Industri maritim

Sumberdaya non-konvensional

Infrastruktur kelautan

Benda berharga dan warisan budaya

Jasa lingkungan

Negara Kepulauan terluas di dunia dengan lebih dari **17.500 pulau**, garis pantai sepanjang **95.181 km** posisi sangat strategis antara Benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik.

Luas daratan sekitar **2.012.402 km²**

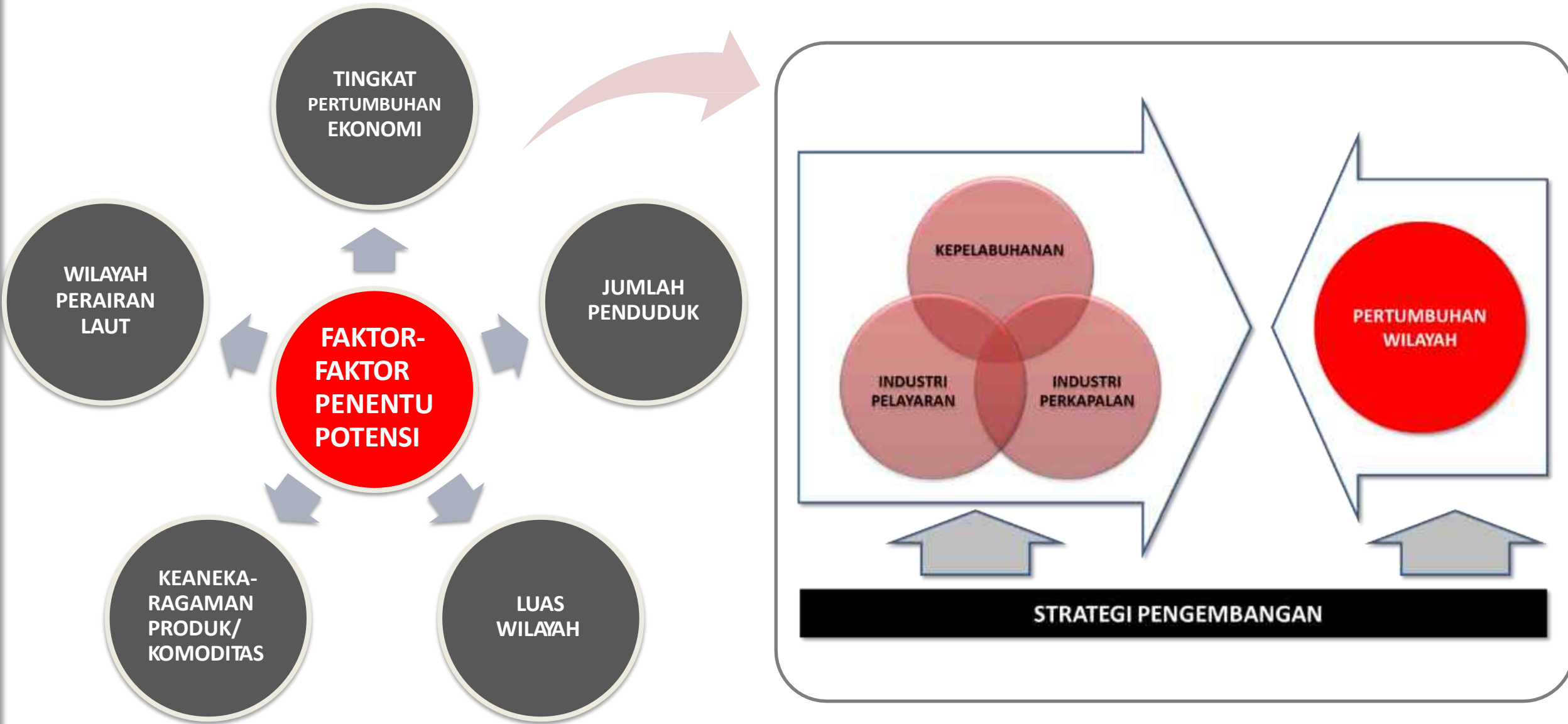
Luas laut sekitar **5,8 juta km²** (75,7%) yang terdiri **2 juta km²** Perairan Pedalaman, **0,3 juta km²** Laut Teritorial, dan **2,7 juta km²** ZEE.



PELAYARAN & KEPELABUHANAN INDONESIA

FAKTOR-FAKTOR PENENTU & KEBUTUHAN PENGEMBANGAN

POTENSI LOGISTIK MARITIM DAN KELAUTAN INDONESIA



STRUKTUR PELABUHAN DI INDONESIA



PELABUHAN KOMERSIAL	• 111 Pelabuhan
PELABUHAN NON KOMERSIAL	• 1129 Pelabuhan
TERMINAL UNTUK KEPENTINGAN SENDIRI (TUKS)	• 914 Terminal Khusus

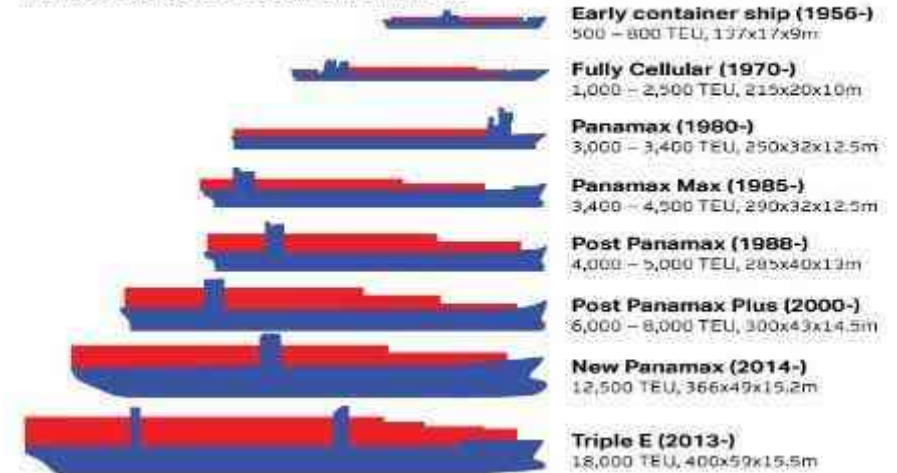


KEDALAMAN PELABUHAN DAN UKURAN KAPAL



Evolution of Container Ships

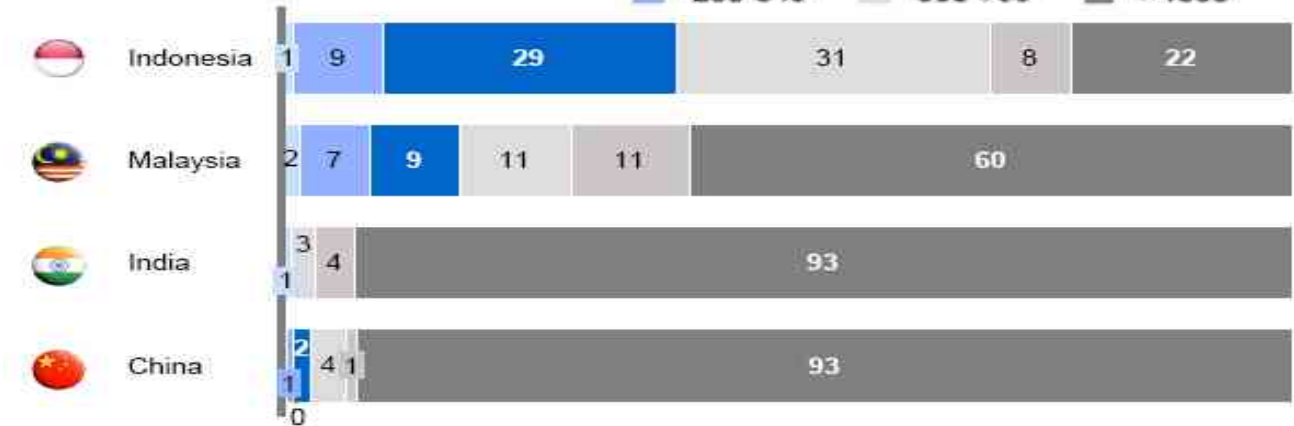
TEU: twenty-foot equivalent units.
length x width x depth below water in meters



