



CENTRE FOR  
STRATEGIC AND  
INTERNATIONAL  
STUDIES

# Naskah Kebijakan Tinjauan Strategis Logistik Darat di Indonesia

November 2024

Supported by

**TheJakartaPost**



UNIVERSITAS  
PRASETIYA MULYA

## Daftar isi

<b>1</b>	<b>Latar Belakang .....</b>	<b>5</b>
1.1	Kondisi terkini industri logistik di Indonesia.....	7
1.2	Urgensi penurunan biaya logistik bagi perekonomian.....	10
1.3	Tantangan yang dihadapi oleh industri logistik .....	11
<b>2</b>	<b>Kebijakan yang Berkontribusi Terhadap Penurunan Biaya Logistik .....</b>	<b>13</b>
2.1	Kebijakan insentif fiskal terhadap penurunan biaya logistik darat .....	13
2.1.1	Dampak insentif pajak terhadap efisiensi logistik darat .....	14
2.1.2	<i>Multiplier-effect</i> terhadap perkembangan e-commerce dan UMKM di Indonesia.....	18
2.1.3	Potensi kerugian jika kebijakan insentif pajak melalui PMK No. 71/2022 dihentikan.....	20
2.2	Kebijakan National Logistic Ecosystem (NLE) .....	22
2.2.1	Progres dan capaian implementasi NLE di Indonesia .....	24
2.2.2	Relevansi penerapan NLE terhadap penurunan biaya logistik di darat dan efisiensi transportasi .....	27
2.3	Kebijakan infrastruktur jalan tol .....	28
2.3.1	Kebijakan pembangunan infrastruktur jalan tol .....	28
2.3.2	Peran jalan tol dalam mendukung efisiensi logistik darat.....	29
2.3.3	Tantangan tarif tol terhadap efisiensi logistik darat.....	31
<b>3</b>	<b>Perbandingan Kebijakan Logistik Indonesia dengan Kebijakan Logistik Negara Lain <b>33</b></b>	
3.1	Kebijakan logistik China .....	34
3.1.1	Rencana pembangunan logistik nasional .....	35
3.1.2	Rencana aksi Internet Plus.....	36
3.1.3	Sistem pengembalian PPN: studi kasus Meituan .....	37
3.2	Kebijakan logistik India .....	39
3.2.1	Rencana pembangunan logistik nasional .....	40
3.2.2	PM GatiShakti: inisiatif infrastuktur antarmoda India .....	41
3.2.3	ULIP: integrasi data dan infrastruktur digital logistik India.....	41
3.2.4	Reformasi perpajakan India: Goods and Service Tax (GST).....	42
3.3	Hasil analisis perbandingan kebijakan logistik di Indonesia, China dan India.....	44
3.3.1	Keunggulan mekanisme potongan pajak di Indonesia dibandingkan skema kredit pajak .....	44
3.3.2	Kurangnya fokus penyediaan fasilitas antarmoda di indonesia dibanding India dan China .....	46
<b>4</b>	<b>Kesimpulan dan Rekomendasi .....</b>	<b>48</b>
4.1	Pengembangan sistem penghitungan biaya logistik yang konsisten.....	49
4.2	Mempertahankan PMK No.71 Tahun 2022 untuk mendukung efisiensi logistik darat. 50	
4.3	Optimalisasi pengembangan National Logistics Ecosystem (NLE) dalam mendukung penurunan biaya logistik darat.....	52
4.4	Optimalisasi kebijakan infrastruktur logistik di Indonesia .....	53

## Daftar tabel

Tabel 1. Ekspor berdasarkan moda transportasi tahun 2022 .....	5
Tabel 7. Efektivitas NLE berdasarkan studi Prospera (2023).....	25
Tabel 8. Perkembangan infrastruktur jalan Indonesia 2016-2022.....	29
Tabel 9. Peningkatan volume barang yang diangkut (dalam miliar ton-kilometers).....	30
Tabel 10. Peningkatan volume kontainer yang diangkut (dalam Twenty-foot equivalent unit/ TEU) .....	30
Tabel 11. Indikator Pembangunan Pos China.....	36
Tabel 12. Kebijakan turunan dari rencana aksi Internet Plus .....	37
Tabel 13. Besaran pengembalian PPN yang dinikmati Meituan dari kebijakan kredit pajak 2017- 2023 .....	39
Tabel 14. Inventarisasi isu strategis logistik India di tahun 2022 dan luaran kebijakan NLP pada akhir tahun 2023 .....	40

## Daftar grafik

Grafik 1. Komponen biaya logistik domestik Indonesia tahun 2022.....	8
Grafik 2. Korelasi biaya logistik dan IHP .....	10
Grafik 3. Pendapatan jasa pengiriman paket di Indonesia 2019-2023 (dalam US\$ juta) .....	15
Grafik 4. Volume barang yang diangkut melalui transportasi darat di Indonesia (miliar ton- kilometer).....	17
Grafik 5. Tren GMV e-commerce dan jasa pengiriman paket di Indonesia .....	18
Grafik 6. Skenario penurunan jumlah pengguna jasa pengiriman express jika insentif pajak dicabut (dalam juta) .....	21
Grafik 7. Penyelesaian rencana aksi 4 pilar NLE.....	24
Grafik 8. Capaian rata-rata dwelling time (dalam hari) .....	26
Grafik 9. Volume Barang Yang Diangkut di Indonesia (miliar ton-kilometer).....	27
Grafik 10. Tarif Tol beberapa Negara Asia Tenggara .....	32
Grafik 11. Kebijakan Sistem Pengembalian PPN ( <i>VAT Deductible</i> ) China .....	38
Grafik 12. Komponen dan fungsi dari ULIP .....	42
Grafik 13. Pengkreditan pajak GST .....	43

## Peneliti

<b>Penasihat</b>	Riyadi Suparno
	Yose Rizal Damuri
<b>Peneliti</b>	Eva Novi Karina
	Bayo Adhika Putra
	Fara Az-Zahra Rahman
<b>Kemitraan Strategis</b>	Irvan Iswaraputra
	Yessy Rizky
	Arisa Rahma
<b>Media &amp; Desain Grafis</b>	Ferdinand Phoe
	Andreas Meidyan
	Shifa Rafida Fitri

## 1 Latar Belakang

Sebagai negara kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau yang tersebar di wilayah seluas 1.892.410,09 km<sup>2</sup>, Indonesia menghadapi tantangan tersendiri di sektor logistik sebagai tulang punggung perekonomian. Jaringan logistik yang efisien adalah kunci untuk menghubungkan produsen, distributor, dan konsumen di berbagai wilayah, di berbagai pulau, untuk mempercepat perputaran ekonomi, serta meningkatkan daya saing industri. Dengan kondisi geografis yang kompleks, Indonesia menggunakan dan mengandalkan semua moda transportasi seperti transportasi darat, laut, dan udara untuk mendukung aktivitas logistiknya.

Transportasi laut selama ini mendominasi volume ekspor Indonesia dan berperan sebagai moda utama dalam perdagangan internasional. Berdasarkan data pada Tabel 1, di tahun 2022 transportasi laut menyumbang sekitar 99,22 persen dari total volume ekspor Indonesia, menunjukkan peran krusialnya dalam mendukung logistik ekspor. Di sisi lain, transportasi darat hanya berkontribusi sebesar 0,01 persen dari volume ekspor. Meskipun kecil dalam volume ekspor, transportasi darat memiliki peran strategis yang tak tergantikan dalam distribusi domestik. Moda ini menjadi andalan utama dalam menghubungkan pusat produksi dengan konsumen di berbagai wilayah Indonesia.

**Tabel 1. Ekspor berdasarkan moda transportasi tahun 2022**

Jenis transportasi	Volume (ribuan ton)	Komponen Volume dalam %
Udara	150,3	0.02%
Laut	641.631,6	99.22%
Darat	96,7	0.01%
Pipa	4.794,4	0.7%
Pos	0,9	0.0001%
<b>Total</b>	<b>646.673,0</b>	<b>100 %</b>

Sumber: Badan Pusat Statistik

Meskipun transportasi laut mendominasi volume logistik dalam kegiatan ekspor, transportasi darat memegang peran yang sangat signifikan dalam distribusi dalam negeri, menyumbang sekitar 50 persen dari total biaya logistik domestik. Menurut data dari Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (Kementerian PPN), pada tahun 2022 biaya logistik domestik Indonesia mencapai 14,1 persen dari PDB, sedangkan biaya logistik ekspor berada di angka 8,98 persen dari PDB. Dari total 14,1 persen tersebut, biaya logistik darat menyumbang sekitar 50 persen dari total biaya logistik domestik atau setara dengan 7 persen dari PDB. Oleh karena itu, penelitian ini memfokuskan pada sektor logistik darat untuk memahami dan mengoptimalkan perannya dalam rantai distribusi domestik.

Tahap terakhir dalam rantai logistik, yaitu *last mile delivery* – pengiriman barang dari pusat distribusi ke konsumen akhir – juga menjadi tanggung jawab utama transportasi darat. Tahap *last mile* memiliki dampak besar terhadap biaya logistik karena proses pengantaran ke konsumen cenderung disesuaikan dengan kebutuhan pengguna akhir (*end user*) dan memiliki rute dinamis. Ketergantungan pada rute yang berubah-ubah ini sering kali menyebabkan ketidakpastian dalam waktu pengiriman dan dapat meningkatkan biaya logistik keseluruhan.

Untuk mendukung peran transportasi darat dalam distribusi domestik, pembangunan infrastruktur jalan, terutama jalan tol, merupakan langkah penting yang diambil oleh pemerintah. Pembangunan infrastruktur jalan yang memadai dapat memperluas jangkauan distribusi hingga ke daerah-daerah terpencil yang sulit dijangkau moda transportasi lain. Data pada Tabel 2 menunjukkan peningkatan volume angkutan barang menggunakan transportasi darat, di mana angkutan melalui jalan raya meningkat dari 197,0 miliar ton-kilometer (tkm) pada tahun 2019 menjadi 201,3 miliar tkm pada tahun 2023, mengindikasikan semakin pentingnya peran transportasi darat dalam memenuhi kebutuhan distribusi domestik.<sup>1</sup>

**Tabel 2. Angkutan barang dalam miliaran ton-kilometer (tkm)**

Jenis angkutan barang	2019	2020	2021	2022	2023
Transportasi Jalan	197,0	197,2	196,6	200,2	201,3
Transportasi Rel	15,57	15,49	16,37	17,30	18,27
Transportasi Udara	0,98	0,67	0,77	0,86	0,95
Transportasi Laut Domestik	0,94	0,84	0,98	0,99	1,08

Sumber: Statista Market Insight

Secara keseluruhan, sektor logistik di Indonesia memiliki peran krusial dalam memastikan kelancaran distribusi barang dan jasa di seluruh kepulauan. Meskipun transportasi laut masih menjadi moda utama untuk distribusi antar pulau dan perdagangan internasional, pengembangan infrastruktur jalan di dalam negeri telah berkontribusi pada peningkatan konektivitas dan efisiensi distribusi domestik, terutama dalam *last mile delivery* yang memastikan barang sampai ke konsumen akhir di berbagai daerah.

Namun, meskipun terdapat kemajuan dalam pembangunan infrastruktur, Indonesia masih menghadapi tantangan besar terkait tingginya biaya logistik dan fragmentasi konektivitas antar moda transportasi. Konektivitas yang belum optimal antara moda transportasi darat, laut, dan udara menimbulkan inefisiensi dalam proses distribusi barang.

<sup>1</sup> Badan Pusat Statistik, "Panjang Jalan Menurut Provinsi dan Tingkat Kewenangan Pemerintah (km), 2023", Feb. 21, 2024, <https://tinyurl.com/2tj3xpw7>

Dengan latar belakang ini, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi terkini sektor logistik darat di Indonesia, mengevaluasi kebijakan-kebijakan yang telah diupayakan, mengidentifikasi tantangan yang dihadapi, serta menyusun rekomendasi kebijakan untuk mencapai target efisiensi logistik nasional yang lebih baik.

## 1.1 Kondisi terkini industri logistik di Indonesia

Saat ini, sektor logistik di Indonesia dihadapkan pada berbagai permasalahan, mulai dari tingginya biaya logistik hingga kurangnya konektivitas antara berbagai moda transportasi. Konektivitas antara transportasi darat, laut, dan udara masih terfragmentasi, menyebabkan inefisiensi dalam proses distribusi barang. Integrasi antara moda transportasi sangat penting untuk memastikan kelancaran arus barang dengan transisi yang mulus dari satu moda ke moda lainnya, sehingga mempercepat distribusi dan menekan biaya.

Pemerintah Indonesia telah melakukan berbagai inisiatif untuk menurunkan biaya logistik nasional, salah satunya melalui target biaya logistik dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Walaupun upaya untuk meningkatkan efisiensi logistik telah dilakukan, Indonesia masih menghadapi tantangan dalam mengendalikan biaya logistik yang tinggi terhadap PDB. Sejak tahun 2011, biaya logistik terhadap PDB terus berada pada level tinggi di kisaran antara 23 persen dan 24 persen, seperti yang terlihat pada tabel berikut:

**Tabel 3. Biaya logistik terhadap PDB 2011 – 2023**

2011	2015	2018	2020 <sup>2</sup>	2021 <sup>3</sup>	2022 <sup>4</sup>
23,26%	23,6%	23,8%	24%	23,5%	14,1%

Sumber: Tahun 2011 – 2018 NLE

Melihat beban biaya logistik yang cukup tinggi, pemerintah telah menginisiasi langkah strategis untuk mereduksi biaya tersebut. Pemerintah melalui Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) telah menetapkan target penurunan biaya logistik untuk tahun 2024 menjadi 20 persen. Target ini tertuang dalam RPJMN 2020 – 2024.

Pada tahun 2022, data dari Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (Kementerian PPN) menunjukkan penurunan biaya logistik domestik sebesar 14,1% terhadap PDB, seolah-olah melampaui target RPJMN. Namun, angka ini hanya mencerminkan biaya logistik domestik dan tidak mencakup biaya logistik lain seperti ekspor yang mencapai 8,98 persen terhadap PDB, ataupun komponen biaya logistik lainnya.<sup>5</sup> Jika kedua komponen ini digabungkan, biaya logistik nasional sesungguhnya

<sup>2</sup> PwC, "Logistics costs continue to decrease", Okt. 25, 2023, <https://tinyurl.com/5n7hud2c>

<sup>3</sup> Kementerian Keuangan, "Berdampak pada Daya Saing, Berikut Tantangan Sektor Logistik di Indonesia", Mar. 6, 2023, <https://tinyurl.com/37f8v62s>

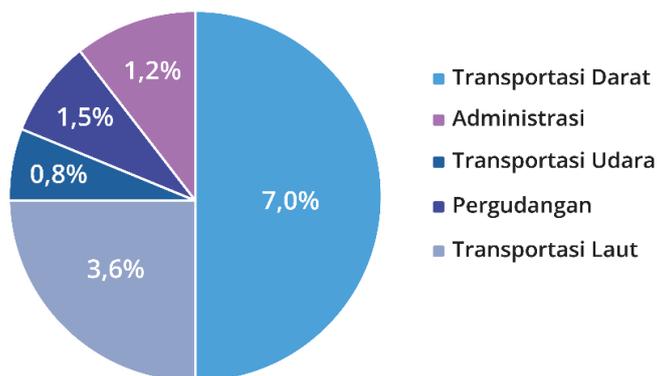
<sup>4</sup> Labirin, "Shipping & Logistics Forum 2024: Taktis Pangkas Ongkos Logistik", Mei 2 2024. <https://Tinyurl.Com/Mrx33u2r>

<sup>5</sup> Kementerian PPN/BAPPENAS, "Era Baru Biaya Logistik Untuk Indonesia Emas 2045", September 14 2023.

masih sekitar 23,08% dari PDB, mengindikasikan bahwa tantangan besar masih ada dalam menekan beban logistik secara menyeluruh

Perhitungan biaya logistik domestik oleh Kementerian PPN, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, dan BPS mencakup tiga komponen utama, yaitu biaya transportasi, biaya pergudangan dan penyimpanan, serta biaya administrasi. Berikut ini adalah rincian komponen biaya logistik domestik Indonesia pada tahun 2022:

**Grafik 1. Komponen biaya logistik domestik Indonesia tahun 2022**



Sumber: Labirin

Dari komponen 14,1 persen tersebut, kontribusi terbesar berasal dari biaya transportasi darat yang mencapai 7 persen terhadap PDB, atau sekitar 50 persen dari biaya logistik domestik. komponen terbesar lainnya meliputi transportasi laut sebesar 3,6 persen terhadap PDB, transportasi udara 0,8 persen, pergudangan 1,5 persen, dan administrasi 1,2 persen terhadap PDB. Dengan tercapainya biaya logistik domestik yang lebih rendah, diharapkan sektor logistik di Indonesia dapat terus berkembang.<sup>6</sup>

Data dari Logistics Performance Index (LPI) Bank Dunia menunjukkan penurunan kinerja logistik Indonesia. Pada tahun 2018, Indonesia berada di peringkat 46 dari 160 negara dan memiliki skor LPI 3,15 dari 5,00.<sup>7</sup> Namun, peringkat tersebut justru merosot ke posisi 61 dengan skor 3,00 pada tahun 2023.<sup>8</sup> Berikut ini adalah rincian peringkat dan skor LPI Indonesia:

**Tabel 4. Peringkat Indonesia dalam LPI Bank Dunia tahun 2018 dan 2023**

Tahun	Peringkat LPI	Peringkat bea cukai	Peringkat infrastruktur	Peringkat pengiriman internasional	Peringkat kompetensi logistik	Peringkat tracking dan tracing	Peringkat ketepatan waktu
2018	46	62	54	42	44	39	41
2023	61	59	59	57	65	65	59

Sumber: LPI Internasional Bank Dunia

<sup>6</sup> Labirin, "Shipping & Logistics Forum 2024: Taktis Pangkas Ongkos Logistik", Mei 2024. <https://tinyurl.com/Mrx33u2r>

<sup>7</sup> World Bank, "Logistics Performance Index Indonesia 2018", 2018, <https://tinyurl.com/4zf2j8ne>

<sup>8</sup> World Bank, "Logistics Performance Index Indonesia 2023", 2023, <https://tinyurl.com/ycy9nxap>

**Tabel 5. Skor Indonesia dalam LPI Bank Dunia tahun 2018 dan 2023**

Tahun	Skor LPI	Skor bea cukai	Skor infrastruktur	Skor pengiriman internasional	Skor kompetensi logistik	Skor <i>tracking</i> dan <i>tracing</i>	Skor ketepatan waktu
2018	3,15	2,67	2,89	3,23	3,1	3,3	3,67
2023	3,00	2,8	2,9	3,00	2,9	3,00	3,3

Sumber: LPI Internasional Bank Dunia

Berdasarkan peringkat LPI, Indonesia mengalami penurunan 15 poin dari tahun 2018-2023. Penurunan terbesar terjadi pada indikator *tracking and tracing*, yang mengalami penurunan signifikan dari peringkat 39 pada tahun 2018 menjadi peringkat 65 pada tahun 2023. Penurunan ini mengindikasikan adanya kesulitan dalam pelacakan pengiriman barang di Indonesia, yang menghambat visibilitas rantai pasok dan menyebabkan kurangnya kepastian waktu pengiriman. Selain itu, indikator kompetensi logistik juga menunjukkan penurunan yang cukup berarti, dari peringkat 44 menjadi 65. Hal ini mencerminkan adanya kendala dalam kapasitas dan keahlian manajemen logistik di dalam negeri yang perlu segera diatasi.

