

Key Strategy in Reducing High Logistics Costs

Okto Irianto

Asisten Deputi Jasa Kemaritiman

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman



A. Hard Facts

Biaya Transportasi dan Logistik

Tahun	% Terhadap PDB				% Terhadap Total Biaya Logistik Indonesia		
	Biaya Angkutan	Biaya Persediaan	Biaya Administrasi	Total Biaya Logistik	Biaya Angkutan	Biaya Persediaan	Biaya Administrasi
2004	12,57	10,24	4,79	27,61	45,5	37,1	17,3
2005	12,81	9,92	4,77	27,50	46,6	36,1	17,3
2006	13,28	10,51	5,00	28,78	46,1	36,5	17,4
2007	12,28	8,99	4,47	25,73	47,7	34,9	17,4
2008	11,04	9,64	4,34	25,03	44,1	38,5	17,3
2009	10,89	9,71	4,33	24,92	43,7	39,0	17,4
2010	11,83	8,00	4,16	23,99	49,3	33,3	17,3
2011	11,63	8,73	4,28	24,64	47,2	35,4	17,4
Rata Rata	12,04	9,47	4,52	26,03	46,3	36,4	17,4

Sumber: Kondisi Logistik Indonesia, 2013

- Biaya transportasi Indonesia masih terbilang tinggi, itupun belum termasuk biaya inventory dan administrasi selama transporting

Negara	Biaya Logistik (% dari PDB)
Amerika Serikat	9,9
Jepang	10,6
Korea Selatan	16,3
Singapura	8,0
Malaysia	13
Thailand	20
Vietnam	25
Indonesia	27

Dampak Kinerja Logistik Indonesia saat ini terhadap Kondisi Perdagangan Dalam Negeri



B. Tol Laut

Vision

Total biaya pembangunan pelabuhan
Rp39,5 triliun

MEWUJUDKAN TOL LAUT MENJADI **POROS MARITIM DUNIA**

Keinginan Presiden Jokowi mewujudkan tol laut sebagai poros maritim dunia diwujudkan melalui pembangunan 24 pelabuhan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) 2015-2019. Program tol laut itu diharapkan mampu mempercepat jalur logistik yang diperlukan di seluruh pelosok Indonesia.



Total anggaran pembelian kapal
Rp57,31 triliun

Pembelian
609 kapal

83 Kapal kontainer	500 Kapal rakyat	26 Kapal perintis
Rp28,15 triliun	Rp25 triliun	Rp4,16 triliun

Alokasi Pembangunan Pelabuhan (Rp triliun)

Sumatra	Nusa Tenggara	Sulawesi
1. Banda Aceh 1	12. Lombok 1,5	18. Makassar 1,5
2. Belawan 3	13. Kupang 1,5	19. Bitung 3
3. Dumai 1,5		
4. Kuala Tanjung 3	Kalimantan	Maluku dan Papua
5. Batam 3	14. Pontianak 1,5	20. Halmahera 1,5
6. Padang 1,5	15. Palangkaraya 1	21. Ambon 1
7. Pangkal Pinang 1,5	16. Banjarmasin 1,5	22. Sorong 1,5
8. Panjang 1,5	17. Maloy 1	23. Jayapura 1
		24. Merauke 1,5
Jawa		
9. Tanjung Priok 1,5		
10. Cilacap 1,5		
11. Tanjung Perak 1,5		