ADAPTED WITH PERMISSION FROM THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS, JEAN-PAUL RODRIGUE

Domestic container fleet by size (TEU)

Total capacity (%), 2012

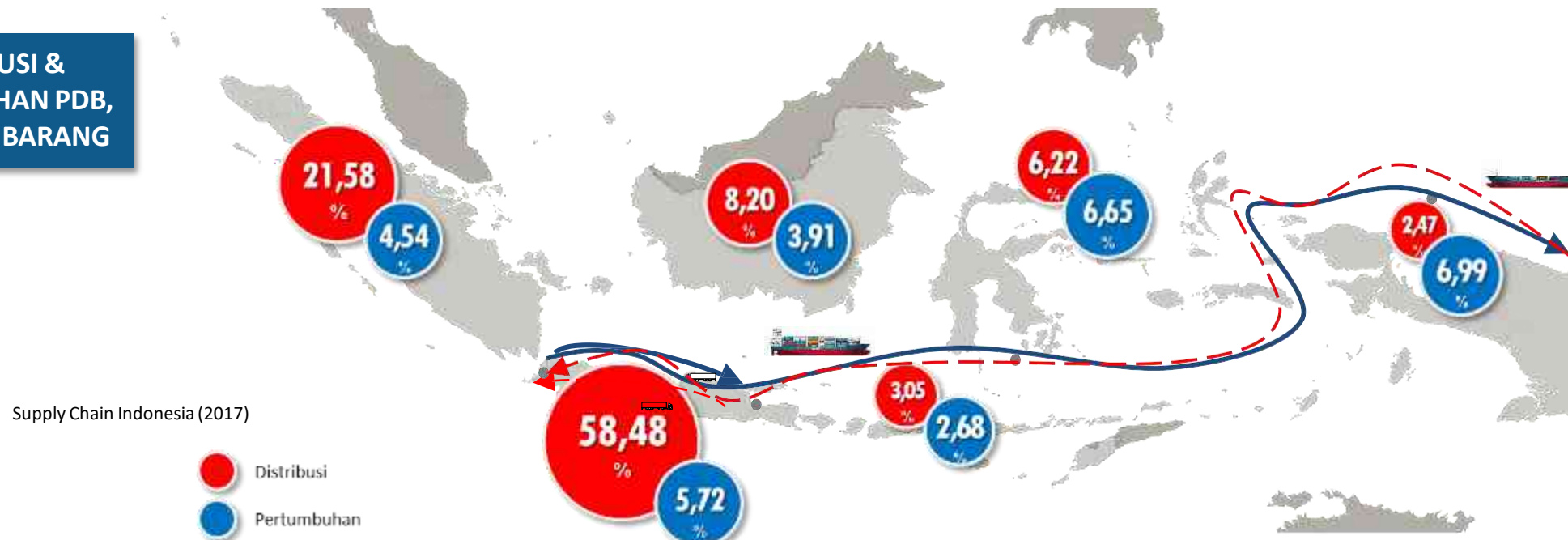


Penggunaan kapal kecil untuk angkutan peti kemas domestik, menyebabkan biaya per TEU menjadi lebih tinggi dibandingkan dengan penggunaan kapal besar.

Mayoritas ukuran kapal di Indonesia berkisar antara 350-800 TEUs, lebih kecil dibandingkan dengan negara-negara lain yang mayoritas berukuran di atas 1000 TEUs.

PELAYARAN & KEPELABUHANAN INDONESIA KETIDAKSEIMBANGAN VOLUME MUATAN DAN SEBARAN INFRASTRUKTUR LOGISTIK ANTAR WILAYAH

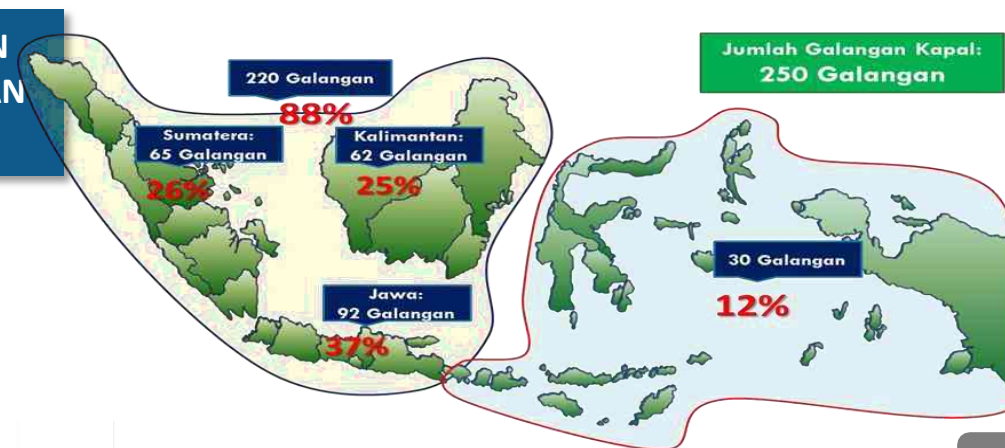
DISTRIBUSI & PERTUMBUHAN PDB, SERTA ARUS BARANG