Indikator ketepatan waktu juga mengalami penurunan, dengan peringkat yang turun dari 41 menjadi 59. Kondisi ini menunjukkan bahwa konsistensi dalam memenuhi jadwal pengiriman masih menjadi tantangan bagi sektor logistik di Indonesia, yang berdampak pada kepercayaan konsumen dan kelancaran arus barang. Namun, beberapa indikator justru menunjukkan peningkatan, seperti pada prosedur bea cukai, yang skornya meningkat dari 2,67 pada 2018 menjadi 2,8 pada 2023, dan peringkatnya naik dari 62 menjadi 59. Hal ini menunjukkan adanya perbaikan dalam prosedur kepabeanan, yang diharapkan dapat memperlancar arus masuk dan keluar barang.

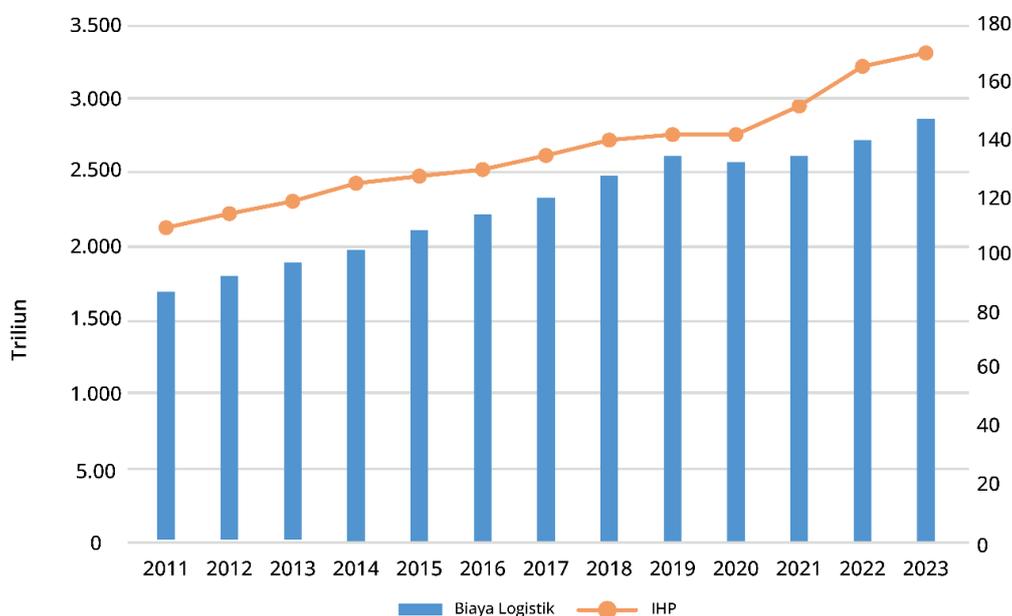
Selain itu, meskipun terdapat penurunan pada berbagai indikator lainnya, kompetensi logistik justru tetap stabil dengan sedikit peningkatan skor dari 3,3 menjadi 3,3 dalam periode yang sama. Peningkatan ini menunjukkan adanya perkembangan dalam keahlian dan efisiensi manajemen logistik. Meskipun demikian, masih ada beberapa aspek yang memerlukan perhatian lebih agar kinerja logistik Indonesia secara keseluruhan dapat meningkat.

Penurunan skor yang cukup mencolok juga terlihat pada indikator pengiriman internasional, di mana skor ini menurun dari 3,23 menjadi 3,00. Kondisi ini mengindikasikan bahwa efisiensi layanan logistik lintas batas masih menjadi tantangan yang perlu ditangani, mengingat pengiriman internasional merupakan komponen penting bagi perdagangan global Indonesia. Secara keseluruhan, meskipun ada perbaikan di beberapa aspek seperti bea cukai dan stabilitas kompetensi logistik, sektor logistik Indonesia masih menghadapi berbagai tantangan yang memerlukan pendekatan komprehensif untuk meningkatkan kinerja logistik nasional.

## 1.2 Urgensi penurunan biaya logistik bagi perekonomian

Tingginya biaya logistik menjadi beban bagi bisnis karena akan mengakibatkan peningkatan terhadap biaya produksi dan transportasi. Biaya logistik yang meningkat sering kali sejalan dengan kenaikan Indeks Harga Produsen (IHP) di mana IHP mencerminkan naiknya biaya *input* dalam proses produksi. Biaya logistik memiliki efek langsung terhadap IHP seperti fluktuasi harga di titik produksi. Sehingga, ketika IHP meningkat, produsen menghadapi kenaikan biaya bahan baku, energi, dan komponen lainnya yang juga mempengaruhi biaya transportasi dan distribusi. Biaya logistik memiliki korelasi positif yang signifikan dengan IHP, di mana kenaikan biaya logistik akan diikuti oleh kenaikan IHP, mengingat keduanya mencerminkan inflasi dalam rantai pasok.

**Grafik 2. Korelasi biaya logistik dan IHP**



Sumber: BPS diolah

Dapat dilihat bahwa dari tahun 2011 hingga 2023, IHP terus meningkat selaras dengan perkembangan biaya logistik Indonesia. Hal ini berdampak pada harga yang lebih tinggi bagi konsumen dan melemahkan daya saing Indonesia di pasar global. Sebaliknya, data Indeks Keyakinan Konsumen (IKK) dari Bank Indonesia pada periode yang sama, menunjukkan korelasi negatif terhadap tren biaya logistik. Hal ini karena IKK mencerminkan optimisme dan kepercayaan konsumen terhadap kondisi ekonomi. Saat IKK meningkat, konsumen cenderung lebih optimis dan meningkatkan pengeluaran mereka. Hal ini mendorong permintaan barang, yang pada gilirannya meningkatkan efisiensi distribusi pemanfaatan kapasitas logistik. Ketika volume pengiriman dan produksi bertambah, biaya logistik per unit barang dapat menurun karena skala ekonomi yang lebih baik.

Menurunkan biaya logistik sangat penting bagi ekonomi nasional, terutama mengingat data yang menunjukkan peningkatan IHP Indonesia dalam beberapa tahun terakhir.

Untuk itu, pemerintah menetapkan skema penurunan biaya logistik dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020–2024. Dalam RPJMN, salah satu kebijakan pengendalian inflasi diarahkan untuk memperkuat tata kelola sistem logistik nasional dan meningkatkan konektivitas antarwilayah. Target utamanya adalah menurunkan biaya logistik menjadi 20 persen dan meningkatkan skor Logistics Performance Index (LPI) menjadi 3,50, dari posisi saat ini yang masih di 3,00, guna memperkuat pilar pertumbuhan dan daya saing ekonomi.

Saat ini, salah satu fokus utama RPJMN adalah meningkatkan efisiensi distribusi nasional dalam memperkuat sistem logistik, untuk memastikan kelancaran arus barang dan jasa antarwilayah. Upaya ini didukung oleh pembangunan infrastruktur serta fasilitas pendukung lainnya, termasuk Pusat Logistik Berikat, pengembangan National Logistic Ecosystem (NLE), dan peningkatan kualitas pasar tradisional melalui perbaikan tata kelola, penerapan standar SNI, serta pemanfaatan teknologi digital. Selain itu, perbaikan sistem logistik juga diarahkan untuk mengoptimalkan perdagangan internasional melalui percepatan arus impor dan ekspor dengan mengintegrasikan proses bisnis di seluruh kementerian dan lembaga terkait menggunakan sistem Indonesia National Single Window (INSW).

### **1.3 Tantangan yang dihadapi oleh industri logistik**

Salah satu tantangan utama dalam sektor logistik Indonesia saat ini adalah kurangnya konektivitas infrastruktur jalan. Meskipun panjang jalan di Indonesia sudah cukup besar, integrasi antara ruas-ruas jalan belum optimal, sehingga sistem distribusi barang tidak berjalan dengan efisien. Keterbatasan koneksi antara ruas jalan ini menghambat pergerakan barang dari satu titik ke titik lain, yang pada akhirnya membatasi jangkauan distribusi dan menambah biaya karena barang harus dipindahkan antara jalur infrastruktur yang terpisah.

Rendahnya konektivitas antarmoda juga semakin memperburuk masalah ini.<sup>9</sup> Infrastruktur jalan, pelabuhan, dan bandara sering kali berfungsi secara terpisah, tanpa terhubung secara optimal sebagai jaringan transportasi terpadu. Akibatnya, efisiensi rantai pasok menurun, dan biaya logistik meningkat, yang pada akhirnya berdampak pada harga barang di tingkat konsumen. Ketergantungan pada satu moda transportasi membuat rantai pasok rentan terhadap gangguan atau fluktuasi, karena tidak ada opsi lain yang efisien untuk pergerakan barang di daerah tersebut.

Masalah konektivitas jalan ini juga memaksa perusahaan logistik untuk mengambil rute yang lebih panjang dan mahal. Misalnya, jarak antara pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta Utara dan kawasan industri di Cikarang sebenarnya hanya sekitar 30-35 kilometer jika truk dapat menggunakan Tol Dalam Kota dari Tol Akses Priok dan keluar di persimpangan

---

<sup>9</sup> Hasil wawancara dengan Dirjen Penyelenggara Pos dan Informatika

Tol Jakarta-Cikampek. Namun, ketika Tol Dalam Kota macet atau mengalami gangguan, truk sering kali harus melewati Tol Jakarta Outer Ring Road (JORR), menambah sekitar 15 km perjalanan untuk menghindari kemacetan.

Selain masalah konektivitas, tarif tol yang tinggi di Indonesia memperparah situasi ini. Jalan tol yang memiliki peran penting sebagai infrastruktur transportasi jarak jauh ternyata menjadi beban tersendiri bagi perusahaan logistik. Tarif tol yang mahal menciptakan efek ganda yang secara signifikan meningkatkan biaya pengangkutan barang.

Di luar aspek konektivitas dan tarif tol, pemanfaatan teknologi dalam sektor logistik di Indonesia juga masih belum optimal. Teknologi seperti sistem *tracking* dan *tracing* secara *real-time* dapat meningkatkan visibilitas, efektivitas, dan efisiensi dalam pengelolaan rantai pasok. Sistem ini memungkinkan perusahaan logistik dan perusahaan pengguna layanan logistik memantau pergerakan barang, memperkirakan waktu kedatangan, dan mengurangi risiko keterlambatan. Namun, berdasarkan data Logistics Performance Index (LPI) dari World Bank, Indonesia mengalami penurunan baik dari sisi skor maupun peringkat dalam komponen *tracking* dan *tracing* antara tahun 2018 dan 2023, menunjukkan bahwa penerapan teknologi ini masih perlu ditingkatkan.

Tantangan lain yang dihadapi sektor logistik Indonesia adalah ketidakseimbangan dalam arus balik (*backhauling*), terutama dari wilayah timur ke barat. *Backhauling* merupakan proses mengangkut barang pada perjalanan kembali dari tujuan akhir ke titik asal. Ketidakseimbangan ini menyebabkan biaya logistik menjadi tinggi karena truk atau kontainer yang telah mengirimkan barang ke wilayah timur sering kali kembali ke wilayah barat tanpa muatan, atau dengan muatan yang tidak penuh.

Tarif tol yang tinggi juga turut mempengaruhi efektivitas *backhauling*. Jika perusahaan logistik harus membayar tol dua kali (sekali untuk perjalanan ke tujuan dan sekali lagi untuk perjalanan kembali), biaya operasional mereka akan meningkat, terutama jika perjalanan kembali tidak membawa muatan penuh. Kondisi ini meningkatkan biaya operasional yang pada akhirnya dibebankan kepada konsumen, sehingga berdampak pada harga akhir barang yang harus dibayar konsumen.

## 2 Kebijakan yang Berkontribusi Terhadap Penurunan Biaya Logistik

Dalam upaya menurunkan biaya logistik yang tinggi, pemerintah Indonesia telah menerapkan berbagai kebijakan strategis yang dirancang untuk meningkatkan efisiensi operasional di sektor transportasi dan logistik. Kebijakan-kebijakan ini mencakup pemberian insentif fiskal, reformasi ekosistem logistik melalui teknologi digital, serta pembangunan infrastruktur yang mendukung pergerakan barang secara cepat dan efisien. Berbagai langkah ini bertujuan untuk tidak hanya mengurangi biaya operasional perusahaan logistik, tetapi juga meningkatkan daya saing industri dan memperkuat konektivitas antarwilayah di seluruh Indonesia. Melalui kebijakan insentif fiskal seperti PMK No. 71 Tahun 2022, implementasi NLE, serta pembangunan infrastruktur jalan tol, pemerintah berharap dapat mewujudkan sistem logistik yang lebih efektif dan terintegrasi. Sub-bab berikut ini akan membahas secara rinci ketiga pilar kebijakan tersebut dan kontribusinya dalam menurunkan biaya logistik darat di Indonesia.

### 2.1 Kebijakan insentif fiskal terhadap penurunan biaya logistik darat

Salah satu upaya strategis pemerintah untuk meningkatkan efisiensi dan daya saing sektor logistik darat adalah melalui kebijakan pemberian insentif pajak kepada sektor jasa yang memainkan peran vital dalam logistik darat. Salah satu kebijakan tersebut adalah penerbitan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 71 Tahun 2022, yang mengatur Pajak Pertambahan Nilai (PPN) untuk Jasa Kena Pajak Tertentu (JKPT). Berdasarkan Undang-Undang No. 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan (HPP), Kementerian Keuangan memiliki fleksibilitas untuk mengatur besaran tarif PPN berdasarkan jenis barang atau jasa yang dikenakan pajak. Hal ini mencakup penetapan tarif lebih rendah atau pengurangan tarif PPN bagi jenis-jenis jasa tertentu yang dianggap penting bagi masyarakat atau perekonomian nasional.

Penerbitan PMK No. 71 Tahun 2022 merupakan bagian dari strategi Kementerian Keuangan untuk mendukung pemulihan ekonomi pasca-pandemi Covid-19 di Indonesia, dengan memberikan pengurangan tarif PPN bagi sektor-sektor jasa yang berperan dalam mendorong aktivitas ekonomi. Selain itu, kebijakan ini juga bertujuan untuk meningkatkan kepatuhan pajak, terutama di sektor jasa. Dengan adanya pengaturan tarif yang lebih sederhana dan jelas melalui peraturan pelaksana, pemerintah berharap dapat meningkatkan kepatuhan sukarela (*voluntary compliance*) dari para Pengusaha Kena Pajak (PKP) yang menyerahkan JKPT. Penyederhanaan mekanisme ini, termasuk pengurangan tarif PPN bagi sektor-sektor tertentu, diharapkan dapat mendorong lebih banyak pelaku usaha untuk patuh dalam melaporkan kewajiban pajak mereka, sehingga menciptakan sistem perpajakan yang lebih inklusif dan efektif.

Sejak diberlakukan pada 1 April 2022, PMK No. 71 Tahun 2022 menjadi tonggak atau *milestone* dalam kebijakan insentif fiskal untuk sektor jasa logistik, terutama melalui

penerapan tarif PPN yang lebih rendah. Kebijakan ini mengatur insentif pajak untuk beberapa layanan kunci dalam sektor logistik darat, termasuk Jasa pengiriman paket dan *freight forwarding*, yang memainkan peran krusial dalam rantai pasokan logistik di Indonesia. Dengan adanya pengurangan tarif PPN, diharapkan biaya operasional sektor ini dapat ditekan sehingga berkontribusi pada penurunan biaya logistik secara keseluruhan.

PMK No. 71 Tahun 2022 secara rinci mengatur pengurangan tarif PPN untuk sejumlah sektor jasa dalam kategori Jasa Kena Pajak Tertentu, yang meliputi:

- a. Jasa pengiriman paket
- b. Jasa biro perjalanan wisata
- c. Jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*)
- d. Jasa penyelenggaraan perjalanan ibadah keagamaan
- e. Jasa penyelenggaraan pemasaran melalui media voucher, layanan transaksi pembayaran terkait distribusi voucher dan program loyalitas dan penghargaan pelanggan.

Berdasarkan Pasal 3 dari PMK No. 71 Tahun 2022, besaran tarif PPN yang berlaku untuk beberapa layanan jasa dalam kategori JKPT ditetapkan sebesar 10 persen dari tarif PPN yang berlaku, dikalikan dengan Dasar Pengenaan Pajak (DPP). Ketika tarif PPN yang berlaku di Indonesia saat ini adalah 11 persen, maka tarif yang diterapkan untuk layanan jasa pengiriman paket, biro perjalanan wisata, pengurusan transportasi (*freight forwarding*), dan penyelenggaraan pemasaran melalui media voucher adalah sebesar 1,1 persen x DPP.

Untuk jasa penyelenggaraan perjalanan ibadah keagamaan, peraturan ini mengatur ketentuan yang berbeda. Jika tagihan paket perjalanan ibadah dan perjalanan ke tempat lain diperinci secara terpisah, tarif PPN yang dikenakan adalah 10 persen dari tarif PPN umum, dikalikan dengan DPP. Namun, apabila dasar pengenaan pajaknya adalah harga jual keseluruhan paket perjalanan tanpa rincian antara biaya perjalanan ibadah dan perjalanan ke tempat lain, maka tarif PPN yang berlaku adalah 5 persen dari tarif PPN umum. Dengan tarif PPN yang berlaku sebesar 11 persen pada tahun 2024, tarif efektif yang diterapkan menjadi 5,5 persen dari DPP.