Perbandingan Pola Pengiriman Logistik

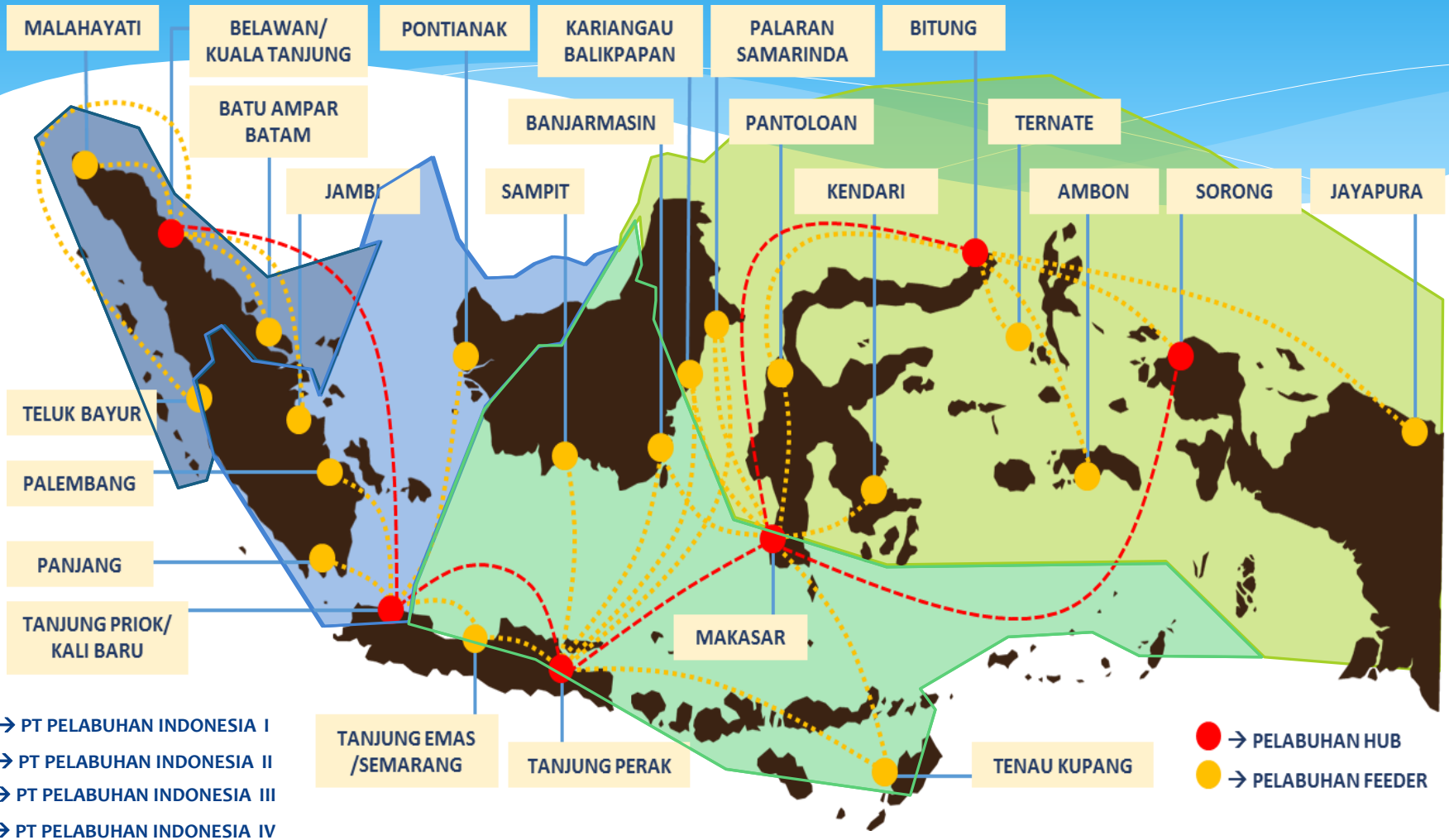
	Jarak (km)	Moda Transportasi		
		Kapal	Truk	Kereta api
• Jakarta-Surabaya	800	9%	90%	1%
• Rorvik-Bodo, Norwegia	550	48%	42%	10%
• Tokyo-Miyagi, Jepang	720	51%	44%	5%