SEBARAN DEPO KONTAINER

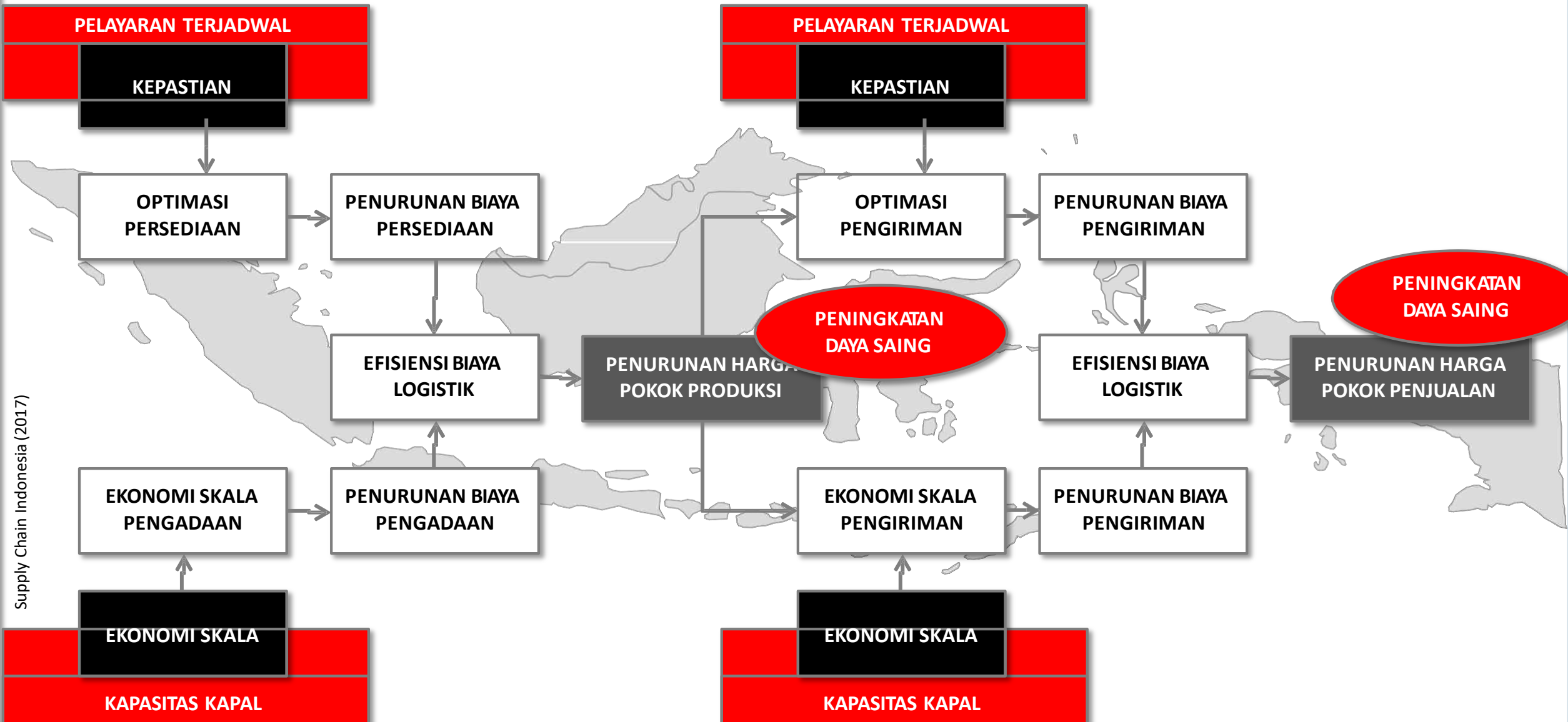


SEBARAN GALANGAN KAPAL



A

TRANSPORTASI LAUT DAN PENINGKATAN DAYA SAING



Supply Chain Indonesia (2017)



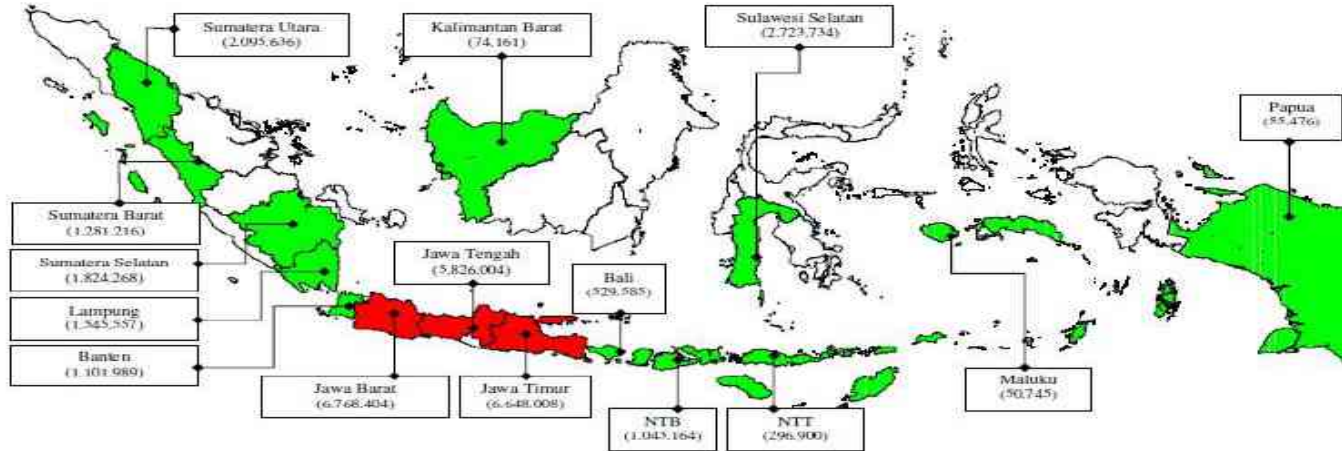
BARANG KEBUTUHAN POKOK & BARANG PENTING

Barang Kebutuhan Pokok

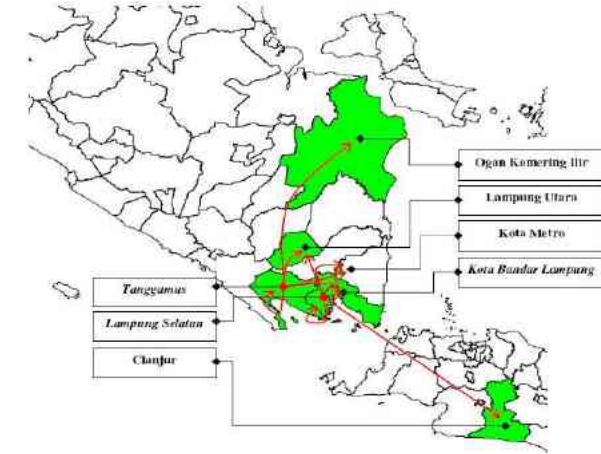
- Barang yang menyangkut **hajat hidup orang banyak** dengan skala pemenuhan kebutuhan yang tinggi serta menjadi faktor pendukung kesejahteraan masyarakat.
- Jenis barang kebutuhan pokok yaitu: **hasil pertanian** (beras, kedelai, cabe, bawang merah), **hasil industri** (gula, minyak goreng, tepung terigu), serta **hasil peternakan dan perikanan** (daging sapi, daging ayam ras, telur ayam ras, ikan segar yaitu bandeng, kembung, dan tongkol/tuna/cakalang).

Barang Penting

- Barang strategis yang **berperan penting dalam menentukan kelancaran pembangunan nasional**.
- Jenis barang penting yaitu: benih (benih padi, jagung, kedelai), pupuk, gas elpiji 3kg, triplek, semen, besi baja konstruksi, dan baja ringan.