### **2.1.1 Dampak insentif pajak terhadap efisiensi logistik darat**

Pengurangan tarif PPN bagi sektor-sektor jasa dalam kategori JKPT, seperti yang diatur dalam PMK No. 71 Tahun 2022, memberikan dampak positif terhadap penurunan biaya logistik darat. Layanan seperti jasa pengiriman paket dan *freight forwarding* merupakan dua komponen utama dalam rantai pasokan logistik, yang memainkan peran krusial dalam distribusi barang di seluruh Indonesia, khususnya di era e-commerce yang terus berkembang. Melalui insentif fiskal berupa pengurangan tarif PPN menjadi 1,1 persen

dari DPP, pelaku usaha di sektor-sektor ini mendapatkan pengurangan beban pajak yang signifikan, yang memungkinkan mereka untuk menekan biaya operasional.

### a. Dampak Insentif PPN pada Jasa Pengiriman Paket

Salah satu sektor yang paling terdampak adalah jasa pengiriman paket, yang merupakan bagian dari layanan pos (*postal services*) di Indonesia. Pengurangan beban pajak ini menciptakan ruang bagi perusahaan untuk menurunkan harga layanan yang mereka tawarkan kepada konsumen. Dengan tarif yang lebih kompetitif, volume permintaan jasa pengiriman meningkat, sehingga perusahaan dapat meningkatkan pendapatan operasional mereka secara keseluruhan. Peningkatan pendapatan ini secara jelas terlihat dari data yang menunjukkan peningkatan pendapatan operasional jasa pengiriman paket, yang merupakan bagian dari layanan pos di Indonesia.

**Grafik 3. Pendapatan jasa pengiriman paket di Indonesia 2019-2023 (dalam US\$ juta)**



Sumber: Statista (2024)

Sebelum kebijakan ini diterbitkan, pendapatan operasional jasa pengiriman paket di Indonesia mengalami penurunan drastis akibat pandemi Covid-19, dari yang semula sebesar US\$180 juta pada tahun 2019, merosot menjadi US\$70 juta pada 2020. Meskipun pada tahun 2021, pendapatan jasa pengiriman paket mulai kembali meningkat ke angka US\$80 juta, namun capaiannya masih jauh di bawah tingkat pra-pandemi. Setelah penerbitan PMK No. 71 Tahun 2022, terjadi perubahan signifikan. Pendapatan jasa pengiriman paket berangsur-angsur mengalami peningkatan hingga mencapai US\$120 juta pada tahun 2023. Kondisi ini tidak dipungkiri juga berdampak signifikan pada sektor layanan pos di Indonesia. Berdasarkan data Statista, pendapatan operasional sektor layanan pos di Indonesia tercatat sebesar US\$300 juta pada tahun 2021. Namun setelah insentif pajak ini diterbitkan pada tahun 2022, pendapatan operasional sektor ini

meningkat 6,7 persen menjadi US\$320 juta pada tahun 2023, dan diproyeksikan terus meningkat mencapai US\$330 juta pada tahun 2024.<sup>10</sup>

Peningkatan pendapatan jasa pengiriman paket setelah penerbitan PMK No. 71 Tahun 2022 menunjukkan bahwa kebijakan insentif fiskal berupa penurunan tarif PPN telah berkontribusi besar dalam memulihkan industri pengiriman paket, yang menjadi tulang punggung rantai pasok logistik di Indonesia. Industri ini, yang sempat terdampak parah akibat pandemi, secara perlahan kembali tumbuh setelah diberikan keringanan pajak yang secara langsung menurunkan beban operasional. Pengurangan tarif PPN sebesar 1,1 persen terhadap DPP memungkinkan perusahaan jasa pengiriman paket untuk mengurangi biaya yang mereka tanggung, sehingga mereka dapat menawarkan harga layanan yang lebih kompetitif kepada konsumen.

Keberhasilan kebijakan ini juga membuktikan bahwa penerbitan PMK No. 71 Tahun 2022 telah berhasil meringankan beban pajak yang selama ini menekan industri jasa pengiriman. Dengan beban pajak yang lebih rendah, perusahaan tidak hanya mampu menekan biaya, tetapi juga meningkatkan kapasitas dan efisiensi operasional mereka. Hal ini memberikan dampak positif pada daya saing pelaku usaha, yang dapat menarik lebih banyak pelanggan melalui tarif yang lebih terjangkau dan layanan yang lebih baik. Pada akhirnya, kebijakan ini tidak hanya mendukung pemulihan industri pengiriman paket, tetapi juga memperkuat ekosistem logistik secara keseluruhan, yang sangat penting untuk mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia.

#### **b. Dampak Insentif PPN pada Jasa *Freight Forwarding***

Kebijakan insentif fiskal berupa penurunan tarif PPN yang diatur dalam PMK No. 71 Tahun 2022 tidak hanya memberikan dampak signifikan terhadap sektor jasa pengiriman paket, tetapi juga terhadap sektor jasa pengurusan transportasi atau *freight forwarding*, yang juga termasuk dalam kategori JKPT. *Freight forwarding* merupakan salah satu elemen penting dalam rantai pasok logistik di Indonesia, karena berperan dalam pengelolaan dan pengurusan pengiriman barang melalui moda transportasi darat, laut, dan udara yang sangat berpengaruh terhadap efisiensi logistik secara keseluruhan.

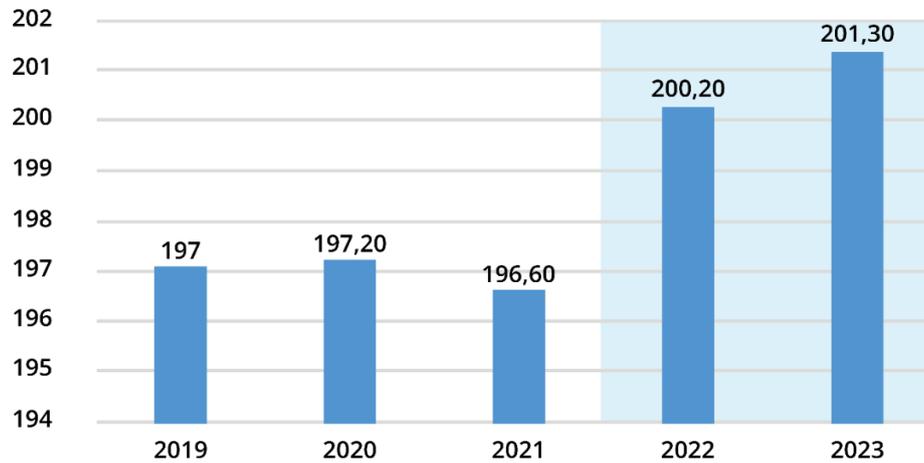
Dengan adanya kebijakan PMK No. 71 Tahun 2022, tarif PPN untuk jasa *freight forwarding* diturunkan menjadi 1,1 persen dari DPP. Pengurangan beban pajak ini memberikan keuntungan bagi perusahaan-perusahaan jasa pengurusan transportasi untuk menekan biaya operasional mereka, sehingga dapat memberikan tarif layanan yang lebih terjangkau bagi para pengguna jasa. Dampak dari penurunan tarif ini tidak hanya menurunkan biaya pengiriman, tetapi juga meningkatkan efisiensi operasional perusahaan *freight forwarding*. Penurunan beban operasional ini pada akhirnya berkontribusi terhadap peningkatan volume barang yang diangkut melalui jalur darat,

---

<sup>10</sup> Statista, "Market Insight: Postal Services Indonesia 2019-2029", October 10, 2024. <https://tinyurl.com/fss399hf>

laut, dan udara yang merupakan salah satu indikator penting dalam mengukur tingkat efisiensi logistik.

**Grafik 4. Volume barang yang diangkut melalui transportasi darat di Indonesia (miliar ton-kilometer)**



Sumber: Statista (2024)

Berdasarkan data, volume barang yang diangkut (*freight transported*) melalui transportasi darat diukur dalam satuan ton-kilometer (tkm) mengalami peningkatan signifikan setelah pemberlakuan PMK No. 71 Tahun 2022. Pada tahun 2021, volume barang yang diangkut tercatat sebesar 196,6 miliar ton-kilometer, yang kemudian meningkat menjadi 200,2 miliar tkm pada tahun 2022, setelah insentif PPN mulai diterapkan. Peningkatan ini berlanjut pada tahun 2023, di mana volume barang yang diangkut mencapai 201,3 miliar ton-kilometer dan diproyeksikan tetap meningkat menjadi 202,5 tkm pada tahun 2024.<sup>11</sup> Peningkatan ini tidak hanya menunjukkan peningkatan volume barang yang diangkut, tetapi juga mengindikasikan perbaikan efisiensi operasional pada sektor *freight forwarding* yang berimplikasi positif terhadap efisiensi transportasi darat.

Peningkatan volume barang yang diangkut ini merupakan salah satu indikator penting dari peningkatan efisiensi operasional jasa *freight forwarding*. Dengan berkurangnya beban pajak melalui penurunan tarif PPN, perusahaan *freight forwarding* dapat meningkatkan skala operasional mereka tanpa harus menaikkan harga layanan secara signifikan. Hal ini memberikan insentif bagi para pelaku usaha untuk meningkatkan volume barang yang diangkut melalui jalur darat, yang pada akhirnya menurunkan biaya per unit barang yang diangkut (biaya per ton-kilometer). Efisiensi ini tidak hanya memberikan manfaat langsung kepada perusahaan, tetapi juga berdampak pada pengurangan biaya logistik secara keseluruhan di Indonesia.

Peningkatan volume barang yang diangkut juga menunjukkan bahwa kebijakan fiskal ini mampu merangsang pertumbuhan permintaan atas jasa *freight forwarding*, terutama di sektor transportasi darat yang menjadi pilihan utama untuk pengiriman barang

<sup>11</sup> Statista, "Market Insight: Freight Forwarding Indonesia 2019-2029", October 10, 2024. <https://tinyurl.com/ynfsjxpm>

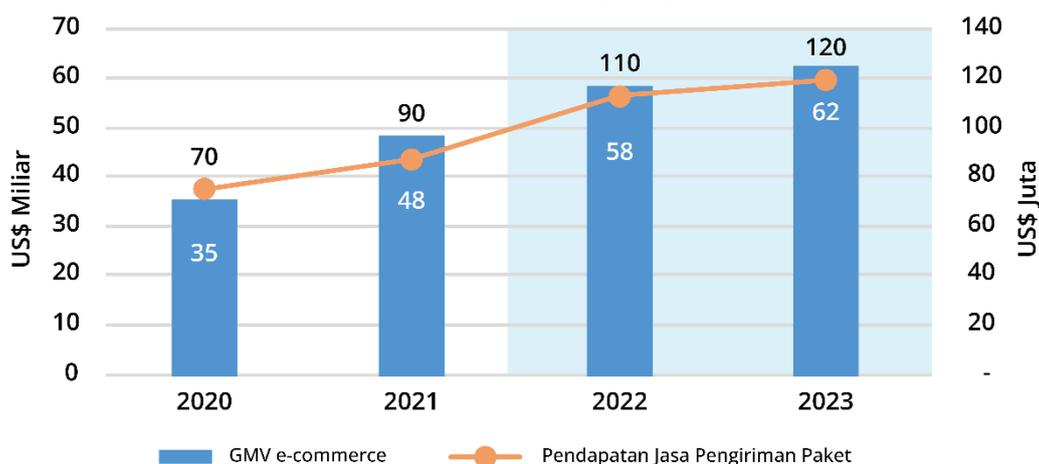
domestik. Semakin banyak barang yang diangkut dengan efisiensi yang lebih baik, semakin besar pula potensi penurunan biaya logistik nasional. Efisiensi ini, pada gilirannya, akan meningkatkan daya saing industri dalam negeri, karena logistik yang lebih efisien berarti harga barang yang lebih terjangkau bagi konsumen akhir.

### 2.1.2 *Multiplier-effect* terhadap perkembangan e-commerce dan UMKM di Indonesia

Kebijakan PMK No. 71 Tahun 2022 tidak hanya berdampak pada penurunan biaya logistik darat, tetapi juga memberikan efek berganda (*multiplier effect*) yang signifikan bagi sektor e-commerce dan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) di Indonesia. E-commerce sangat bergantung pada layanan jasa pengiriman paket, yang menjadi tulang punggung distribusi barang dari penjual ke konsumen. Oleh karena itu, penurunan beban operasional akibat insentif pajak memungkinkan perusahaan jasa pengiriman paket menawarkan tarif yang lebih terjangkau, sehingga mendorong peningkatan volume transaksi e-commerce.

Layanan pengiriman paket, yang juga mencakup sektor kurir, express, dan parcel (CEP), sangat menentukan bagi perkembangan e-commerce di Indonesia. Kecepatan, keandalan, dan biaya pengiriman adalah faktor utama yang memengaruhi keputusan konsumen dalam berbelanja online. Oleh karena itu, penurunan beban operasional akibat insentif pajak yang diterima oleh perusahaan pengiriman paket memungkinkan mereka untuk menawarkan tarif yang lebih kompetitif dan meningkatkan kualitas layanan. Hal ini secara langsung berdampak pada peningkatan volume transaksi e-commerce.

**Grafik 5. Tren GMV e-commerce dan jasa pengiriman paket di Indonesia**



Sumber: Statista (2024)

Berdasarkan data, tren peningkatan pendapatan operasional jasa pengiriman paket di Indonesia pada periode 2020-2023 yang didorong oleh pemberlakuan kebijakan PMK No.71 Tahun 2022 memiliki korelasi positif yang kuat dengan tren peningkatan Gross Merchandise Value (GMV) e-commerce di Indonesia pada periode yang sama. Pada tahun

2020, sebelum kebijakan PMK No. 71/2022 diberlakukan, pendapatan pengiriman paket sebesar US\$70 juta, diikuti GMV e-commerce berada di angka US\$35 miliar. Setelah penerapan insentif pajak, pendapatan pengiriman paket dan GMV e-commerce mengalami pertumbuhan yang signifikan, dengan peningkatan yang lebih tajam setelah tahun 2022.

Pada tahun 2022, setelah kebijakan penurunan tarif PPN diberlakukan, pendapatan layanan pengiriman paket mencapai US\$110 juta, meningkat dari US\$90 juta pada tahun sebelumnya. Peningkatan ini terus berlanjut pada tahun 2023 yang mencapai US\$120 juta. Selaras dengan tren tersebut, GMV e-commerce juga menunjukkan tren peningkatan dari angka US\$58 miliar pada tahun 2022, dan terus meningkat mencapai US\$62 miliar pada tahun 2023. Tren peningkatan ini tidak dapat dipisahkan dari pengaruh positif kebijakan PMK No. 71/2022, yang telah berhasil meringankan beban operasional perusahaan penyedia jasa pengiriman paket, sehingga mereka mampu menawarkan layanan yang lebih baik dan efisien.

GMV adalah indikator penting yang menggambarkan nilai total transaksi e-commerce dalam suatu periode tertentu. Peningkatan GMV tidak hanya menunjukkan pertumbuhan sektor e-commerce, tetapi juga mencerminkan tingginya volume transaksi yang melibatkan pengiriman barang. Dalam konteks ini, kebijakan insentif pajak yang menurunkan tarif PPN bagi jasa pengiriman paket memberikan kontribusi besar terhadap peningkatan GMV. Hal ini menunjukkan bahwa semakin murah dan efisien layanan pengiriman barang, semakin tinggi pula jumlah transaksi e-commerce yang terjadi.

Peningkatan yang signifikan pada sektor e-commerce di Indonesia setelah pemberlakuan PMK No. 71/2022 juga menunjukkan bahwa kebijakan insentif pajak terhadap jasa pengiriman paket, yang sangat krusial dalam logistik darat, telah menciptakan *multiplier effect* bagi pertumbuhan UMKM di Indonesia. Dalam ekosistem e-commerce, UMKM telah menjadi aktor utama yang memanfaatkan platform digital untuk memperluas jangkauan pasar mereka dan meningkatkan daya saing bisnis.

E-commerce telah menjadi media utama yang digunakan oleh UMKM untuk berkembang. Melalui platform ini, UMKM mampu menjangkau konsumen di seluruh wilayah Indonesia, bahkan hingga pasar internasional, tanpa adanya batasan geografis. Hal ini memberikan peluang bagi UMKM untuk meningkatkan penjualan dan memperluas basis pelanggan mereka, sehingga memungkinkan pertumbuhan bisnis yang lebih cepat. Selain itu, e-commerce menyediakan berbagai alat dan fitur yang mendukung efisiensi operasional UMKM, seperti manajemen inventaris, strategi pemasaran, dan sistem pembayaran digital. Fitur-fitur ini membantu UMKM untuk mengelola usahanya dengan lebih efisien, mengurangi biaya, serta memperkuat posisi mereka di pasar.

Kebijakan penurunan tarif PPN yang berlaku untuk jasa pengiriman paket dan *freight forwarding* tidak hanya menguntungkan perusahaan-perusahaan logistik, tetapi juga memberikan keuntungan besar bagi UMKM yang mengandalkan e-commerce. Dengan biaya pengiriman yang lebih rendah, UMKM dapat menawarkan harga produk yang lebih kompetitif kepada konsumen, yang pada gilirannya meningkatkan penjualan mereka. Di sisi lain, penurunan biaya logistik juga memberikan ruang bagi UMKM untuk berinvestasi dalam pengembangan produk atau peningkatan kapasitas produksi.

Pada tahun 2023, volume pasar e-commerce di Indonesia meningkat menjadi US\$62 miliar, naik 6,9 persen dari US\$58 miliar pada tahun sebelumnya. Peningkatan ini didorong oleh semakin banyaknya UMKM yang menggunakan platform e-commerce untuk menjual produk mereka. Selain itu, jumlah pengguna e-commerce di Indonesia melonjak dari 38,72 juta pada tahun 2020 menjadi 58,63 juta pada tahun 2023, mencerminkan semakin besarnya basis konsumen dan meningkatnya permintaan akan belanja online.