Total jumlah pelabuhan di Indonesia
1.230

Dikelola PT Pelindo
110 pelabuhan

Sumber: Bappenas/PT Pelindo I/1-1

Strategic Ports 2014-2019



- PT PELABUHAN INDONESIA I
- PT PELABUHAN INDONESIA II
- PT PELABUHAN INDONESIA III
- PT PELABUHAN INDONESIA IV

- → PELABUHAN HUB
- → PELABUHAN FEEDER

Budget For Ships

PEMBELIAN 609 KAPAL 2015-2019



83 Kapal Kontainer Rp 28,15 Triliun



500 Kapal Rakyat Rp 25 Triliun



26 Kapal Perintis Rp 4,16 Triliun

Rp 57,3 triliun untuk Kapal

C. Dwelling Time

Dwelling Time Tanjung Priok

<http://dwelling.indonesiaport.co.id>



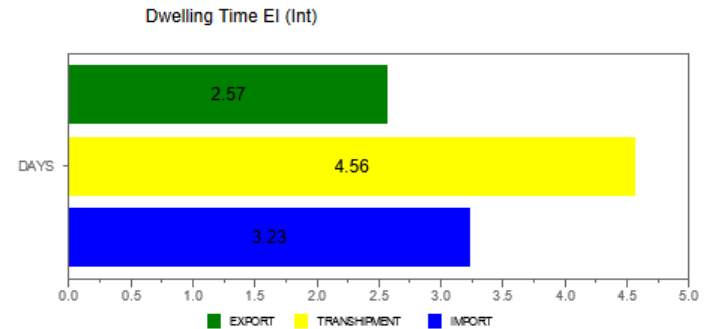
DASHBOARD ONLINE

SISTEM INFORMASI DWELLING TIME TANJUNG PRIOK

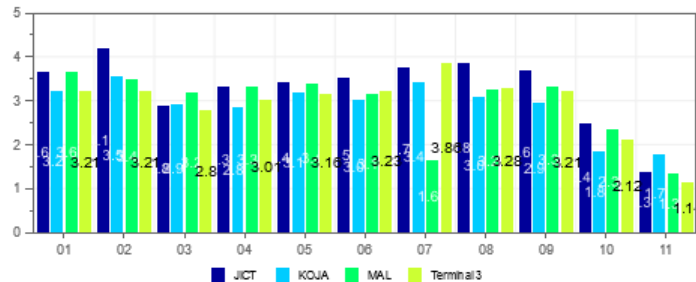
2016

Terminal 3 JICT MAL KOJA

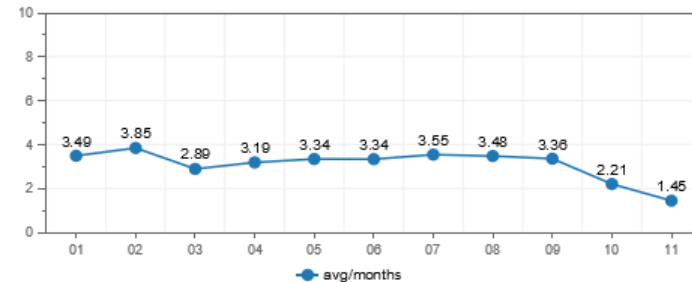
Last updated 20161108



Dwelling Time / Terminal / Bulan (Int)



Dwelling Time / Bulan (Int)



Dwelling Time Surabaya

<http://dwelling.pelindo.co.id>



PELINDO III
PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)

Area : SURABAYA ▾

Terminal :

TPS

TTL

TPKS

Dwelling Time IMPORT Nov ▾ 2016 ▾

2.49

NORMAL

Dwelling Time Semarang

<http://dwelling.pelindo.co.id>



PELINDO III
PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)

Area : Terminal :