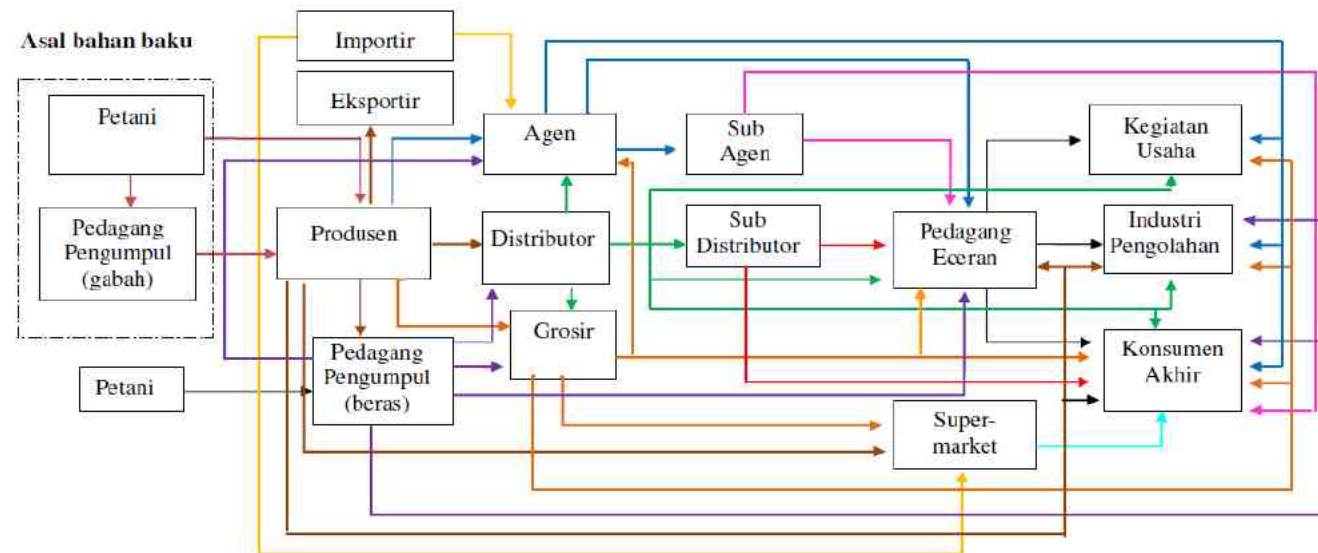


Peta Sentra Produksi



Peta Distribusi dari Provinsi Lampung

Pola Distribusi



Peta Sentra Produksi

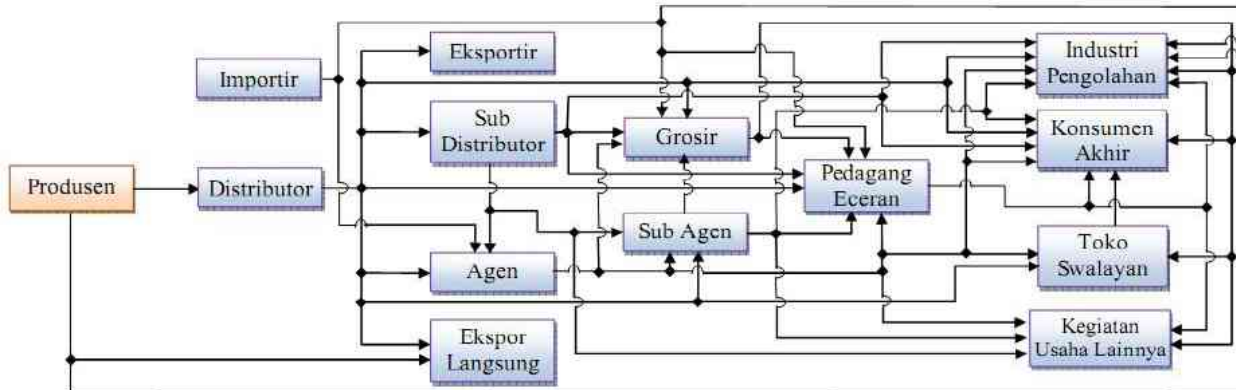


Peta Distribusi dari Provinsi DKI Jakarta ke Wilayah Indonesia Bagian Timur



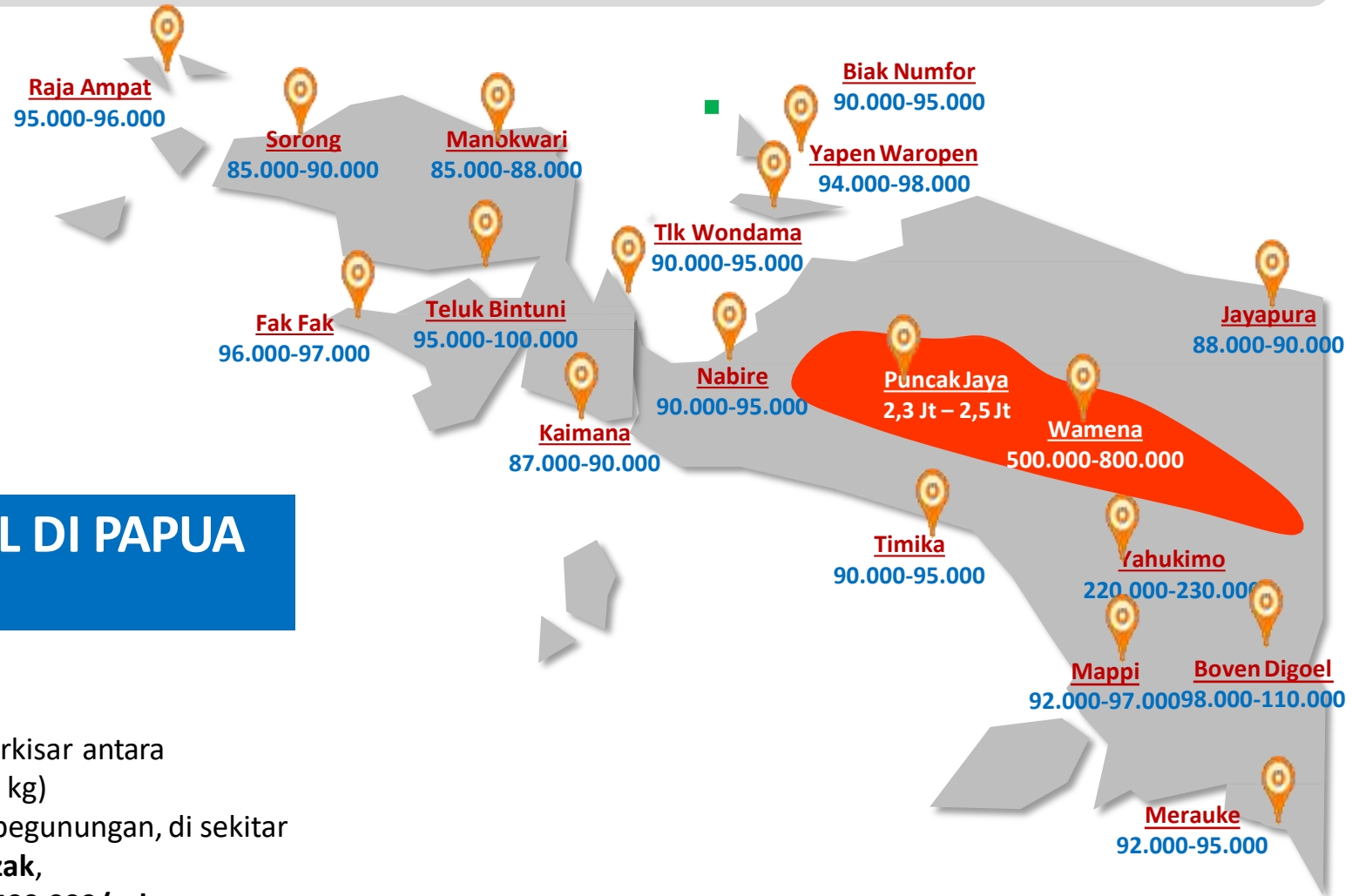
ANALISIS SINGKAT RANTAI PASOK KOMODITAS KEBUTUHAN POKOK

- Rantai pasok menggunakan beberapa pola saluran distribusi yang berbeda-beda antar wilayah di Indonesia
- Pengontrolan yang sulit terhadap aspek produksi dan distribusi
- Indikasi penguasaan oleh beberapa pihak tertentu



Pola Distribusi

ILUSTRASI DISPARITAS HARGA BARANG PENTING



HARGA SEMEN RETAIL DI PAPUA

(dalam Rp/Zak @ 50 kg)

- Harga jual retail di pesisir Papua berkisar antara **Rp 85.000-Rp 98.000** (per zak @50 kg)
- Harga retail di daerah pedalaman/pegunungan, di sekitar Wamena **Rp 500.000-Rp 800.000/zak**, di Puncak Jaya **Rp 2.300.000-Rp 2.500.000/zak**
- Harga yang tinggi di daerah Wamena dan Puncak Jaya karena semen diangkut via udara