Dengan semakin terjangkaunya layanan pengiriman paket dan semakin efisiennya pengelolaan logistik melalui *freight forwarding*, UMKM dapat lebih mudah melayani konsumen di berbagai wilayah tanpa harus khawatir akan tingginya biaya pengiriman. Kondisi ini mendorong pertumbuhan penjualan melalui e-commerce, yang sekaligus meningkatkan kontribusi UMKM terhadap ekonomi nasional.

### **2.1.3 Potensi kerugian jika kebijakan insentif pajak melalui PMK No. 71/2022 dihentikan**

Indonesia masih menghadapi tantangan besar dalam menurunkan biaya logistik, terutama di sektor logistik darat. Dengan biaya logistik transportasi darat yang mencapai 7 persen terhadap PDB, Indonesia memiliki urgensi besar untuk menekan biaya tersebut guna meningkatkan daya saing ekonominya. Mengingat logistik darat adalah tulang punggung distribusi barang di seluruh Indonesia, khususnya dalam mendukung sektor perdagangan, manufaktur, dan e-commerce, efisiensi dalam sektor ini sangat fundamental bagi pertumbuhan ekonomi nasional.

Salah satu langkah penting yang diambil pemerintah dalam upaya menurunkan biaya logistik adalah melalui PMK No. 71/2022, yang memberikan insentif pajak berupa penurunan tarif PPN bagi sektor-sektor strategis dalam logistik, seperti jasa pengiriman paket dan *freight forwarding*. Kebijakan ini terbukti menurunkan beban operasional perusahaan-perusahaan di sektor logistik, sehingga memungkinkan mereka untuk menawarkan harga layanan yang lebih terjangkau bagi konsumen dan pelaku bisnis, termasuk UMKM dan pelaku e-commerce.

Untuk memahami dampak jika kebijakan ini dihentikan, kami melakukan simulasi terhadap salah satu sektor penerima insentif, yaitu sektor pengiriman ekspres di Indonesia. Kami membangun skenario jika kebijakan PMK No. 71/2022 dicabut pada

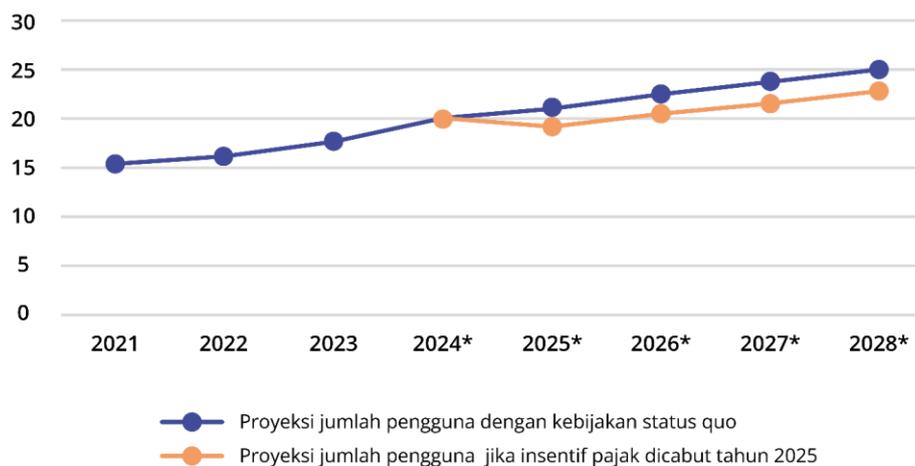
tahun 2025, dan tarif PPN dikembalikan menjadi 11 persen. Berdasarkan hasil simulasi tersebut, diketahui bahwa jika insentif pajak ini dihentikan, berpotensi terjadi penurunan jumlah pengguna jasa pengiriman ekspres sebesar 9 persen.

Sebagaimana terlihat pada Grafik 7, pemberlakuan PMK No. 71/2022 membantu meningkatkan efisiensi jasa pengiriman ekspres, sehingga jumlah penggunanya terus bertambah, dan diproyeksikan mencapai 21 juta pengguna pada tahun 2025 dengan kebijakan status quo. Namun, jika PMK No. 71/2022 dicabut pada tahun 2025, jumlah pengguna diperkirakan menurun menjadi 19 juta. Artinya, sektor jasa pengiriman ekspres berpotensi kehilangan 1,85 juta pengguna akibat kembalinya tarif PPN menjadi 11 persen.

Peningkatan jumlah pengguna jasa pengiriman ekspres ini mencerminkan bagaimana kebijakan PMK No. 71/2022 berkontribusi pada efisiensi dan pertumbuhan sektor tersebut. Dengan menurunnya beban pajak melalui penurunan tarif PPN, pelaku usaha dapat menawarkan harga yang lebih kompetitif, yang pada akhirnya meningkatkan jumlah pengguna. Namun, jika insentif ini dihentikan, sektor jasa pengiriman ekspres diprediksi mengalami penurunan pengguna, yang akan berdampak langsung pada biaya logistik secara keseluruhan.

Penghentian kebijakan PMK No. 71/2022 juga akan berdampak signifikan pada sektor-sektor lain yang sangat bergantung pada Jasa Pengiriman Ekspres, seperti e-commerce, UMKM, ritel, dan manufaktur. Kenaikan biaya pengiriman barang yang disebabkan oleh peningkatan tarif PPN akan langsung berdampak pada harga jual produk di pasar, memaksa bisnis untuk menaikkan harga, yang pada akhirnya akan memengaruhi daya saing mereka.

**Grafik 6. Skenario penurunan jumlah pengguna jasa pengiriman express jika insentif pajak dicabut (dalam juta)**



Sumber: Statista diolah

Sektor e-commerce, misalnya, sangat bergantung pada layanan pengiriman ekspres untuk mengirimkan barang secara cepat dan efisien kepada konsumen. Jika biaya

pengiriman naik, konsumen akan menghadapi harga produk yang lebih tinggi, yang dapat menurunkan volume transaksi di e-commerce. Berdasarkan data sebelumnya, sektor e-commerce di Indonesia mengalami pertumbuhan pesat dengan GMV yang diproyeksikan mencapai US\$62 miliar pada tahun 2023. Peningkatan biaya logistik akan memperlambat pertumbuhan ini, terutama bagi pelaku UMKM yang mengandalkan e-commerce sebagai saluran penjualan utama mereka.

Sektor UMKM juga akan mengalami dampak negatif. Dengan meningkatnya biaya logistik, UMKM yang selama ini bergantung pada layanan pengiriman murah untuk menjangkau pasar yang lebih luas akan menghadapi tantangan dalam menjaga margin keuntungan. Hal ini akan memengaruhi daya saing UMKM, yang merupakan tulang punggung ekonomi Indonesia, dan menghambat transformasi digital yang sedang berlangsung di kalangan UMKM. Selain e-commerce dan UMKM, sektor ritel dan manufaktur yang juga bergantung pada rantai distribusi cepat akan menghadapi biaya tambahan yang akan berdampak pada harga akhir produk. Konsumen akhir pun pada gilirannya akan terkena dampak dari peningkatan harga barang di pasar.

Oleh karena itu, mempertahankan kebijakan insentif pajak melalui PMK No. 71/2022 tidak hanya penting untuk menekan biaya logistik, tetapi juga untuk menjaga momentum pertumbuhan sektor-sektor kunci yang mendukung perekonomian nasional. Sebaliknya, penghentian kebijakan ini akan menciptakan risiko kerugian jangka panjang bagi daya saing industri Indonesia di tengah persaingan global yang semakin ketat.

## 2.2 Kebijakan National Logistic Ecosystem (NLE)

NLE merupakan kebijakan pemerintah yang bertujuan mereformasi sektor logistik melalui integrasi berbagai pemangku kepentingan dan penerapan teknologi digital. Diluncurkan berdasarkan Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2020, kebijakan ini merupakan langkah strategis untuk menurunkan biaya logistik nasional dari 14,1 persen menjadi 8 persen terhadap PDB pada 2045, demi mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih efisien dan kompetitif.<sup>12</sup>

NLE dirancang untuk membangun ekosistem logistik terintegrasi di mana berbagai lembaga pemerintah, penyedia layanan logistik swasta, dan pihak terkait dapat berkolaborasi secara efektif. Tujuan utama dari kebijakan ini adalah mengurangi hambatan birokrasi dan menciptakan rantai pasok yang lebih efisien serta transparan, sehingga dapat menekan biaya logistik yang tinggi akibat proses yang tidak efisien, fragmentasi data, dan kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan.<sup>13</sup>

NLE dibangun berdasarkan empat pilar utama yang saling mendukung:

---

<sup>12</sup> Dephub.go.id, "Pemerintah Targetkan Turunkan Biaya Logistik menjadi 8 Persen dari PDB", July 25, 2024. <https://tinyurl.com/2a928p3k>

<sup>13</sup> Ekon.go.id, "Tingkatkan Daya Saing Perekonomian Nasional, Implementasi dan Pengembangan National Logistic Ecosystem Terus Diakselerasi", Jan 24, 2023. <https://tinyurl.com/427jft4>

- **Pilar 1 - Penyederhanaan proses bisnis:** Pilar ini bertujuan menyederhanakan proses bisnis logistik, termasuk pengurangan langkah-langkah administrasi yang tidak perlu serta peningkatan efisiensi dalam perizinan dan pemeriksaan. Salah satu wujudnya adalah penerapan Single Submission yang mengintegrasikan berbagai proses perizinan ke dalam satu sistem digital, sehingga pelaku usaha cukup melakukan satu kali pengajuan dokumen, menghemat waktu dan biaya administrasi.
- **Pilar 2 - Kolaborasi Platform Logistik:** Berfokus pada integrasi antara berbagai platform logistik, baik pemerintah maupun swasta, untuk mempercepat dan memperlancar pertukaran data real-time antar pelabuhan, bea cukai, operator logistik, dan pemilik barang. Dengan koordinasi yang lebih baik, proses pengiriman dapat dipercepat dan kemacetan di pelabuhan serta jalur logistik dapat dikurangi.
- **Pilar 3 - Kemudahan pembayaran:** Pilar ini mengembangkan sistem pembayaran digital yang terintegrasi, memungkinkan pelaku logistik melakukan semua transaksi terkait melalui satu platform. Hal ini mempercepat transaksi dan mengurangi potensi kesalahan atau duplikasi data, memudahkan pengelolaan transaksi antar penyedia layanan logistik dan pengguna.
- **Pilar 4 - Perencanaan tata ruang (*Spatial Planning*):** Pilar ini bertujuan mengoptimalkan infrastruktur logistik seperti terminal peti kemas, jalur kereta api, dan gudang. Fokus utamanya adalah meningkatkan pemanfaatan ruang secara optimal dan mempercepat proses distribusi barang, terutama di sektor transportasi darat, melalui inisiatif berbagi beban (*load-sharing*) antar perusahaan logistik.

Untuk memastikan implementasi NLE yang efektif, pemerintah menunjuk Kementerian Keuangan sebagai koordinator utama, melalui Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, sesuai dengan mandat dalam Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2020. Selain Kementerian Keuangan, terdapat kementerian lain yang terlibat, seperti:

- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian: Berperan dalam mengoordinasikan kebijakan ekonomi terkait logistik agar sejalan dengan rencana pembangunan nasional.
- Kementerian Perhubungan: Mengawasi aspek transportasi darat, laut, dan udara serta infrastruktur terkait.
- Kementerian Perdagangan: Fokus pada aspek perdagangan yang terkait dengan aliran barang dalam rantai pasok.
- Kementerian Komunikasi dan Informatika: Berperan dalam pengembangan dan integrasi teknologi digital serta platform informasi.

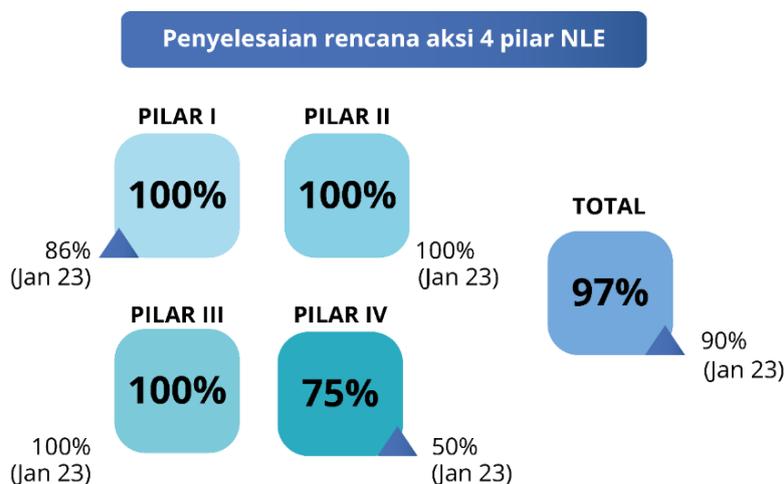
## 2.2.1 Progres dan capaian implementasi NLE di Indonesia

Sejak peluncuran kebijakan ini, pemerintah telah menyusun rencana aksi NLE dari 2020 hingga 2024, yang mencakup persiapan, uji coba, implementasi, dan penyempurnaan sistem. Setiap tahun memiliki target tertentu:

- 2020 – Persiapan dan Uji Coba Sistem: Fokus pada persiapan infrastruktur, pengembangan sistem SSm, dan uji coba terbatas di pelabuhan-pelabuhan utama.
- 2021 – Perluasan Implementasi dan Piloting: Memulai uji coba platform kolaborasi dan sistem pembayaran online untuk mempercepat proses layanan logistik.
- 2022 – Penyempurnaan dan Pengembangan Infrastruktur: Pengintegrasian platform kolaborasi di lima pelabuhan utama untuk mempercepat siklus logistik end-to-end.
- 2023 – Konsolidasi dan Penerapan Sistem Nasional: Penerapan penuh sistem SSm Pengangkutan laut di seluruh pelabuhan utama dan konsolidasi platform kolaborasi end-to-end.
- 2024 – Implementasi Penuh dan Sinkronisasi: Target pencapaian implementasi penuh NLE di seluruh Indonesia, termasuk sinkronisasi jalur kereta api peti kemas untuk meningkatkan efisiensi transportasi.

Hingga 2023, berbagai kementerian telah melaporkan progres signifikan dalam implementasi NLE, dengan Lembaga National Single Window Kementerian Keuangan (LNSW) melaporkan bahwa pemenuhan NLE telah mencapai 97 persen sejak dimulai pada 2020. Capaian ini didukung oleh kemajuan di keempat pilar.<sup>14</sup>

**Grafik 7. Penyelesaian rencana aksi 4 pilar NLE**



Sumber: Kemenko Marves (2024)

<sup>14</sup> Bisnis.com, "Ekosistem Logistik Nasional Sudah Jalan 4 Tahun, Begini Nasibnya", July 16, 2024. <https://tinyurl.com/2b9sfa6y>

- **Penyelesaian Pilar 1 - Penyederhanaan Proses Bisnis:** Pada 2023, implementasi Sistem SSm untuk pengurusan dokumen telah mencakup 46 pelabuhan dan 6 bandara di seluruh Indonesia, memungkinkan pengajuan dokumen melalui satu pintu dan mengurangi waktu tunggu serta biaya operasional. Pencapaian utama dari rencana aksi ini adalah implementasi Sistem SSm yang mencakup berbagai layanan seperti SSm Pengangkutan, SSm Quality Control (SSm QC), SSm Perizinan, SSm Ekspor, dan manifes domestik.<sup>15</sup>
- **Penyelesaian Pilar 2 - Kolaborasi Platform Logistik:** Hingga tahun 2023, platform kolaborasi logistik telah terbangun secara sistem, namun pengembangan teknis dan digitalisasi platform ini masih terus berlangsung di bawah koordinasi LNSW.
- **Penyelesaian Pilar 3 - Kemudahan Pembayaran:** Penerapan skema *Single Billing* telah memungkinkan penyatuan proses penagihan untuk berbagai layanan logistik menjadi satu kode *billing*, yang mencakup seluruh Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Skema ini telah diuji coba di 13 pelabuhan dan direncanakan akan diperluas ke 32 pelabuhan lainnya. Dengan adanya *Single Billing*, proses transaksi menjadi lebih sederhana dan cepat, sekaligus meminimalkan kesalahan dalam penagihan serta meningkatkan efisiensi pembayaran.
- **Penyelesaian Pilar 4 - Perencanaan Tata Ruang:** Penataan zonasi terminal peti kemas dan sinkronisasi jalur kereta api peti kemas baru mencapai 75 persen di Pelabuhan Tanjung Priok, dengan target implementasi penuh di pelabuhan utama pada tahun 2024.