Dwelling Time IMPORT

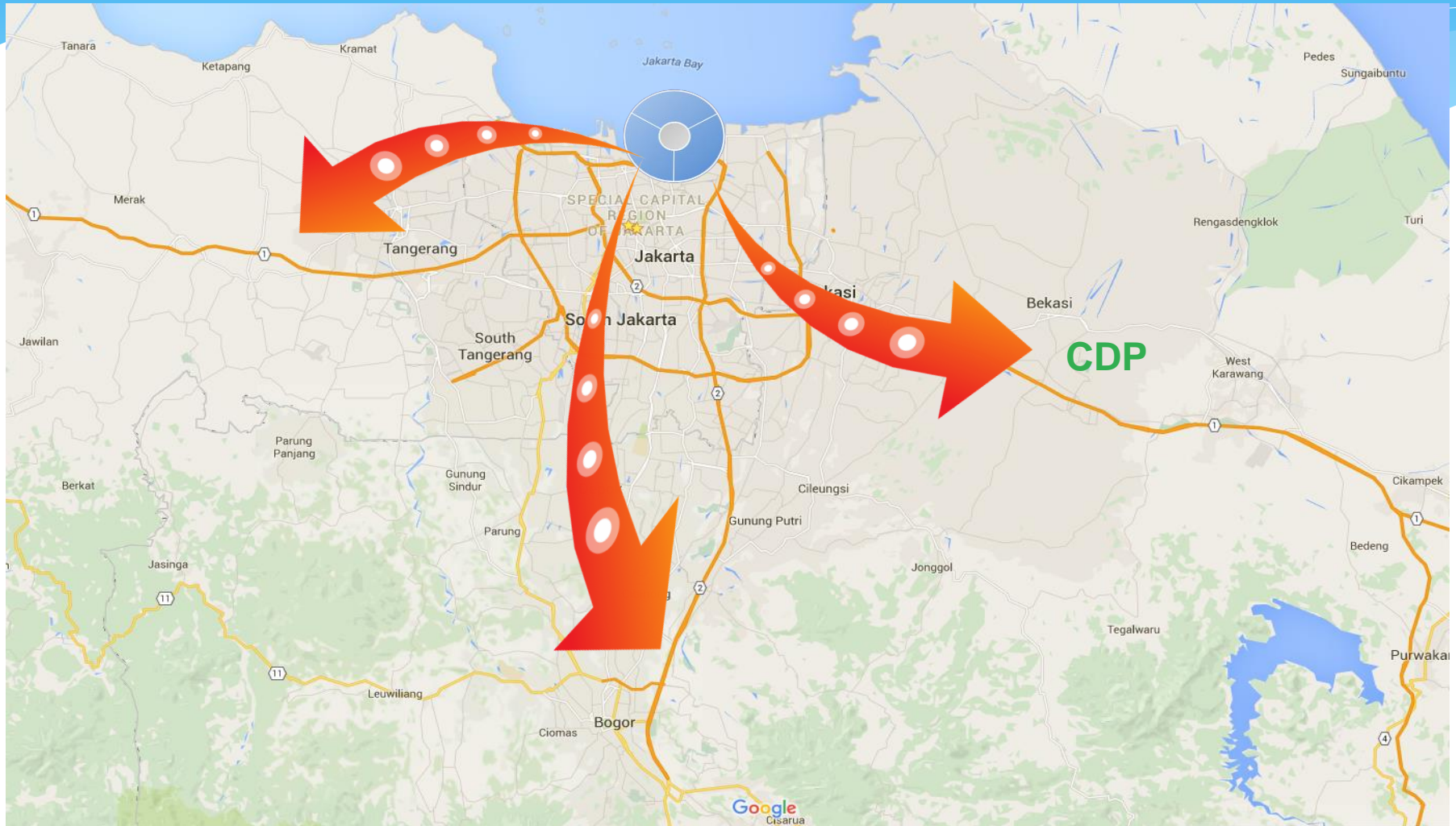
4.24

HIGH

Strategies

- * Deregulation on various import administrative restrictions
- * Freight train to and from Tanjung Priok using national line
- * Hub-Spoke, Tanjung Priok-Dry Ports
- * Bonded Logistics Center
- * Opening supporting ports in Banten (Ciwandan, Cigading, Merak Mas)

Hub and Spoke



D. Air Freight

Regulated Agent

- * Implementation of the existing security procedures resulted in high cost economy
- * Customs and Transportation Ministry don't see eye to eye
- * Fresh approach needed to merge:
 - * AEO (Authorized Economic Operators)
 - * Regulated Agent

Express Consignment

- * Warehouse areas are limited, need at least 3x of the current size
- * Development of the cargo village has been delayed for 4 years
- * Customs procedure and technology already in place to support express consignment

Thank You