TANTANGAN RANTAI PASOK



1

Sifat komoditas yang *perishable* dan musiman



2

Rantai distribusi yang panjang (*end-to-end*)



3

Pemahaman para pelaku terhadap SCM



4

Integrasi para pelaku usaha dan pihak terkait



5

Ketersebaran produksi dan skala ekonominya



6

Kontinuitas, kualitas, dan ketertelusuran yang kurang terjamin



7

Infrastruktur belum memadai



8

Data dan sistem informasi logistik yang belum terintegrasi



2

POTENSI DAMPAK

PROGRAM TOL LAUT

Akibat tol laut Jokowi, distribusi logistik nasional naik dalam tiga tahun terakhir

Selasa, 05 Maret 2019 / 13:54 WIB



Berkat Tol Laut, Harga-harga Barang Turun



Presiden Joko Widodo (kedua kiri) berbincang dengan Menteri PUPR Basuki Hadimuljono (kiri) dan Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi (kanan) ketika berlayar menuju Bunaken di Sulawesi Utara, Jumat, 5 Juli 2019. (Foto: ANTARA FOTO / Puspa Perwitasari)

Tol Laut Belum Efektif Atasi Masalah Disparitas Harga Bahan Pokok

Belum tersedianya infrastruktur penunjang tol laut yang memadai ditengarai menjadi penyebab masih tingginya disparitas harga bahan pokok dan barang penting (bapakong) antara daerah pelabuhan hub dengan daerah tujuan pengiriman barang.



Justus Andi DP - Bisnis.com
12 Desember 2018 | 12:19 WIB



*Kapal Urmir milik PT Pelni bersandar di dermaga Pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan, Rabu (7/11/2018). - JIB/Paulus Tardi Bone

Sumber: <https://lekonmi.bisnis.com>

Program Tol Laut Hanya Dinikmati Para Pedagang



Liputan6.com
27 Apr 2019, 19:30 WIB



Petugas barjaga di dekat KM Ceraka Jaya Nisga III-4 yang digunakan sebagai kapal tol laut logistik Natuna di Tanjung Priok, Jakarta Utara, Selasa (25/10). Tol Laut tersebut bertujuan menekan disparitas harga di Natuna. (Liputan6.com/Immanuel Antonioz)

Sumber: <https://liputan6.com>

Pengusaha Akui Tol Laut Belum Ampuh Atasi Perbedaan Harga

CNN Indonesia | Selasa, 26/02/2019 10:48 WIB

Bagikan :



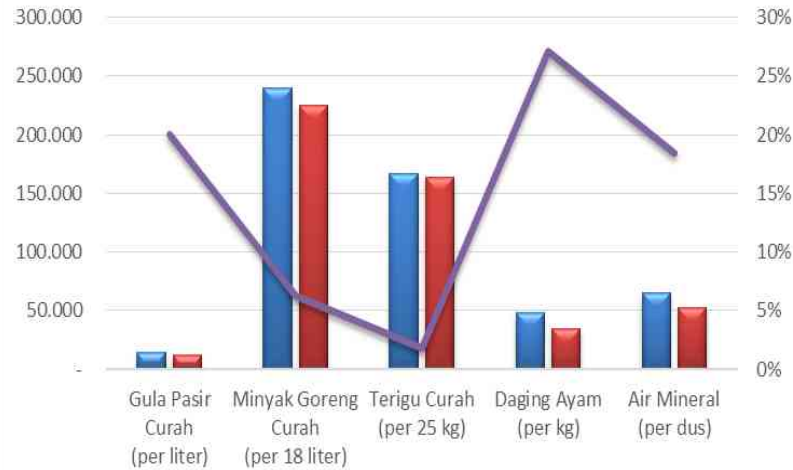
Sumber: <https://cnnindonesia.com>

No.	Jenis Komoditas	Bulan	Satuan	Daerah										
				Surabaya	Larantuka	Fak Fak	Merauke	Rote	Kaimana	Natuna	Sabu Rajua	Kep. Aru	Sangihe	Moa
1	Beras	Agt 2016	Rp /Kg	9.294	12.000	13.000	13.000	14.000	12.000	14.000	11.000	10.700	12.500	14.500
		Apr 2017		9.270	12.000	10.000	13.000	14.000	11.000	12.500	12.000	13.000	12.000	11.500
2	Gula Pasir	Agt 2016	Rp /Kg	12.608	18.000	14.000	18.000	14.000	15.000	17.000	15.000	18.750	17.000	15.000
		Apr 2017		12.357	18.000	16.000	15.000	15.000	13.000	14.000	13.000	15.000	17.000	15.000
3	Minyak Goreng Kemasan	Agt 2016	Rp /Lt	13.605	17.000	18.000	17.000	15.000	13.000	15.000	17.000	17.938		
		Apr 2017		13.648	17.000	20.000	15.000	15.000	13.000	15.000	15.500	16.000	7.500	15.000
4	Daging Sapi	Agt 2016	Rp /Kg	111.239	100.000		91.000	75.000		120.000		125.000	120.000	
		Apr 2017		111.120	100.000	90.000	95.000	75.000	-	120.000		130.000	120.000	60.000
5	Daging Ayam Ras	Agt 2016	Rp /Kg	26.971	65.385	50.000	53.845	52.000	70.000	35.000		43.600	40.000	42.308
		Apr 2017		27.937	45.000	55.000	-	52.000	70.000	35.000		50.000	40.000	65.000
6	Telur Ayam Ras	Agt 2016	Rp /Kg	17.453	32.000	55.000	48.000	22.500	60.000	48.000		53.750		40.000
		Apr 2017		17.283	32.000	-	-	23.000	26.667	48.000		52.500	61.200	32.000
7	Tepung Terigu	Agt 2016	Rp /Kg	8.590	10.000	10.000	11.500	11.500		11.000	13.000	12.000	8.500	13.500
		Apr 2017		8.633	9.000	10.000	11.500	12.000	9.000	11.000	9.000	10.000	8500	12.000

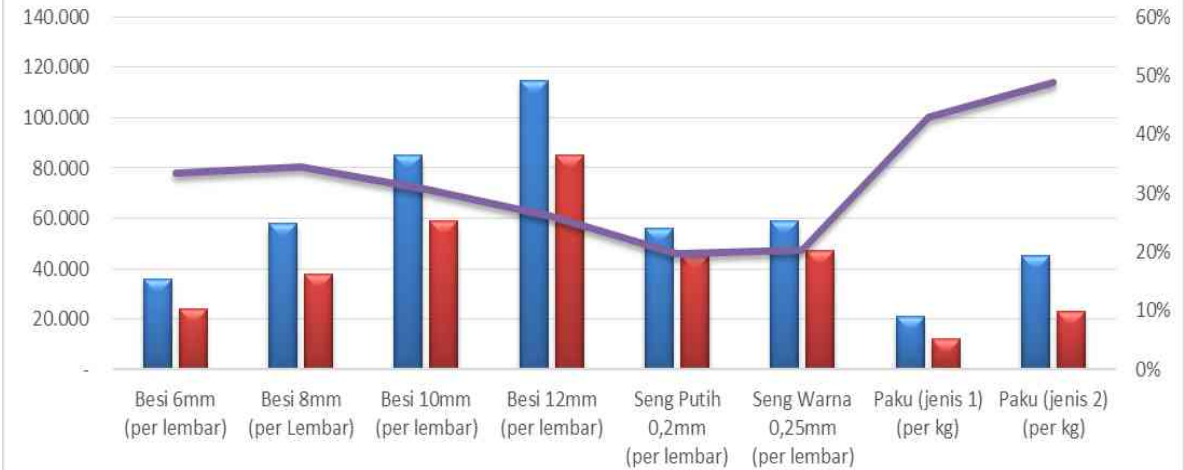
Harga Komoditas di Kab. Muna dan Perubahannya