Studi yang dilakukan oleh Program Kemitraan Indonesia Australia untuk Perekonomian (Prospera) pada tahun 2023 menunjukkan bahwa implementasi NLE telah berhasil meningkatkan efisiensi waktu dan biaya logistik di Indonesia. Berdasarkan survei yang dilakukan di 14 pelabuhan nasional, dengan partisipasi 1.393 responden, studi ini menunjukkan bahwa Implementasi layanan NLE berhasil mempercepat proses (efisiensi waktu) dan menghemat biaya logistik (efisiensi biaya) secara signifikan dibandingkan dengan sebelum NLE diterapkan berdasarkan indikator-indikator dibawah ini:

**Tabel 2. Efektivitas NLE berdasarkan studi Prospera (2023)**

Indikator	Efisiensi Waktu	Efisiensi Biaya
Delivery Order (DO) Online	40,3%	25,7%
Surat Penyerahan Peti Kemas (SP2) Online	47%	32,4%
SSm Quarantine Customs (QC)	73,4%	46,1%
SSm Pengangkut	21,6%	45,5%
SSm Perizinan	56,4%	97,8%

Sumber: DJBC (2024)

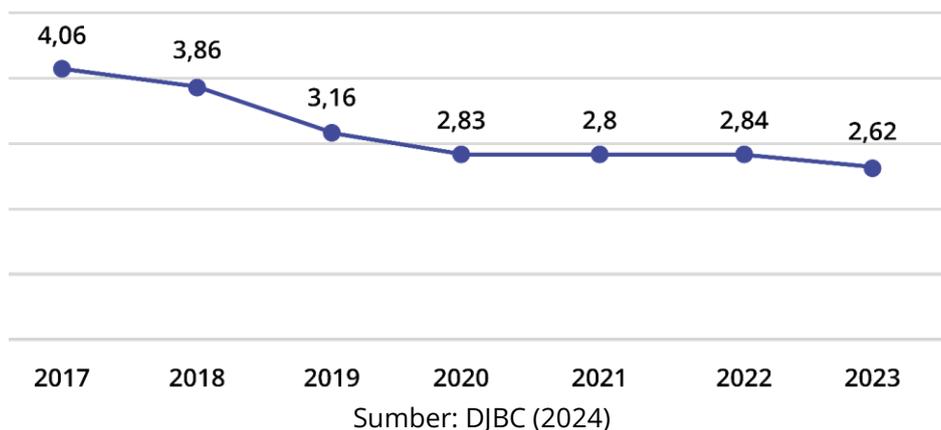
<sup>15</sup> Kemenko Marves. "Strategi dan Kebijakan Pengembangan Sistem Tata Kelola Logistik Nasional Khususnya di Bidang Infrastruktur dan Transportasi Logistik", July 25, 2024. <https://tinyurl.com/5et5md39>

Penerapan NLE telah mengurangi keterlambatan di pelabuhan dan mempercepat pengiriman barang melalui digitalisasi dan SSm, yang menyederhanakan pengelolaan dokumen dengan satu pintu. Ini tidak hanya mengurangi hambatan birokrasi, tetapi juga mempercepat aliran barang. Selain itu, penghematan biaya yang dicapai sangat mendukung target pemerintah untuk semakin menurunkan biaya logistik nasional menjadi hanya 8 persen terhadap PDB pada 2045, terutama dengan menghilangkan repetisi dan duplikasi dalam layanan pemerintahan seperti kepabeanan, keimigrasian, dan karantina, yang semuanya kini terintegrasi dalam NLE.<sup>16</sup>

Lebih lanjut, dampak positif dari penerapan NLE juga dapat diukur berdasarkan durasi *dwelling time* (waktu tunggu barang/kontainer) di pelabuhan. Menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Kementerian Keuangan, penerapan NLE telah memberikan dampak positif yang signifikan terhadap penurunan *dwelling time* di pelabuhan secara konsisten, dari 4,05 hari pada tahun 2017 berangsur-angsur menurun menjadi 2,62 hari pada tahun 2024.

Salah satu dampak positif yang dapat diukur dari penerapan NLE adalah penurunan *dwelling time* (waktu tunggu barang/kontainer) di pelabuhan. *Dwelling time* adalah indikator utama keberhasilan penerapan sistem INSW dan NLE. Penurunan *dwelling time* dari 4,05 hari pada tahun 2017 menjadi 2,62 hari pada tahun 2023.<sup>17</sup> Penurunan ini menunjukkan bagaimana kolaborasi antarlembaga, serta transformasi digital yang diterapkan dalam NLE, mampu mempercepat proses *clearance* dan penanganan barang di pelabuhan. Dengan sistem yang lebih terintegrasi dan proses yang lebih cepat, *dwelling time* yang lebih rendah membantu meningkatkan efisiensi logistik di Indonesia, terutama di pelabuhan.

**Grafik 8. Capaian rata-rata dwelling time (dalam hari)**



<sup>16</sup> Beacukai.go.id. "Diseminasi Hasil Survei Prospera Layanan NLE", June 5, 2024. <https://tinyurl.com/3c4m34b5>

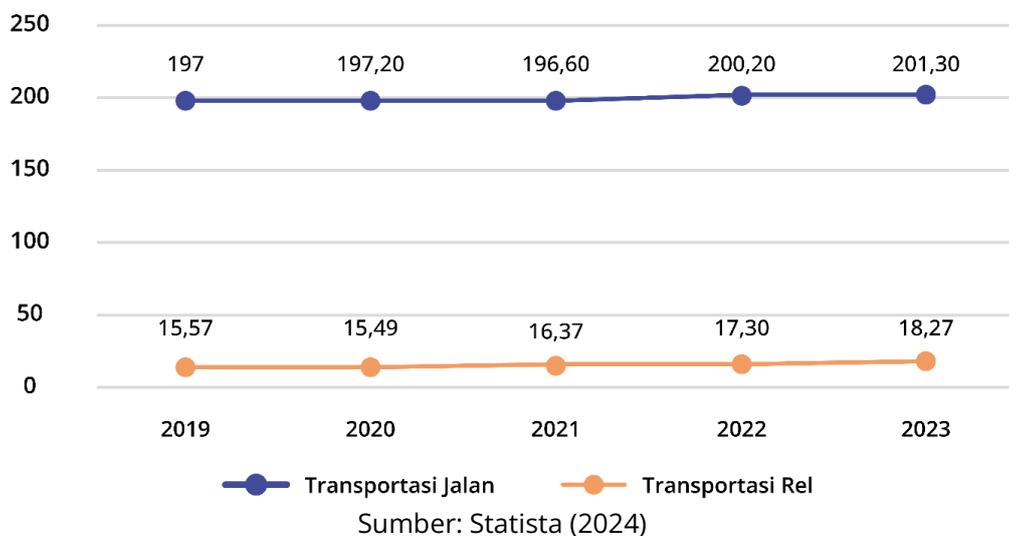
<sup>17</sup> Beacukai.go.id. "Transformasi 10 Tahun Layanan Kepabeanan, Mendorong Efisiensi dan Kemudahan di Pelabuhan melalui Inovasi Digital", Oct 18, 2024. <https://tinyurl.com/49jdkes8>

## 2.2.2 Relevansi penerapan NLE terhadap penurunan biaya logistik di darat dan efisiensi transportasi

Meskipun penerapan NLE saat ini lebih berfokus pada sistem logistik di pelabuhan dan bandara, implementasinya cukup relevan dengan upaya penurunan biaya logistik di darat. Efisiensi yang dicapai melalui digitalisasi dan integrasi proses logistik, terutama dalam hal penyederhanaan pengelolaan dokumen melalui sistem SSm, telah mempercepat alur distribusi barang di jalur darat. Hal ini penting karena transportasi darat, baik melalui jalan raya maupun kereta api, memainkan peran sentral dalam memastikan pengiriman barang yang cepat dan efisien ke seluruh wilayah Indonesia.

Salah satu indikator yang relevan untuk menilai efektivitas dan efisiensi logistik di darat adalah *freight transported* yang diukur dalam satuan tkm. Indikator ini mengukur volume barang yang diangkut dikalikan dengan jarak pengangkutan, sehingga memberikan gambaran jelas mengenai efisiensi pengangkutan barang dalam jumlah besar melalui jalur transportasi tertentu. Semakin besar volume barang yang diangkut dan semakin jauh jarak pengirimannya, semakin besar kontribusi sektor transportasi terhadap rantai pasok logistik.

**Grafik 9. Volume Barang Yang Diangkut di Indonesia (miliar ton-kilometer)**



Berdasarkan data jumlah pengangkutan volume barang melalui jalur transportasi jalan (*road transportation*) dan kereta api (*rail transportation*) di atas, terdapat tren peningkatan volume jumlah barang dari 197 miliar tkm pada 2019, menjadi 201,3 miliar tkm pada 2023 setelah NLE mulai diterapkan, dan angka ini diproyeksikan terus meningkat mencapai 202,5 miliar tkm pada 2024.

Peningkatan *freight transported* ini tidak lepas dari dampak positif penerapan NLE, yang memfasilitasi integrasi antar berbagai platform logistik. Beberapa kontribusi NLE terhadap efisiensi transportasi darat adalah:

- Pengurangan waktu pengurusan dokumen melalui SSm, yang memungkinkan pemrosesan lebih cepat untuk pengiriman barang di pelabuhan dan transportasi darat.
- Pengurangan *dwelling time* di pelabuhan, yang mempercepat perpindahan barang dari jalur laut ke jalur darat, sehingga waktu distribusi barang menjadi lebih singkat.
- Penyediaan platform kolaborasi digital untuk transportasi darat yang memungkinkan koordinasi pemesanan truk secara *online*, sehingga mengoptimalkan rute pengiriman dan mengurangi waktu tunggu.

Efisiensi yang tercipta melalui peningkatan volume pengangkutan berkontribusi langsung pada penurunan biaya logistik. Dengan volume barang yang lebih besar dan waktu pengiriman yang lebih cepat, biaya operasional transportasi darat dapat ditekan, sejalan dengan target pemerintah untuk menurunkan biaya logistik nasional menjadi 8 persen dari PDB pada tahun 2045.

Selain itu, peningkatan efisiensi juga berdampak positif terhadap sektor transportasi kereta api, di mana penggunaan moda transportasi ini terus meningkat. Peningkatan dari 15,57 miliar tkm pada 2019 menjadi 18,27 miliar tkm pada 2023 menunjukkan bahwa sistem logistik berbasis kereta api semakin digunakan untuk distribusi barang yang lebih luas, didukung oleh proses yang lebih efisien melalui NLE.

## **2.3 Kebijakan infrastruktur jalan tol**

Pembangunan infrastruktur jalan tol di Indonesia merupakan salah satu prioritas strategis pemerintah dalam menjawab tantangan logistik nasional, dengan tujuan utama meningkatkan konektivitas antarwilayah dan mempercepat distribusi barang dan jasa. Sebagai negara kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau, Indonesia menghadapi tantangan geografis yang signifikan untuk memastikan keterhubungan wilayahnya. Kondisi infrastruktur yang bervariasi, terutama di wilayah-wilayah terpencil atau yang jauh dari pusat ekonomi, memperburuk kesenjangan konektivitas, yang pada gilirannya meningkatkan biaya logistik dan memperlambat aliran barang.

### **2.3.1 Kebijakan pembangunan infrastruktur jalan tol**

Pemerintah Indonesia, melalui Peraturan Presiden No. 56 Tahun 2018 tentang Proyek Strategis Nasional, menetapkan pembangunan jalan tol sebagai salah satu upaya menurunkan biaya logistik dan meningkatkan daya saing ekonomi nasional. Jalan tol dianggap sebagai jalur transportasi yang lebih efisien dibandingkan jalan non-tol, terutama karena kapasitas angkutnya yang lebih besar dan waktu tempuh yang lebih singkat.

**Tabel 3. Perkembangan infrastruktur jalan Indonesia 2016-2022**

<b>Non-Tol</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Jalan Kabupaten Kota	435.404	438.919	438.123	440.592	443.610	<b>445.630</b>	<b>446.161</b>	<b>447.488</b>
Jalan Provinsi	55.416	54.554	55.112	54.551	54.528	<b>54.528</b>	<b>54.557</b>	<b>55.430</b>
Jalan Negara	47.017	47.017	47.017	47.017	47.017	<b>47.017</b>	<b>47.817</b>	<b>47.817</b>
Total Panjang Jalan (Km)	537.387	540.490	540.252	542.16	545.155	<b>546.63</b>	<b>549.191</b>	<b>550.735</b>
<b>Jalan Tol</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Total Panjang Jalan (Km)	1.117	1.281	1.740	2.146	2.416	<b>2.475</b>	<b>2.499</b>	<b>2.816</b>
Penambahan Panjang Tahunan / Km	57,5	163,81	459,23	405,57	270,36	<b>59,14</b>	<b>23,2</b>	<b>317.1</b>

Sumber: BPS dan Kementerian PUPR (2023)

Berdasarkan data yang tersedia, pembangunan jalan tol di Indonesia telah meningkat pesat. Pada tahun 2016, total panjang jalan tol mencapai 1.117 km, dan jumlah ini terus meningkat menjadi 2.816 km pada tahun 2023. Peningkatan terbesar terjadi pada tahun 2018 dan 2019, dengan penambahan masing-masing 459,23 km dan 405,57 km. Hal ini menunjukkan adanya percepatan pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah. Pertumbuhan ini terutama difokuskan pada dua proyek besar, yakni Trans-Jawa dan Trans-Sumatera, yang menghubungkan kawasan industri dan pelabuhan di dua pulau terbesar di Indonesia.

Di sisi lain, peningkatan panjang jalan non-tol relatif lebih lambat dibandingkan jalan tol, meskipun juga mengalami peningkatan dari 537.387 km pada tahun 2016 menjadi 550.735 km pada tahun 2023. Hal ini mencerminkan bahwa fokus pembangunan infrastruktur saat ini lebih diarahkan pada pembangunan jalan tol yang dapat mendukung kebutuhan transportasi dan logistik nasional secara lebih cepat dan efisien.

### **2.3.2 Peran jalan tol dalam mendukung efisiensi logistik darat**

Pembangunan jalan tol yang masif di Indonesia tidak hanya berperan sebagai sarana peningkatan infrastruktur, tetapi juga sebagai upaya strategis untuk mengoptimalkan efisiensi distribusi barang melalui moda transportasi darat. Jalan tol memainkan peran penting dalam mengatasi berbagai tantangan logistik yang dihadapi Indonesia, seperti keterbatasan akses transportasi, tingginya biaya logistik, kemacetan di jalan-jalan non-tol, dan minimnya konektivitas antara daerah-daerah industri dengan pelabuhan utama.

Praktisi logistik dari Supply Chain Indonesia (SCI), Sugi Pranoto, menegaskan bahwa salah satu komponen vital dalam sistem rantai pasok adalah ketersediaan infrastruktur yang memadai dan efisien. Menurutnya, infrastruktur yang baik menjadi tulang punggung aktivitas logistik, khususnya dalam meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas

antarwilayah. Jalan tol merupakan salah satu infrastruktur utama yang memiliki dampak signifikan dalam mempercepat distribusi barang dan meningkatkan efisiensi logistik.<sup>18</sup>

Salah satu manifestasi dari peran penting jalan tol terhadap efisiensi logistik dapat dilihat pada Tabel 9. Berdasarkan data yang tersedia, volume barang yang diangkut melalui transportasi jalan meningkat dari 197 miliar ton-kilometer pada tahun 2019 menjadi 201,3 miliar ton-kilometer pada tahun 2023. Meskipun sempat stagnan pada tahun 2020-2021 akibat pandemi COVID-19, peningkatan yang signifikan terjadi pada tahun 2022 dan 2023, di mana volume barang yang diangkut mencapai 200,20 miliar dan 201,30 miliar ton-kilometer.

**Tabel 4. Peningkatan volume barang yang diangkut (dalam miliar ton-kilometers)**

Volume barang yang diangkut	2019	2020	2021	2022	2023
Transportasi darat	197	197	197	200,2	201,3

Sumber: Statista (2024)

Peningkatan ini tidak terlepas dari pembangunan infrastruktur jalan tol yang semakin mempercepat dan mempermudah pengangkutan barang di seluruh wilayah Indonesia. Dengan akses tol yang lebih baik, kendaraan pengangkut barang dapat menjangkau daerah-daerah industri dan distribusi dengan lebih efisien, tanpa harus terhambat oleh kemacetan di jalan-jalan non-tol. Hal ini mengurangi waktu tempuh, meningkatkan kepastian waktu pengiriman, dan menurunkan biaya operasional transportasi darat, yang pada akhirnya berkontribusi pada peningkatan daya saing industri nasional.

Selain mendukung distribusi di darat, infrastruktur jalan tol juga memegang peran penting dalam menghubungkan pusat-pusat industri dengan pelabuhan-pelabuhan utama. Hal ini terlihat dari tren peningkatan volume kontainer yang diangkut melalui transportasi laut domestik, yang mencerminkan bagaimana peningkatan infrastruktur tol turut mendukung kelancaran distribusi barang dari pusat-pusat produksi ke pelabuhan untuk kemudian diangkut melalui kapal laut.

**Tabel 5. Peningkatan volume kontainer yang diangkut (dalam Twenty-foot equivalent unit/ TEU)**

Volume kontainer yang diangkut	2019	2020	2021	2022	2023
Transportasi di perairan domestik	1,21	1,12	1,18	1,20	1,24
Transportasi di perairan global	6,06	5,59	5,90	5,98	6,20
Transportasi kereta api	0,61	0,56	0,59	0,60	0,62
<b>Total</b>	<b>7,87</b>	<b>7,26</b>	<b>7,67</b>	<b>7,78</b>	<b>8,05</b>

Sumber: Statista (2024)

Berdasarkan data di atas, volume kontainer yang diangkut melalui transportasi di perairan domestik meningkat dari 1,21 juta *twenty-foot equivalent unit* TEU pada tahun

<sup>18</sup> Investor.id. "Jalan Tol Berdampak Positif bagi Kelancaran Industri Manufaktur", September 20, 2024. <https://tinyurl.com/vj8y4b3c>

2019 menjadi 1,24 juta TEU pada tahun 2023. Meskipun sempat mengalami penurunan pada tahun 2020 akibat pandemi, volume kontainer kembali meningkat seiring dengan pemulihan ekonomi dan pembangunan infrastruktur yang mendukung konektivitas yang lebih baik. Tol Trans-Jawa, yang menghubungkan kawasan industri di Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Jawa Timur dengan pelabuhan-pelabuhan utama seperti Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak, diakui oleh praktisi logistik mempercepat proses aliran barang dari pusat produksi ke konsumen atau pasar internasional.

Keberadaan jalan tol yang menghubungkan kawasan industri dengan pelabuhan utama ini tidak hanya mempercepat waktu tempuh, tetapi juga memungkinkan pengiriman barang dalam jumlah yang lebih besar, sehingga meningkatkan volume pengiriman kontainer melalui jalur laut domestik maupun global. Hal ini memberikan dampak positif bagi sektor logistik dan manufaktur yang sangat bergantung pada efisiensi aliran barang dan jasa. Banyak kawasan industri yang sengaja dibangun di dekat jalan tol atau memiliki akses khusus ke jalan tol untuk mendukung kelancaran distribusi barang.

Keberadaan jalan tol juga berkontribusi pada pengurangan kemacetan di jalan-jalan non-tol, yang sebelumnya menjadi jalur utama transportasi barang. Sebelum adanya jaringan tol yang memadai, jalan non-tol, terutama di jalur-jalur utama seperti Pantura (Pantai Utara Jawa), sering mengalami kemacetan parah karena menampung baik kendaraan barang maupun kendaraan penumpang. Pembangunan jalan tol, seperti Tol Trans-Jawa, telah mengalihkan sebagian besar angkutan barang ke jalur tol, sehingga mengurangi kemacetan dan meningkatkan kelancaran distribusi.