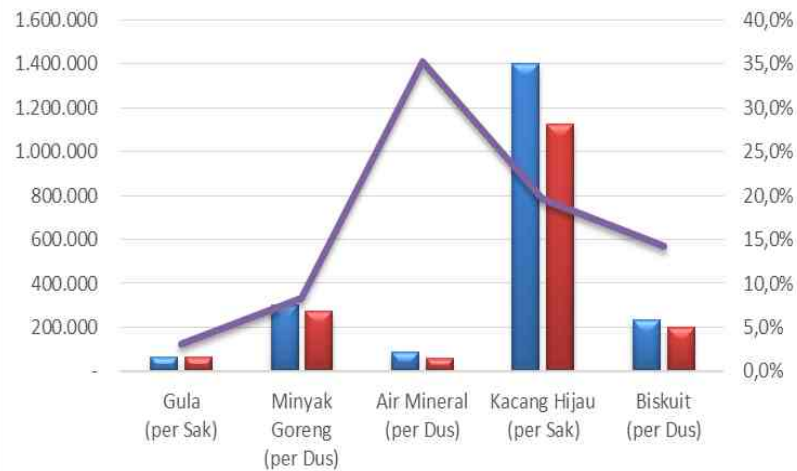
Harga Komoditas di Kab. Wakatobi dan Perubahannya



Harga Komoditas di Kab. Manokwari dan Perubahannya



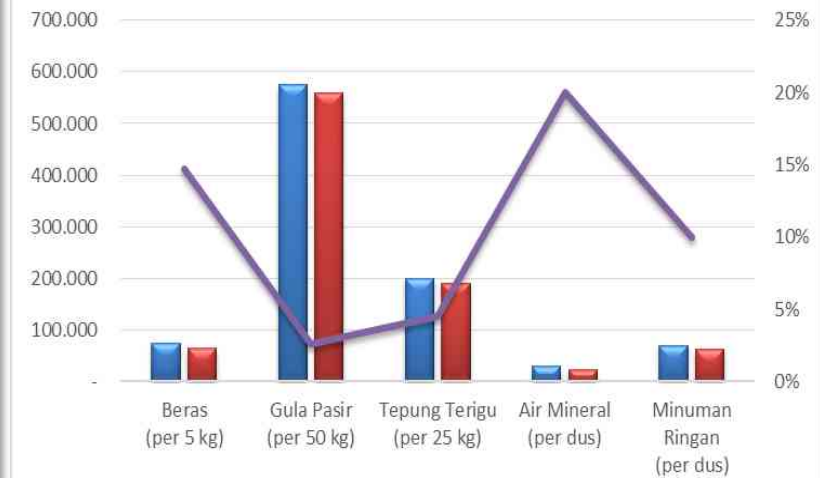
Harga Komoditas di Kab. Buru dan Perubahannya



Harga Komoditas di Kab. Natuna dan Perubahannya



Harga Komoditas di Kab. Tidore dan Perubahannya

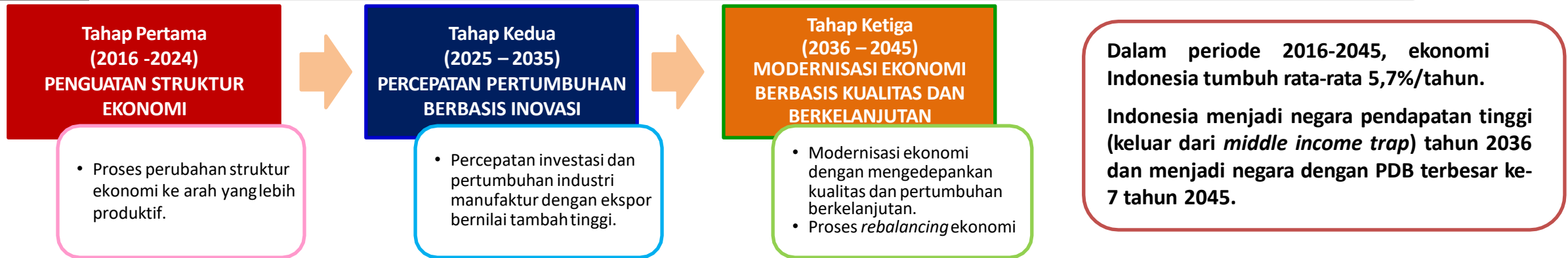




4

REKOMENDASI PENGEMBANGAN

PROGRAM TOL LAUT



Pilar Pembangunan

Pembangunan Manusia dan Penguasaan IPTEK

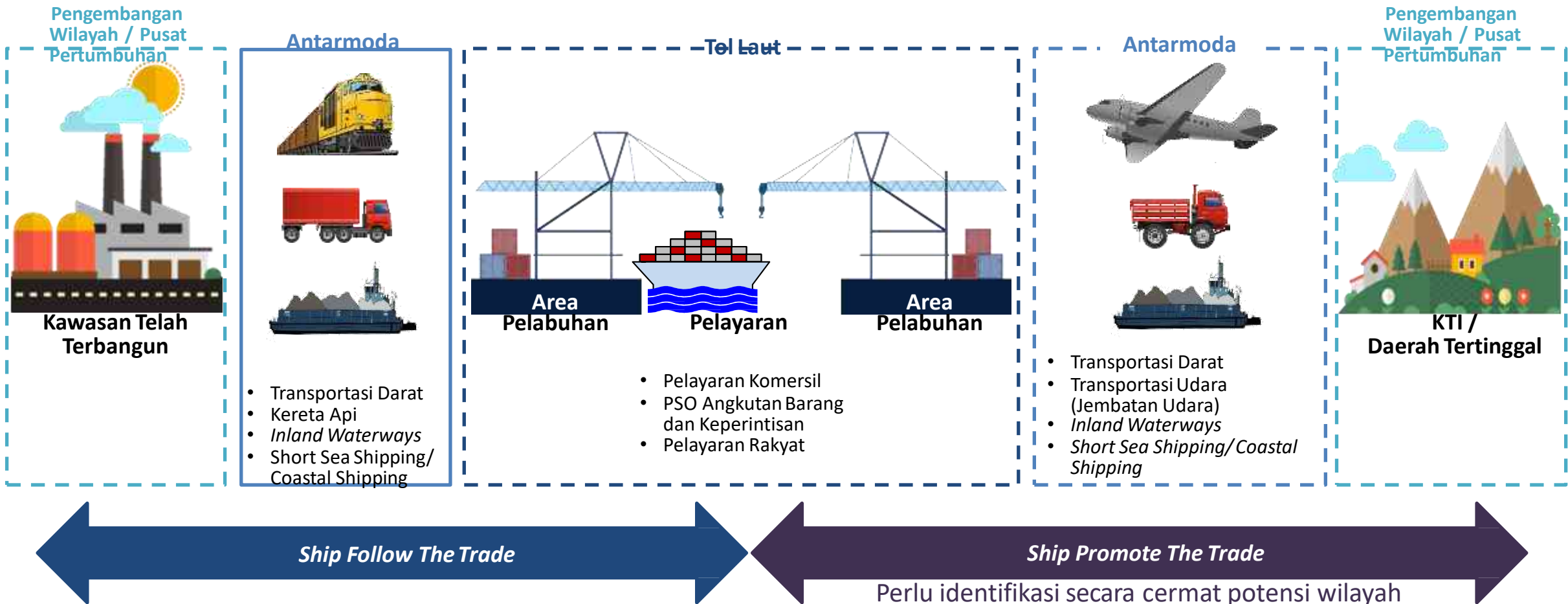
- Percepatan Taraf Pendidikan Rakyat Indonesia secara Merata
- Peningkatan Peran Kebudayaan dalam Pembangunan
- Peningkatan Sumbangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi dalam Pembangunan
- Peningkatan Derajat Kesehatan dan Kualitas Hidup Rakyat
- Reformasi Ketenagakerjaan

- **Peningkatan Investasi dan Daya Saing Ekonomi**
- **Percepatan Industri dan Pariwisata**
- **Pembangunan Ekonomi Maritim**
- **Pemantapan Ketahanan Pangan dan Peningkatan Kesejahteraan Petani**
- Peningkatan Ketahanan Energi dan Air
- Komitmen terhadap Lingkungan Hidup

- Percepatan Pengentasan Kemiskinan
- Pemerataan Kesempatan Usaha dan Pendapatan
- **Pemerataan Pembangunan Wilayah**
- **Pembangunan Infrastruktur yang Merata dan Terintegrasi**

Pemantapan Ketahanan Nasional dan Tata Kelola Pemerintahan

- Demokrasi Substantif
- Reformasi Kelembagaan dan Birokrasi
- Penguatan Sistem Hukum Nasional dan Antikorupsi
- Politik Luar Negeri Bebas Aktif
- Penguatan Pertahanan dan Keamanan

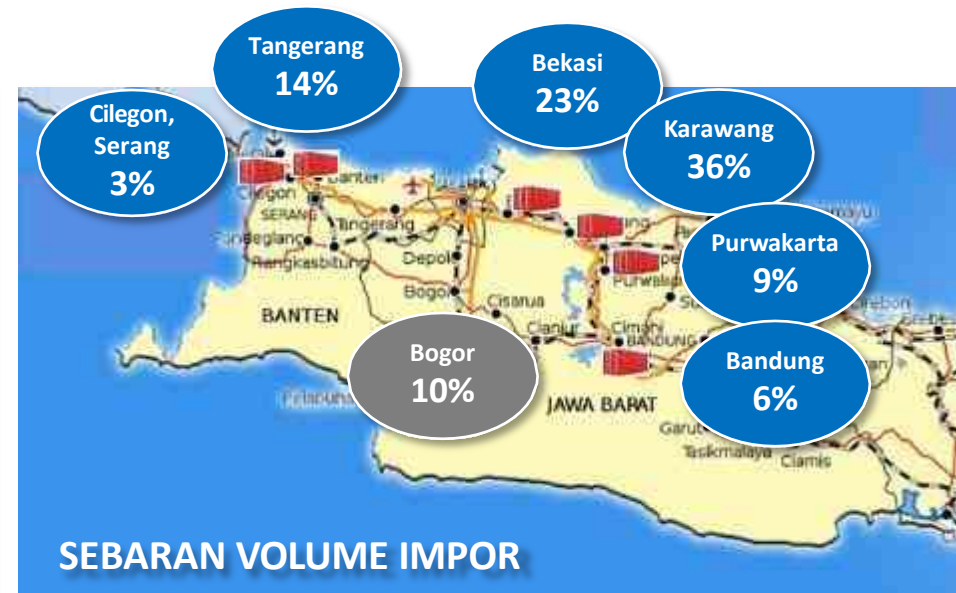
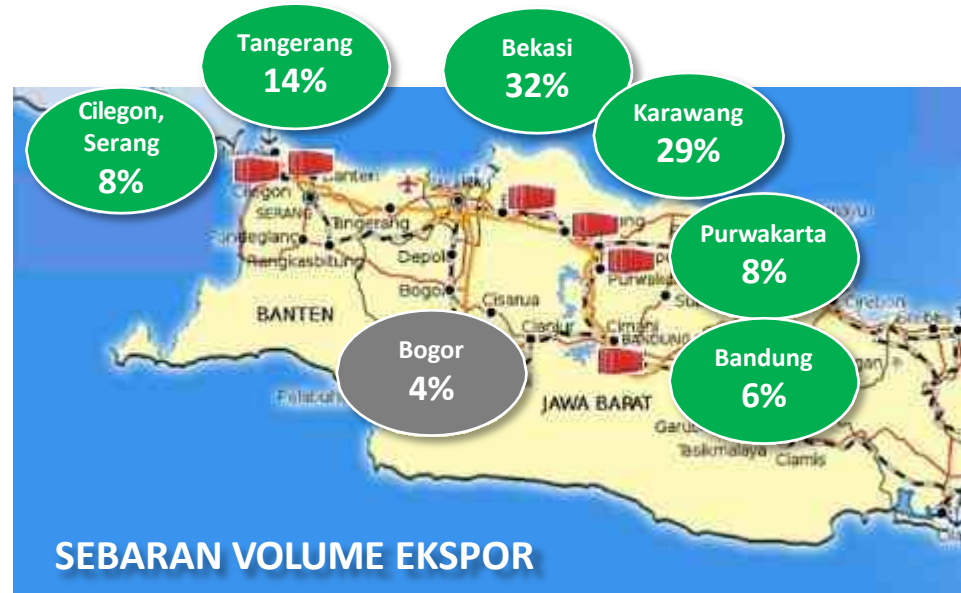


LOKASI CONTAINER YARD KERETA API



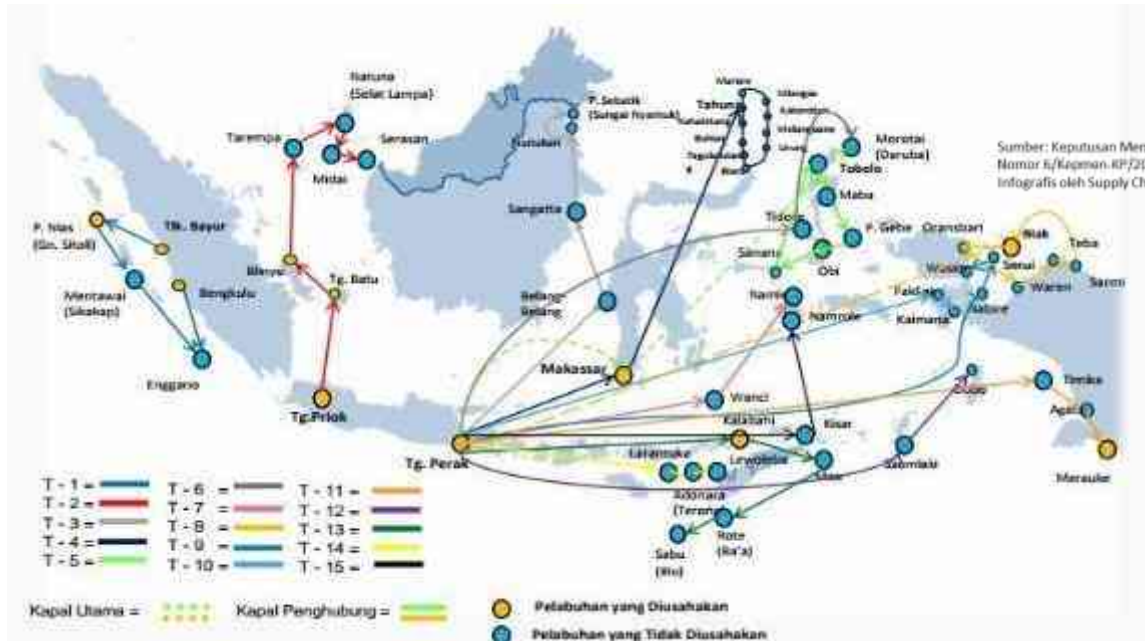
Potensi pemanfaatan *container yard* (CY) kereta api:

- Provinsi Banten: Cilegon
- Provinsi Jawa Barat: Cikarang, Klari, Cibungur, dan Bandung.
- Provinsi Jawa Tengah: Semarang
- Provinsi Jawa Timur: Surabaya dan Jember.