Di samping itu, tol juga meningkatkan efisiensi biaya operasional perusahaan transportasi dan logistik. SCI mencatat bahwa jalan tol memungkinkan armada kendaraan berjalan dengan kecepatan konstan di kisaran 60-80 km/jam pada kondisi jalan yang relatif datar, sehingga mengurangi biaya bahan bakar dan pemeliharaan armada. Dengan kondisi jalan yang lebih baik, kendaraan dapat menghindari kerusakan yang sering terjadi di jalan non-tol, yang pada akhirnya menurunkan biaya pemeliharaan dan perbaikan armada logistik.<sup>19</sup>

### **2.3.3 Tantangan tarif tol terhadap efisiensi logistik darat**

Meskipun kebijakan pembangunan infrastruktur jalan tol telah memberikan dampak positif yang signifikan terhadap efisiensi logistik di Indonesia, khususnya dalam hal penurunan biaya logistik di darat, tarif tol yang tinggi menjadi salah satu tantangan yang perlu disoroti. Hal ini dapat mempengaruhi pelaku usaha di sektor logistik, yang pada akhirnya turut berdampak pada biaya logistik nasional secara keseluruhan.

Jalan tol, khususnya Tol Trans-Jawa, sering dikritik oleh pengusaha logistik lokal karena tingginya tarif tol yang dikenakan, terutama untuk kendaraan berukuran besar seperti

---

<sup>19</sup> Lihat Footnote 19

truk golongan V. Berdasarkan laporan dari tahun 2019, biaya yang dibutuhkan untuk melewati Tol Trans-Jawa bagi truk golongan V bisa mencapai lebih dari Rp1 juta sekali jalan. Kondisi ini menyebabkan banyak pengelola angkutan darat lebih memilih menggunakan jalur non-tol seperti Pantura (Pantai Utara Jawa) yang meskipun lebih lambat dan padat, menawarkan biaya operasional yang lebih rendah dibandingkan dengan jalan tol.<sup>20</sup>

Perbandingan antara tarif tol di Indonesia dengan negara-negara Asia Tenggara lainnya juga menunjukkan bahwa tarif Tol Trans-Jawa termasuk yang tertinggi. Hal ini dapat dipahami mengingat panjang Tol Trans-Jawa yang menghubungkan Merak hingga Banyuwangi. Cakupan jalan yang sangat luas ini membutuhkan biaya pemeliharaan yang lebih besar, yang pada akhirnya berpengaruh pada tingginya tarif tol yang dikenakan. Selain itu, Jasa Marga, selaku pengelola Tol Trans-Jawa, juga menghadapi tantangan dalam menyeimbangkan biaya operasional dan pemeliharaan dengan pengembalian investasi yang harus dipenuhi.

**Grafik 10. Tarif Tol beberapa Negara Asia Tenggara<sup>21</sup>**

Negara	Nama Tol	Tarif (Rp)	Panjang Jalan (Km)	Tarif/Km
Singapura	Pan Island Expressway	123.727,4	42,8	2.890,8
Thailand	Chaloen Maha Nakhon	29.204,7	27,1	1.815,7
Malaysia	North South Expressway	365.742,6	386,5	946,3
Filipina	Star Tolway	76.749,5	41,9	1.831,7
Indonesia	Trans Jawa	1.599.000	706,09	2.246,6

Ket:  
Tarif toll sudah dikonversikan kedalam rupiah menurut kurs 8 Februari 2019

Sumber: Tirto.id

Salah satu faktor yang menghambat penurunan tarif tol di Trans-Jawa adalah barunya beberapa ruas tol tersebut. Misalnya, ruas tol Pejagan hingga Pasuruan, yang membentang sepanjang 626,75 kilometer, membutuhkan investasi modal yang sangat besar, mencapai Rp67,94 triliun. Nilai ini 20 persen lebih tinggi dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkan untuk pembangunan 9 ruas tol Trans-Jawa sepanjang 615 kilometer yang dimulai pada tahun 2012, yang hanya memakan biaya sekitar Rp51,41 triliun.<sup>22</sup> Kenaikan biaya konstruksi ini sebagian besar disebabkan oleh tantangan dalam

<sup>20</sup> Tirto.id "Benarkah Tarif Tol di Indonesia Termahal di ASEAN?" Feb. 13, 2019 <https://tinyurl.com/ycyjr7vh>

<sup>21</sup> Lihat footnote 21

<sup>22</sup> Okezone "Berapa Biaya Pembangunan Tol Trans Jawa? Awas Jangan Kaget" Okt. 20, 2022 <https://tinyurl.com/yez8cajx>

proses pembangunan selama pandemi COVID-19, yang memengaruhi jadwal serta biaya pengerjaan, menambah beban pada proyek ini.

Dengan modal investasi yang sangat besar, tarif tol yang diterapkan perlu dipertahankan pada level tertentu agar memastikan pengembalian investasi yang layak bagi para pemangku kepentingan. Namun, ada peluang untuk menyesuaikan tarif tol dalam jangka panjang. Setelah investasi modal dapat dikembalikan dan ruas-ruas tol mulai memasuki fase pemeliharaan reguler, penurunan tarif tol bisa menjadi lebih memungkinkan. Jasa Marga dan operator tol lainnya diharapkan dapat menyesuaikan tarif secara lebih ramah terhadap pelaku usaha, yang pada akhirnya juga berpotensi menurunkan biaya logistik secara nasional.

Dalam konteks ini, keberlanjutan efisiensi logistik di masa depan sangat bergantung pada bagaimana tarif tol bisa disesuaikan secara tepat. Dengan penyesuaian tarif yang lebih terjangkau, pengguna jalan tol, khususnya pelaku usaha di sektor transportasi dan logistik, akan lebih terdorong untuk menggunakan jalan tol dalam mengangkut barang, dibandingkan jalur non-tol yang sering kali lebih lambat dan padat. Hal ini pada akhirnya akan mendorong pergerakan logistik yang lebih efisien, mengurangi kemacetan di jalur-jalur non-tol, dan mempercepat distribusi barang ke berbagai wilayah.

Penyesuaian tarif tol yang tepat juga akan memperkuat daya saing industri logistik Indonesia di tingkat regional, memungkinkan perusahaan transportasi untuk mengurangi biaya operasional dan memanfaatkan infrastruktur tol yang telah dibangun untuk meningkatkan efisiensi pengiriman barang secara keseluruhan.

### **3 Perbandingan Kebijakan Logistik Indonesia dengan Kebijakan Logistik Negara Lain**

Untuk menilai efektivitas kebijakan logistik darat di Indonesia secara menyeluruh, sangat penting untuk melakukan perbandingan dengan kebijakan negara-negara lain yang telah lebih dulu berhasil mengembangkan sistem logistik yang efisien. Perbandingan ini tidak hanya memberikan wawasan mengenai praktik-praktik terbaik di tingkat global, tetapi juga membantu mengidentifikasi kelemahan dalam sistem logistik domestik Indonesia dan menunjukkan peluang perbaikan. Dengan meninjau negara-negara yang memiliki tantangan geografis dan karakteristik pasar yang serupa, Indonesia dapat memperoleh panduan yang lebih relevan dalam memperkuat kerangka kebijakan logistik untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di masa mendatang.

Studi ini memilih untuk membandingkan kebijakan logistik darat Indonesia dengan dua negara, yakni China dan India, yang memiliki banyak kesamaan dengan Indonesia dalam hal ukuran populasi, luas wilayah, serta peran penting sektor UMKM dalam perekonomian. Sama seperti di Indonesia, sektor UMKM di kedua negara ini menjadi pendorong utama permintaan layanan logistik yang efisien, berbiaya rendah, dan

terjangkau. Selain itu, karakteristik geografis yang kompleks dan skala ekonomi yang besar di China dan India memberikan konteks yang relevan untuk memahami bagaimana kebijakan logistik dapat dikembangkan di negara-negara dengan kondisi serupa.

China dan India dipilih karena keduanya menawarkan pendekatan kebijakan logistik yang berbeda, meskipun menghadapi tantangan yang serupa. China, dalam beberapa dekade terakhir, telah membangun jaringan logistik darat yang sangat kuat, didukung oleh investasi besar dalam infrastruktur transportasi dan teknologi. Dengan pertumbuhan pesat sektor logistik domestik, China kini mampu memanfaatkan perkembangan teknologi dan integrasi digital untuk mengembangkan ekonomi berbasis platform, yang semakin memperkuat posisi mereka dalam jaringan logistik internasional. Keunggulan logistik darat China telah menjadi landasan untuk memperluas pengaruh ekonomi global mereka, khususnya melalui inisiatif-inisiatif seperti Belt and Road Initiative (BRI), yang secara signifikan memperkuat konektivitas logistik lintas batas.

Di sisi lain, India menonjol karena berhasil mengatasi biaya logistik yang tinggi melalui reformasi struktural, termasuk restrukturisasi undang-undang perpajakan yang signifikan. Meskipun masih dalam tahap pembangunan infrastruktur logistik, India telah menunjukkan kemajuan yang berarti dalam mengurangi biaya logistik dan meningkatkan efisiensi melalui kebijakan seperti National Logistics Policy (NLP) dan inisiatif-inisiatif lainnya yang berfokus pada integrasi infrastruktur antarmoda dan digitalisasi sektor logistik. Perkembangan kebijakan di India memberikan pelajaran berharga bagi Indonesia, terutama terkait dengan bagaimana reformasi perpajakan dan kebijakan insentif fiskal dapat berperan dalam menurunkan biaya logistik secara keseluruhan.

Dengan membandingkan kebijakan logistik China dan India, Indonesia dapat mempelajari bagaimana kedua negara ini memprioritaskan pengembangan infrastruktur logistik darat sebagai pilar penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi mereka. China, dengan jaringan logistiknya yang terintegrasi secara global, dan India, yang fokus pada penyederhanaan regulasi dan peningkatan efisiensi biaya logistik, menawarkan dua perspektif yang berbeda tetapi relevan untuk memperkuat sektor logistik Indonesia.

### **3.1 Kebijakan logistik China**

China merupakan salah satu negara dengan perkembangan logistik tercepat di dunia, didukung oleh kebijakan terstruktur yang diformulasikan melalui perencanaan jangka panjang serta dorongan kuat terhadap adopsi teknologi. Berbeda dengan Indonesia, yang masih menghadapi berbagai tantangan terkait efisiensi logistik darat, China telah berhasil memanfaatkan skala besar wilayah dan populasi mereka melalui perbaikan infrastruktur dan digitalisasi yang komprehensif. Studi ini akan mengkaji bagaimana kebijakan logistik China, yang didorong oleh five-year plan dan program digitalisasi, dapat memberikan pelajaran penting bagi Indonesia.

China, melalui rencana pembangunan lima tahunan (*five-year plan*) mereka, menargetkan penguatan infrastruktur logistik dan digitalisasi sektor logistik untuk mendukung ambisi mereka menjadi pusat perdagangan global. Serupa dengan kerangka RPJMN di Indonesia, kebijakan ini berfungsi sebagai dasar perencanaan pembangunan logistik dan diarahkan untuk memperkuat konektivitas dalam dan luar negeri. Di luar pembangunan fisik, China juga melakukan langkah besar dalam mempercepat adopsi teknologi dan sistem digital melalui kebijakan Internet Plus yang diluncurkan pada tahun 2015, yang telah membawa perubahan besar dalam lanskap logistik mereka.

### **3.1.1 Rencana pembangunan logistik nasional**

Arah pembangunan logistik China didasarkan pada *Five-Year Plan*, yang serupa dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) di Indonesia. Saat ini, China tengah menjalankan *Five-Year Plan* ke-14 untuk periode 2021-2025, yang berfokus pada peningkatan infrastruktur dan konektivitas guna mendorong pertumbuhan ekonomi. Dalam konteks logistik, *Five-Year Plan* ke-14 bertujuan untuk mengembangkan jaringan logistik lintas batas, memperkuat perdagangan internasional, meningkatkan konektivitas, serta memperluas kehadiran mereka di kawasan.

Beberapa inisiatif utama dari pemerintah China mencakup proyek ekspansi China-Europe Railway Express dan penguatan konektivitas ke negara-negara Asia Tenggara melalui BRI. Pemerintah China juga berupaya memaksimalkan penggunaan platform logistik digital serta teknologi cerdas untuk meningkatkan efisiensi, menekan biaya, dan memperkuat daya saing perdagangan lintas batas. Langkah-langkah ini merupakan bagian dari strategi China untuk memperkuat posisinya sebagai pusat perdagangan global dan mempererat hubungan ekonomi dengan negara-negara tetangga serta mitra global.

Melalui berbagai inisiatif logistik ini, pemerintah China menetapkan target bagi jaringan pos mereka untuk dicapai sebelum tahun 2025, yaitu:

- Penyelesaian pengiriman jenis apa pun dalam satu hari di wilayah domestik China.
- Penyelesaian pengiriman jenis apa pun dalam dua hari antara China dan negara-negara tetangga.
- Penyelesaian pengiriman jenis apa pun dalam tiga hari antara China dan kota-kota besar di seluruh dunia.

Untuk mencapai target-target tersebut sebelum 2025, pemerintah China telah menyiapkan peta jalan dengan beberapa indikator-indikator pencapaian berikut:

**Tabel 6. Indikator Pembangunan Pos China**

Kategori	Indikator	2020	2025	Rata-rata pertumbuhan per tahun (kumulatif)
Skala jaringan	Penerimaan sektor pos (dalam ratus juta yuan)	11.938	18.000	10,3%
Kapasitas	Volume jasa pengiriman express (dalam ratus juta yuan)	1.089	1.770	10,2%
	Penerimaan jasa pengiriman express (dalam ratus juta yuan)	8.795	15.000	11,3%
Koordinasi	Proporsi pengiriman barang atau surat 3 kali per minggu atau lebih di pedesaan kawasan barat (%)	94,7	> 99	>4.3
	Tingkat akses jasa pengiriman express ke pedesaan (%)	50	> 90	>40
	Jumlah negara dan wilayah yang terintegrasi dalam jaringan pengiriman express internasional	>70	> 85	>15
Layanan	Tingkat kepuasan jasa pengiriman express (points)	76,7	≥ 80	≥ 3,3
	Batas waktu pengiriman antar ibukota provinsi (hari)	3	<3	-
	Tingkat ketepatan waktu dalam 72 jam untuk jasa pengiriman express di daerah-daerah kunci (%)	77,1	80	2,9
Inovasi	Tingkat pertumpuhan <i>customer relations</i> (CR) dan investasi riset dan pengembangan (R&D) (%)	-	-	>12
Keberlanjutan	Jumlah pengiriman paket <i>express</i> yang dapat didaur ulang (10.000)	200	>1.000	>800

Sumber: International Climate Initiative

### 3.1.2 Rencana aksi Internet Plus

Rencana ambisius pemerintah China untuk memperluas jaringan logistiknya ke tingkat internasional berakar pada upaya transformasi lanskap logistik dalam negeri sejak peluncuran program aksi Internet Plus pada tahun 2015. Program ini bertujuan mengintegrasikan internet dengan berbagai sektor ekonomi tradisional seperti manufaktur, logistik, pertanian, dan layanan publik. Tujuannya adalah mempercepat inovasi dan meningkatkan efisiensi melalui teknologi digital. Salah satu sasaran utama dari program ini adalah memperkuat daya saing ekonomi China di era digital dengan memanfaatkan teknologi seperti *big data analytics*, *cloud computing*, dan *Internet of Things* (IoT). Hasilnya, digitalisasi dan integrasi logistik di China memfasilitasi pergerakan barang dalam dan luar negeri, termasuk melalui platform seperti TEMU atau Alibaba.

Pada tahap awal implementasinya, rencana aksi Internet Plus diimplementasikan melalui dorongan pemerintah China kepada perusahaan teknologi besar seperti Xiaomi agar berkolaborasi dengan perusahaan logistik dan menciptakan ekosistem pasar digital yang terintegrasi. Hal ini melahirkan konsep seperti Xiaomi Ecosystem, sub-merek Xiaomi yang menciptakan platform logistik inklusif untuk para pelaku UMKM di China.<sup>23</sup> Berikut rincian kebijakan turunan dari Internet Plus:

**Tabel 7. Kebijakan turunan dari rencana aksi Internet Plus**

Kebijakan	Deskripsi	Luaran terkini
<i>Made in China 2025</i>	Insentif untuk kolaborasi antara sektor riil dengan jasa penyedia <i>IT Solution</i> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>Program hibah pemerintah dan pendanaan lain untuk <i>R&amp;D</i> atau penerapan teknologi baru oleh suatu perusahaan</li> </ul>
Rencana aksi sirkulasi <i>Internet Plus</i>	Insentif fiskal untuk mendorong pengembangan AI untuk logistik, pelacakan <i>real-time</i> , dan pengambilan keputusan berbasis data.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengurangan PPh Badan dari perusahaan penyedia <i>IT Solution</i>.</li> <li>Pengurangan pajak untuk biaya <i>R&amp;D</i> bagi perusahaan yang mengadopsi teknologi baru</li> </ul>
Rencana perkembangan <i>E-commerce</i> (2016-2020)	Pemberian suntikan dana untuk mendukung pertumbuhan sektor <i>e-commerce</i> yang memfasilitasi ODL dapat berkembang pesat.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investasi pemerintah dalam pengembangan infrastruktur digital untuk internet berkecepatan tinggi dan jaringan seluler</li> <li>Hibah pemerintah untuk penelitian implementasi AI dalam logistik</li> </ul>

Sumber: Internet Plus in China<sup>24</sup>

### 3.1.3 Sistem pengembalian PPN: studi kasus Meituan

Salah satu kebijakan yang diimplementasikan pemerintah China untuk mendukung perkembangan ekonomi digital dan inovasi di sektor logistik adalah melalui sistem pengembalian PPN (*deductible VAT*), atau yang dikenal di Indonesia sebagai kredit pajak. Sistem ini memungkinkan perusahaan untuk mengurangi beban pajak dengan cara "mengurangi" PPN yang mereka bayarkan atas pembelian barang dan jasa terhadap PPN yang terutang atas penjualan mereka.