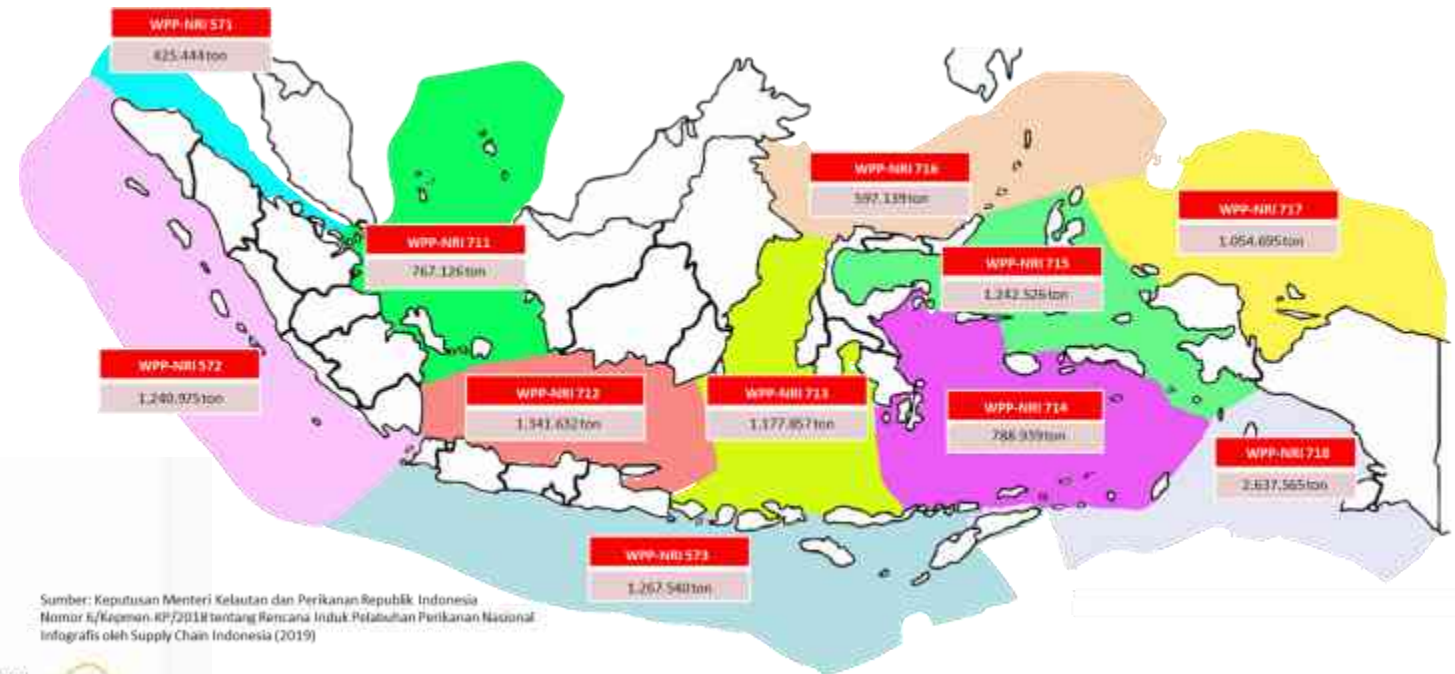


CY kereta api dapat dimanfaatkan sebagai tujuan-antara dalam pengiriman barang antara Pelabuhan Tanjung Priok dan lokasi perusahaan atau kawasan industri.

Peluang sinergi antara Program Tol Laut dan program pengembangan sektor perikanan



Sumber: Kementerian Perhubungan



SUMBER DAYA PERIKANAN

WILAYAH PENGELOLAAN PERIKANAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA (WPPNRI)

WPPNRI merupakan wilayah pengelolaan perikanan untuk penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, konservasi, penelitian, dan pengembangan perikanan yang meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, zona tambahan, dan zona ekonomi eksklusif Indonesia.

(Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 18/PERMEN-KP/2014 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI))

IMPLEMENTASI SCM: ILUSTRASI SEKTOR PERIKANAN

Perancangan Pengendalian, &
Pengembangan Sistem,
Monitoring & Evaluation

Kementerian/
Lembaga
Terkait

- Lembaga pengkajian
- Asosiasi dan komunitas
- Institusi lainnya

Supply Chain Indonesia

**PRODUKSI
(PENGADAAN)**

- Nelayan
- Pembudidaya

**PENGUMPULAN &
PENYIMPANAN**

- Pengumpul
- Pengelola storage

**PENGANGKUTAN/
TRANSPORTASI**

- Pelayaran
- Penerbangan
- Trucking
- Kereta Api

DISTRIBUSI

- Distributor
- Agen

**PENJUALAN
(PENGEKER)**

Pengecer

KONSUMSI

- Rumah tangga
- Unit pengolahan

**Pembinaan &
Pemberdayaan**

- KKP
- Pemda

**Infrastruktur
Fisik**

- K-PUPR
- Kemenhub
- K-ESDM

**Pengelola
Infrastruktur**

- Pelabuhan
- Bandara
- Terminal Barang

Perdagangan

- Kemendag

Pembiayaan

- Bank
- Non-Bank

**Teknologi
Informasi**

- Keminfo
- Telkom

**Jasa
Pendukung**

- Asuransi

4

RANGKUMAN REKOMENDASI

1

Program Tol Laut tidak hanya untuk penurunan disparitas harga, tetapi untuk peningkatan pertumbuhan wilayah; sehingga Tol Laut juga mengangkut barang modal dan bahan baku industri tertentu.

2

Integrasi Tol Laut dan program pengembangan komoditas dan ekonomi wilayah dengan melibatkan kementerian terkait dan pemerintah daerah

3

Peningkatan dukungan fasilitas pelayaran dan kepelabuhanan untuk pengelolaan logistik berbasis komoditas

4

Kolaborasi antar para pelaku dan para pihak terkait, serta peningkatan kemampuan pengelolaan logistik komoditas secara *end-to-end*

5

Integrasi Tol Laut dan *in-land transportation* melalui kolaborasi dengan pelaku usaha terkait.

6

Pemantauan Program Tol Laut agar tepat sasaran, baik pelaku usaha maupun masyarakat.



E D U C A T I O N

T R A I N I N G

C O N S U L T I N G

R E S E A R C H

D E V E L O P M E N T

Taman Melati B1/22 Pasir Impun, Bandung 40194

Phone : +62 22 720 5375 | Mobile : +62 821 1515 9595

E-mail : sekretariat@SupplyChainIndonesia.com



Website : www.SupplyChainIndonesia.com



Mailing list : SupplyChainIndonesia@googlegroups.com



Mailing list : jasa-logistik@googlegroups.com



LinkedIn : Supply Chain Indonesia



Facebook : Supply Chain Indonesia



@SupplyChainID