Sebagai contoh, jika perusahaan logistik membeli barang atau layanan dan telah membayar PPN untuk transaksi tersebut, mereka dapat mengajukan kredit PPN atas jumlah yang dibayarkan itu ketika menghitung PPN yang harus dibayarkan atas penjualan mereka. Artinya, perusahaan hanya perlu membayar selisih antara PPN yang dipungut dari penjualan dan PPN yang telah mereka bayar pada pembelian. Ini membantu

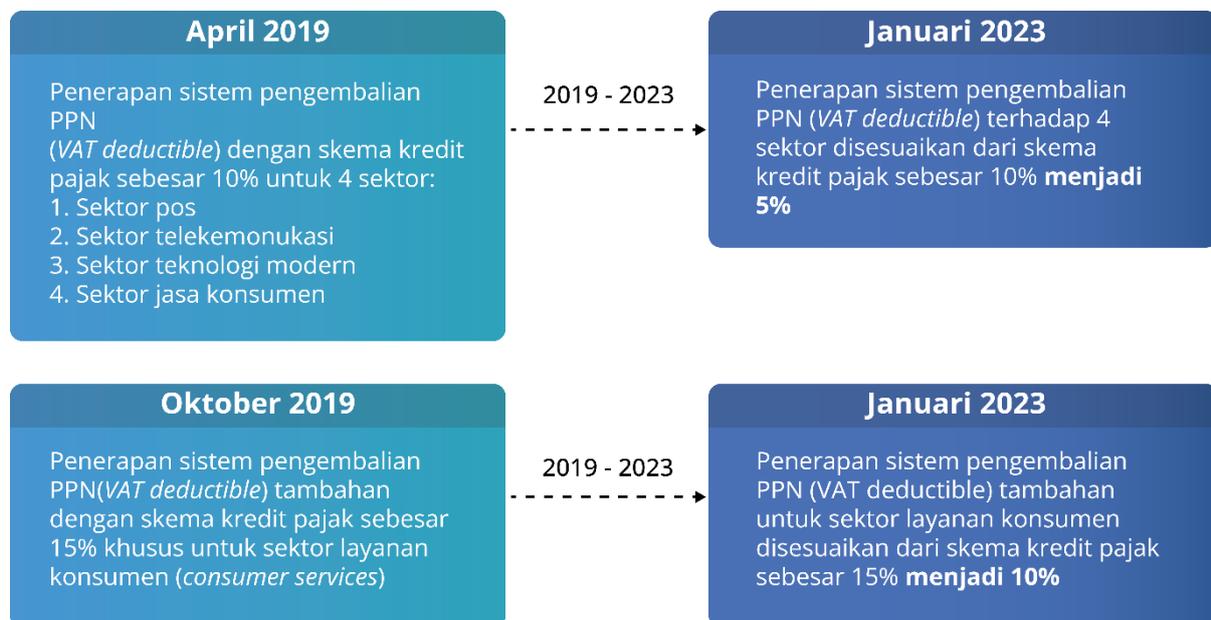
<sup>23</sup> Gov.cn "Internet Plus action plan transforms lives, businesses" Oct. 5, 2017 <https://tinyurl.com/yr4936a3>

<sup>24</sup> ResearchGate "Internet Plus in China" May 2016 <https://tinyurl.com/52czwdp8>

mengurangi total beban pajak perusahaan, sehingga mendorong mereka untuk berinvestasi lebih banyak dalam pengembangan teknologi dan infrastruktur.

Pada April 2019, Pemerintah China memperkenalkan sistem pengembalian PPN (*deductible VAT*), dengan skema kredit pajak sebesar 10 persen untuk empat sektor utama: layanan pos, telekomunikasi, teknologi modern, dan layanan konsumen (*consumer services*). Kebijakan ini bertujuan untuk mengurangi beban pajak di sektor-sektor yang dianggap strategis, khususnya dalam mendukung infrastruktur digital dan jaringan logistik. Kemudian, pada Oktober 2019, pemerintah China menambahkan skema kredit pajak sebesar 15 persen khusus untuk sektor layanan konsumen (*consumer services*), yang mencakup layanan pengiriman *express* (*express delivery services*) yang berhubungan erat dengan platform e-commerce. Dengan kebijakan ini, perusahaan dalam sektor *consumer services*, seperti platform e-commerce dan layanan pengiriman *express*, mendapatkan tambahan pengembalian pajak yang signifikan.

**Grafik 11. Kebijakan Sistem Pengembalian PPN (*VAT Deductible*) China**



Sumber: China Briefing<sup>2526</sup>

Sebagai contoh implementasi kebijakan ini, Meituan, sebuah platform e-commerce besar yang juga menyediakan layanan pengiriman *express*, memenuhi syarat untuk memanfaatkan kredit PPN. Sejak tahun 2019 hingga 2022, Meituan mendapatkan dua jenis skema kredit pajak: kredit pajak 15 persen dari kebijakan khusus untuk sektor *consumer services* dan tambahan 10 persen dari kebijakan untuk empat sektor utama. Secara keseluruhan, Meituan menikmati insentif pengembalian pajak hingga 25 persen, yang berdampak positif dalam menekan beban pajak mereka, sehingga dana lebih dapat diinvestasikan kembali dalam pengembangan teknologi dan perluasan layanan logistik.

<sup>25</sup> China Briefing "5 Big Changes to China's VAT in 2019" Okt. 14, 2019 <https://tinyurl.com/m2xnr528>

<sup>26</sup> China Briefing "China's new draft VAT law" Sept. 11, 2023 <https://tinyurl.com/bddaxhzc>

Namun, pada awal 2023, Pemerintah China melakukan penyesuaian terhadap besaran insentif pajak tersebut. Kredit pajak untuk sektor *consumer services* diturunkan dari 15 persen menjadi 10 persen, dan kredit pajak untuk empat sektor utama (pos, telekomunikasi, teknologi modern, dan layanan konsumen) dikurangi dari 10 persen menjadi 5 persen. Akibatnya, total insentif pengembalian pajak yang diterima Meituan menurun menjadi 15 persen sejak 2023.

**Tabel 8. Besaran pengembalian PPN yang dinikmati Meituan dari kebijakan kredit pajak 2017-2023**

Tahun	Labanya dari kredit pajak PPN (RMB ribu)	Beban Pokok Penjualan (RMB 000)	Kredit PPN (%)	Kredit PPN sebagai % dari total HPP
2017	-	301.010	0	0,00%
2018	-	3.133.770	0	0,00%
2019	299.900	7.492.322	10	4,00%
2020	805.700	10.726.592	10 + 15	7,51%
2021	1.250.500	17.823.508	10 + 15	7,02%
2022	1.603.600	22.545.036	10 + 15	7,11%
2023	1.392.000	26.314.642	5 + 10	5,29%

Sumber: Annual Report Meituan

Tabel 14 menunjukkan bahwa Meituan mulai menikmati kredit PPN sebesar 10 persen pada tahun 2019, sejalan dengan kebijakan yang diperkenalkan pada April 2019. Kredit tambahan sebesar 15 persen untuk sektor *consumer services*, yang diberlakukan pada Oktober 2019, baru mulai terealisasi dalam laporan fiskal tahun 2020. Oleh karena itu, mulai tahun 2020 hingga 2022, Meituan menerima dua kali kredit PPN, yakni 10 persen untuk empat sektor utama dan tambahan 15 persen untuk sektor *consumer services*, yang secara total mencapai 25 persen. Kolom paling kanan pada tabel menggambarkan dampak kebijakan ini terhadap total HPP Meituan. Dari tahun 2020 hingga 2022, kebijakan ini membantu menutup lebih dari 7 persen dari HPP Meituan, memberikan pengurangan signifikan terhadap biaya operasional.

Pada 2023, seiring dengan penurunan kredit pajak menjadi 5 persen dan 10 persen, dampak pengembalian pajak terhadap HPP juga mengalami penurunan, yaitu hanya sekitar 5,29 persen. Penyesuaian kebijakan ini mencerminkan upaya pemerintah China dalam menjaga stabilitas fiskal, sambil tetap memberikan insentif bagi perusahaan yang berkontribusi pada inovasi dan perkembangan logistik digital.

### 3.2 Kebijakan logistik India

Untuk meningkatkan efisiensi logistik nasional dan menurunkan biaya logistik yang masih relatif tinggi, India telah merumuskan kebijakan-kebijakan strategis dalam beberapa tahun terakhir. Berbagai kebijakan ini dirancang untuk memperbaiki infrastruktur, meningkatkan koordinasi antarmoda, serta memanfaatkan teknologi digital guna

menciptakan sistem logistik yang lebih terintegrasi dan efisien. Melalui kebijakan seperti NLP, PM GatiShakti, serta implementasi platform digital seperti Unified Logistics Interface Platform (ULIP), India berupaya menekan biaya logistik dari sekitar 13-14 persen terhadap PDB menjadi 8 persen pada tahun 2027. Berikut ini adalah pembahasan mendalam mengenai kebijakan-kebijakan logistik utama India yang dirancang untuk mengatasi berbagai tantangan logistik darat.

### 3.2.1 Rencana pembangunan logistik nasional

NLP diluncurkan pada tahun 2022 sebagai respons terhadap berbagai tantangan yang dihadapi sektor logistik India, seperti biaya tinggi, infrastruktur yang tidak memadai, dan kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan. NLP bertujuan menurunkan biaya logistik dari sekitar 13-14 persen dari PDB menjadi 8 persen pada tahun 2027 dengan cara meningkatkan konektivitas, integrasi teknologi, dan pengembangan infrastruktur.<sup>27</sup>

Kebijakan NLP bekerja melalui inventarisasi permasalahan logistik nasional, mengusulkan solusi, serta menetapkan tanggung jawab kementerian atau lembaga terkait untuk mengawasi pelaksanaan solusi tersebut. Tabel di bawah ini menunjukkan beberapa masalah strategis logistik yang diidentifikasi pada tahun 2022, solusi yang diusulkan, dan hasil implementasi kebijakan tersebut pada akhir tahun 2023.

**Tabel 9. Inventarisasi isu strategis logistik India di tahun 2022 dan luaran kebijakan NLP pada akhir tahun 2023<sup>28</sup>**

Permasalahan yang diidentifikasi NLP (2022)	Solusi yang diusulkan (2022)	Luaran saat ini (2023)
Kurangnya sistem logistik digital yang terintegrasi	Mengembangkan sistem antarmuka logistik terpadu untuk menghubungkan berbagai sumber data	Bank Data Logistik India (LDB)
Standardisasi aset fisik dan standar kualitas	Optimalisasi proses yang dipimpin oleh lembaga yang menetapkan standar yang relevan	Bagian dari Comprehensive Logistics Action Plan (CLAP)
Pengembangan sumber daya manusia yang tidak mencukupi	Mengembangkan strategi sumber daya manusia logistik yang menyeluruh	Bagian dari Comprehensive Logistics Action Plan (CLAP)
Logistik ekspor-impor (EXIM) yang tidak memadai	Mengatasi kekurangan infrastruktur dan prosedural dalam konektivitas logistik EXIM India	Dedicated Freight Corridors (DFC) untuk logistik darat dan Program Sagarmala untuk logistik jalur air
Kerangka layanan pengguna yang kompleks	Meningkatkan antarmuka regulasi	Pembentukan Kelompok Peningkatan Layanan (SIG) yang bertugas meningkatkan antarmuka untuk pengguna

<sup>27</sup> Dista.ai "National Logistics Policy: Challenges, Features, Benefits, and more" Oct. 18, 2022 <https://tinyurl.com/547397ph>

<sup>28</sup> Logistics.gov.in "NATIONAL LOGISTICS POLICY" <https://tinyurl.com/2jf7mhk7>

Kurangnya Rencana Sektoral untuk Logistik yang Efisien (SPEL)	Integrasi rencana pembangunan di seluruh kementerian untuk meningkatkan interoperabilitas	PM GatiShakti, rencana induk nasional India untuk mempercepat pengembangan logistik
Ketersediaan pusat logistik (logistic parks) yang tidak memadai	Menyusun pedoman kerangka kerja untuk memfasilitasi pengembangan taman logistik	Integrasi pengembangan pusat logistik ke dalam PM GatiShakti

Sumber: Logistics.gov.in

### 3.2.2 PM GatiShakti: inisiatif infrastruktur antarmoda India

PM GatiShakti, yang diluncurkan pada tahun 2021, adalah inisiatif pembangunan infrastruktur antarmoda yang terintegrasi dan bertujuan untuk memperkuat rantai pasokan nasional serta meningkatkan efisiensi logistik. Program ini menggabungkan berbagai moda transportasi, seperti jalan raya, rel kereta, pelabuhan, bandara, dan infrastruktur digital dalam satu rencana terpadu, yang diharapkan dapat mendukung pembangunan ekonomi yang lebih merata di seluruh wilayah India, terutama di daerah-daerah yang sebelumnya kurang berkembang.

Pendekatan antarmoda ini memungkinkan peningkatan konektivitas antar wilayah dan sektor industri, mengurangi kemacetan, serta menekan biaya logistik. Selain itu, PM GatiShakti juga bertujuan untuk menyelaraskan berbagai proyek infrastruktur yang berada di bawah naungan kementerian yang berbeda, memastikan perencanaan yang terpadu dan menghindari tumpang tindih proyek.

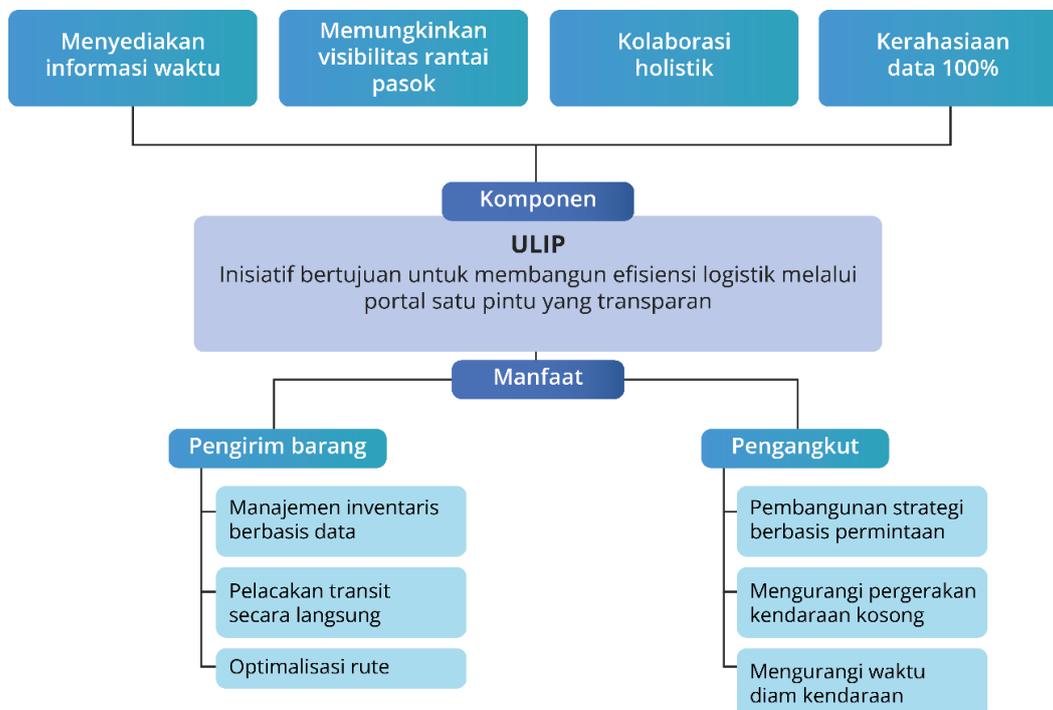
Salah satu contoh nyata dari implementasi PM GatiShakti adalah pembangunan Mappedu Multimodal Logistics Park (MMLP) di Distrik Thiruvallur, yang berlokasi strategis dan terintegrasi dengan *Dedicated Freight Corridor* (DFC). MMLP di Mappedu merupakan satu dari 15 pusat logistik multimoda yang direncanakan untuk beroperasi di India sebelum tahun 2025. Selain itu, PM GatiShakti juga mendukung program Sagarmala yang bertujuan untuk meningkatkan transportasi air dengan membangun pelabuhan dan konektivitas logistik maritim. Kedua inisiatif ini diharapkan mampu mengurangi biaya logistik nasional menjadi 8 persen dari PDB sebelum 2027.

### 3.2.3 ULIP: integrasi data dan infrastruktur digital logistik India

ULIP merupakan bagian penting dari implementasi NLP yang bertujuan untuk mengintegrasikan data dari berbagai moda transportasi dalam satu platform digital. ULIP dirancang agar berbagai pemangku kepentingan di sektor logistik—termasuk pemerintah, perusahaan logistik, dan penyedia layanan—dapat mengakses informasi secara transparan, terkoordinasi, dan efisien melalui Application Programming Interface (API).

*The Indian Institute of Logistics* memperkirakan bahwa adopsi platform digital seperti ULIP dapat menghasilkan penghematan biaya hingga 20 persen untuk perusahaan logistik, melalui penghematan biaya bahan bakar, efisiensi tenaga kerja, dan pengurangan biaya pemeliharaan melalui optimalisasi penjadwalan pemeliharaan.<sup>29</sup>

**Grafik 12. Komponen dan fungsi dari ULIP**



Sumber: Super Procure<sup>30</sup>

Salah satu contoh API yang sangat bernilai yang muncul dari ULIP adalah FASTag, sistem pembayaran tol elektronik berbasis *Radio Frequency Identification* (RFID). FASTag mengintegrasikan sistem pembayaran tol di jalan raya India, memungkinkan kendaraan untuk melintasi tol tanpa harus berhenti untuk melakukan pembayaran manual menggunakan teknologi Radio Frequency Identification (RFID).

Selain FASTag, terdapat juga beberapa API terkemuka lainnya yang dikembangkan melalui ULIP, seperti Vahan dan Sarathi untuk manajemen data kendaraan, Port Community Systems (PCS) untuk sektor pelabuhan, serta Freight Operations Information System (FOIS) untuk angkutan barang. Implementasi ULIP diharapkan dapat mengatasi permasalahan ketelatan dan meningkatkan efisiensi logistik di India.

### 3.2.4 Reformasi perpajakan India: Goods and Service Tax (GST)

Salah satu perubahan terbesar yang berpengaruh pada industri logistik di India adalah penerapan Goods and Services Tax (GST), yang menggantikan sistem perpajakan yang sebelumnya kompleks dan tidak terintegrasi. Meskipun GST diperkenalkan untuk menyederhanakan sistem perpajakan secara keseluruhan dan bukan khusus untuk

<sup>29</sup> YourStory.com "How ULIP is revolutionising India's logistics landscape" <https://tinyurl.com/55yfx82r>

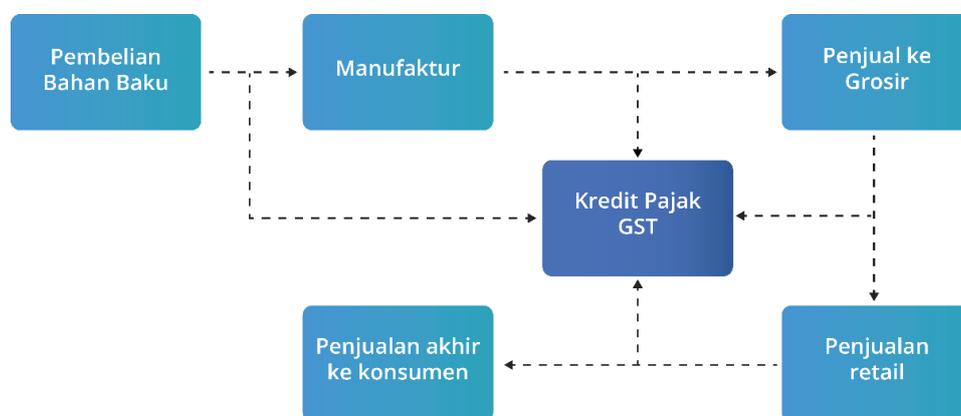
<sup>30</sup> Super Procure "A comprehensive discussion on ULIP APIs: What does India's logistics await?" Feb. 24, 2023 <https://tinyurl.com/3768wd93>

sektor logistik, dampaknya tetap signifikan bagi efisiensi logistik di India. Sebelum GST, India tidak memiliki sistem pajak tunggal untuk konsumsi, yang memaksa pelaku usaha membayar pajak ganda baik ke pemerintah daerah maupun pusat. Hal ini menciptakan kerumitan administrasi yang menyulitkan pengusaha dalam berbagai sektor, termasuk logistik.

Kompleksitas perpajakan lama juga membuka peluang untuk penyalahgunaan dan pungutan liar, yang berpotensi meningkatkan biaya dan waktu proses logistik. Namun, sejak GST diterapkan pada 2017, India mengintegrasikan berbagai pajak tidak langsung—termasuk pajak penjualan, cukai, dan pajak jasa—menjadi satu pajak nasional yang seragam. Undang-undang perpajakan juga diintegrasikan antara peraturan pusat dan daerah, sehingga proses pemungutan pajak lebih efisien dan konsisten di seluruh wilayah India.

Salah satu keuntungan utama dari GST adalah mekanisme kredit pajak input-output yang lebih transparan dan dapat dilacak dengan mudah. Dengan mekanisme ini, perusahaan dapat mengklaim kredit pajak atas pajak yang dibayarkan di satu tahap produksi dan memanfaatkannya pada tahap berikutnya dalam rantai pasok, sehingga mengurangi duplikasi pajak dan meningkatkan efisiensi. Sistem ini tidak hanya membantu menekan biaya tetapi juga mengurangi risiko pungutan liar secara alami.

**Grafik 13. Pengkreditan pajak GST**



Sumber: Cleartax<sup>31</sup>

Pada grafik di atas, terlihat alur kredit pajak GST yang mempermudah pelacakan nilai suatu barang atau jasa di setiap tahap rantai pasok. Misalnya, pajak yang dibayar pada tahap pembelian bahan baku dapat diklaim sebagai kredit pajak oleh perusahaan manufaktur pada tahap produksi berikutnya. Begitu pula pada setiap transaksi berikutnya, seperti penjualan ke grosir, pengecer, dan akhirnya ke konsumen akhir, mekanisme GST memungkinkan nilai pajak terakumulasi dengan transparansi yang tinggi. Hal ini memungkinkan setiap pihak di rantai pasok untuk menggunakan harga pasar dalam setiap tahap tanpa menghadapi peningkatan beban pajak yang berlipat.

<sup>31</sup> Cleartax "Goods and Services Tax: What is GST in India? Indirect Tax Law Explained" Okt. 17, 2024 <https://tinyurl.com/mr37m6wn>

Dengan adanya mekanisme kredit pajak yang terintegrasi ini, pemerintah India mampu menciptakan sistem perpajakan yang lebih efisien, mendukung pengelolaan arus kas yang stabil bagi perusahaan logistik, dan mengoptimalkan ekonomi secara menyeluruh.

### **3.3 Hasil analisis perbandingan kebijakan logistik di Indonesia, China dan India**

Studi perbandingan ini menunjukkan perbedaan signifikan dalam pendekatan kebijakan logistik di Indonesia, China, dan India, terutama terkait dengan sistem insentif fiskal dan pengembangan infrastruktur antarmoda. Berdasarkan analisis ini, ada beberapa keunggulan dan tantangan dari masing-masing kebijakan yang dapat memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai posisi Indonesia dalam konteks global.

#### **3.3.1 Keunggulan mekanisme potongan pajak di Indonesia dibandingkan skema kredit pajak**

Salah satu keunggulan utama dari kebijakan insentif pajak di Indonesia, khususnya melalui mekanisme pengurangan tarif PPN bagi sektor-sektor yang dianggap strategis sebagaimana diatur dalam PMK No. 71/2022, adalah kesederhanaan dan efektivitasnya dalam mendukung pelaku logistik. Mekanisme ini menetapkan bahwa jumlah PPN yang harus dibayarkan oleh sektor jasa pengiriman paket dan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*), hanya sebesar 10 persen dari tarif PPN yang umum berlaku. Dengan adanya pemotongan langsung ini, beban pajak dapat dikurangi secara signifikan dan pelaporan pajak menjadi lebih sederhana, tanpa perlu melalui proses klaim pengembalian pajak yang kompleks. Hal ini tidak hanya membantu mengurangi beban pajak bagi perusahaan logistik, tetapi juga mendorong kepatuhan yang lebih tinggi di kalangan wajib pajak, karena proses pelaporan dan pembayaran pajak lebih mudah dilakukan.

Di sisi lain, China menerapkan skema kredit pajak yang lebih kompleks untuk mendukung sektor logistik dan e-commerce. Skema ini memungkinkan perusahaan untuk mengklaim pengembalian PPN atas barang dan jasa yang dibeli, yang kemudian dapat digunakan untuk mengurangi PPN yang terutang atas penjualan mereka. Salah satu contoh penerapan skema kredit pajak di China adalah pemberian insentif tambahan sebesar 15 persen untuk sektor *consumer services*, yang mencakup layanan pengiriman cepat yang terhubung langsung dengan sektor e-commerce. Selain itu, China juga menerapkan skema kredit pajak sebesar 10 persen untuk sektor-sektor strategis lainnya seperti telekomunikasi, pos, dan teknologi modern. Dengan adanya dua jenis kredit pajak ini, perusahaan seperti Meituan yang bergerak di bidang e-commerce dan pengiriman express dapat menikmati pengembalian pajak yang lebih besar, yang pada puncaknya mencapai 25 persen dari beban pajak yang harus mereka bayar.

Kebijakan pajak di China ini mencerminkan keseriusan pemerintah dalam mendukung industri e-commerce dan logistiknya. Dengan memberikan insentif tambahan untuk sektor pengiriman express yang terintegrasi dengan e-commerce, China menunjukkan komitmennya untuk mendorong pertumbuhan industri logistik digital dan memastikan bahwa layanan pengiriman menjadi lebih efisien dan terjangkau. Skema ini sangat membantu dalam membangun ekosistem logistik yang mendukung kebutuhan pasar e-commerce yang terus berkembang pesat di China.

Namun, di balik kompleksitas dan keuntungan besar yang ditawarkan oleh skema kredit pajak di China, terdapat beberapa tantangan. Proses pengajuan pengembalian pajak memerlukan pelaporan yang lebih detail dan melalui beberapa tahapan administratif, yang memakan waktu dan biaya. Selain itu, perusahaan perlu menunggu sampai permohonan pengembalian pajak mereka disetujui, yang kadang-kadang bisa memakan waktu cukup lama. Hal ini berpotensi mengganggu arus kas perusahaan, terutama bagi usaha kecil dan menengah yang memiliki keterbatasan modal.

India juga menerapkan sistem kredit pajak melalui GST untuk mendukung perkembangan sektor logistik. GST merupakan perubahan besar dalam sistem perpajakan di India, yang sebelumnya terdiri dari berbagai pajak bertingkat yang berlaku berbeda-beda di tingkat pusat dan daerah. GST menyederhanakan pajak tidak langsung menjadi satu tarif nasional yang berlaku untuk semua produk dan layanan, sehingga membantu mengurangi kompleksitas dan menekan biaya logistik. Skema GST ini sepadan dengan PPN di Indonesia, di mana tarif yang sama juga diterapkan secara nasional untuk meningkatkan efisiensi dan kepatuhan pajak. Namun, seperti halnya di China, sistem kredit pajak GST di India mengharuskan perusahaan untuk mengklaim kredit pajak *input-output*. Dalam sistem ini, pajak yang telah dibayarkan pada satu tahap produksi dapat diklaim sebagai kredit pada tahap berikutnya. Proses ini mengharuskan pelaku usaha untuk melaporkan dan mengklaim kredit melalui proses administrasi yang rumit, yang memerlukan pelaporan berulang dan memiliki potensi penundaan dalam pengembalian pajak.

Dibandingkan dengan sistem kredit pajak yang diterapkan di China dan India, sistem potongan pajak di Indonesia dalam PMK No. 71/2022 menawarkan kelebihan dari segi kemudahan pelaporan dan kepatuhan pajak. Pengusaha tidak perlu menghadapi proses administrasi pengembalian pajak yang berbelit-belit atau menunggu waktu pengembalian, karena potongan tarif sudah langsung diterapkan pada saat pembayaran. Hal ini tidak hanya mengurangi beban administrasi bagi pelaku usaha tetapi juga meningkatkan kepatuhan pajak, karena skema ini lebih sederhana dan mudah diimplementasikan.

Kesederhanaan mekanisme potongan pajak di Indonesia, tanpa prosedur klaim yang rumit, memungkinkan pengusaha untuk merasakan manfaat fiskal dengan lebih cepat dan mudah. Dari perspektif pemerintah, pendekatan ini juga mendukung arus kas dan

kepastian penerimaan negara, karena pajak yang dikumpulkan tidak perlu dikembalikan melalui skema kredit. Kelebihan ini menunjukkan bagaimana kebijakan pajak di Indonesia tidak hanya relevan untuk mendukung sektor logistik, tetapi juga lebih unggul dalam hal efisiensi dan efektivitas dibandingkan dengan skema kredit pajak di China dan India.

### **3.3.2 Kurangnya fokus penyediaan fasilitas antarmoda di Indonesia dibanding India dan China**

Selain perbedaan dalam insentif fiskal, hasil perbandingan kebijakan logistik antara Indonesia, China, dan India juga menunjukkan perbedaan dalam pendekatan terhadap pengembangan infrastruktur antarmoda serta integrasi sistem logistik nasional. China dan India telah mengambil langkah besar dalam membangun fasilitas antarmoda yang terintegrasi, yang memainkan peran penting dalam meningkatkan efisiensi logistik mereka. Sementara itu, Indonesia masih dihadapkan pada tantangan dalam mengembangkan fasilitas serupa yang sepadan dalam skala dan kapasitas.

India, melalui NLP yang diluncurkan pada 2022, menunjukkan komitmennya untuk meningkatkan efisiensi logistik nasional dengan tujuan menurunkan biaya logistik dari sekitar 13-14 persen dari PDB menjadi 8 persen pada 2027. NLP mencakup berbagai strategi, termasuk peningkatan konektivitas antarmoda, pengembangan infrastruktur, serta integrasi teknologi untuk menciptakan sistem logistik yang lebih terkoordinasi. Salah satu inisiatif penting dalam NLP adalah PM Gati Shakti, yang berfokus pada pengembangan infrastruktur antarmoda untuk menghubungkan jalur transportasi darat, laut, dan udara. Program ini telah menghasilkan proyek besar seperti Mappedu Multimodal Logistics Park (MMLP), yang mengintegrasikan jalur kereta api barang dengan jalan raya dan pelabuhan, sehingga meningkatkan konektivitas dan mempercepat aliran barang di wilayah industri.

Di sisi lain, Indonesia meluncurkan kebijakan NLE pada tahun 2020 sebagai upaya untuk meningkatkan efisiensi logistik nasional, tetapi dengan pendekatan yang berbeda dari NLP India. NLE bertujuan untuk menciptakan ekosistem logistik yang lebih terintegrasi melalui digitalisasi dan penyederhanaan proses birokrasi. Fokus utama dari NLE adalah penyelarasan data dan sistem antar berbagai pemangku kepentingan logistik, seperti pelabuhan, bea cukai, dan perusahaan logistik, dengan menggunakan platform digital terpadu. Dengan mengurangi prosedur administratif yang berbelit-belit dan meningkatkan transparansi, NLE diharapkan dapat menurunkan biaya logistik nasional dan mempercepat proses distribusi barang.

Namun, dibandingkan dengan NLP India yang secara langsung berfokus pada pembangunan infrastruktur antarmoda, NLE lebih terfokus pada peningkatan efisiensi proses dan digitalisasi sistem logistik. Kendati upaya ini penting, NLE belum secara khusus mengarahkan kebijakan atau investasi pada pembangunan fasilitas antarmoda

yang menghubungkan jalan raya, jalur kereta api, dan pelabuhan dalam satu kesatuan fisik. Fasilitas antarmoda yang kuat, seperti yang dibangun di India dan China, mampu memberikan dampak langsung dalam mengurangi waktu dan biaya transportasi barang, serta mengatasi kemacetan di jalur distribusi.

China, melalui fasilitas seperti Xi'an Logistics Park, telah menunjukkan pentingnya pusat logistik besar yang terhubung dengan jaringan transportasi domestik dan internasional. Xi'an Logistics Park, yang meliputi lebih dari 3.000 hektar, mengintegrasikan jalur kereta api internasional, gudang otomatis, dan layanan bea cukai, sehingga berfungsi sebagai pusat distribusi utama bagi perdagangan internasional. Selain itu, pusat logistik ini berfungsi sebagai bagian dari BRI, yang bertujuan menghubungkan China dengan pasar global melalui jalur darat dan laut. Pengembangan fasilitas logistik terpadu ini memungkinkan China untuk meningkatkan daya saing logistiknya secara global.

Di sisi lain, perkembangan pusat logistik di Indonesia masih menghadapi beberapa tantangan, seperti kebutuhan peningkatan infrastruktur jalan, jaringan rel kereta api, serta fasilitas pelabuhan yang lebih efisien. Meskipun beberapa pusat logistik, seperti Cikarang Dry Port dan Java Integrated Industrial and Port Estate, sudah mulai berperan dalam mendukung rantai pasok nasional dan internasional, kapasitas dan skala mereka masih relatif kecil dibandingkan dengan pusat besar seperti Xi'an di China. Misalnya, Cikarang Dry Port hanya mencakup sekitar 200 hektar, jauh lebih kecil dari Xi'an Logistics Park yang mencapai 3.000 hektar.

Selain ukuran yang lebih kecil, beberapa pusat logistik Indonesia seperti Cikarang Dry Port juga masih kalah saing dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya. Berdasarkan laporan World Bank pada 2015, terdapat beberapa tantangan signifikan di sektor logistik Indonesia yang berdampak pada biaya dan efisiensi:<sup>32</sup>

- Rata-rata waktu bongkar muat (*dwelling time*) kontainer di pelabuhan Tanjung Priok adalah 6,5 hari, dua kali lipat lebih lama dibandingkan dengan waktu tunggu kontainer di pelabuhan Leam Chabang, Thailand.
- Memindahkan kontainer dari kawasan industri Cikarang ke pelabuhan Tanjung Priok yang berjarak 56 km membutuhkan waktu hingga 6 jam, dibandingkan dengan hanya 2 jam untuk jarak yang sama antara kawasan Pasir Gudang dan pelabuhan Tanjung Pelepas di Malaysia.
- Truk pengangkut barang yang menuju Tanjung Priok menghabiskan rata-rata 75 persen waktunya dalam kemacetan karena keterlambatan bea cukai dan antrian fasilitas *lift-on* dan *lift-off*.

---

<sup>32</sup> World Bank "Improving Indonesia's Freight Logistics System: A Plan of Action" Oktober 26, 2018 <https://tinyurl.com/2378wj2k>

- World Bank juga melaporkan bahwa rata-rata ekspor Indonesia yang tidak mencapai kapal di Tanjung Priok akibat permasalahan logistik mencapai hingga 10 persen.

Perbandingan ini menunjukkan bahwa, Indonesia ini masih perlu memperkuat sektor logistiknya melalui pengembangan infrastruktur antarmoda dan integrasi sistem logistik yang lebih menyeluruh. Keberhasilan NLP India dan inisiatif Gati Shakti dalam mengurangi biaya logistik melalui fasilitas antarmoda dan konektivitas transportasi dapat menjadi pelajaran penting. Dengan menekankan pada pengembangan infrastruktur yang terintegrasi, Indonesia dapat meningkatkan efisiensi logistik, memperluas kapasitas distribusi, dan mendukung pertumbuhan ekonomi jangka panjang yang berkelanjutan.

## 4 Kesimpulan dan Rekomendasi

Kesimpulan dari penelitian ini menyoroti berbagai tantangan dan peluang dalam upaya menurunkan biaya logistik di Indonesia, dengan fokus khusus pada sektor logistik darat yang menyumbang 50 persen dari biaya logistik domestik, sehingga memiliki peran krusial dalam mendukung pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan data yang disajikan, meskipun pemerintah telah berhasil menurunkan biaya logistik dari 23,08 persen terhadap PDB pada tahun 2018 menjadi 14,1 persen pada 2023, angka ini hanya mencerminkan biaya logistik domestik. Ketika memasukkan biaya logistik ekspor, yang berkontribusi sebesar 8,98 persen terhadap PDB, total biaya logistik Indonesia masih berada di angka 23,08 persen. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun terdapat kemajuan, upaya penurunan biaya logistik di Indonesia masih menghadapi tantangan, terutama dalam menyediakan dukungan yang menyeluruh bagi sektor logistik darat.

Penelitian ini juga menggarisbawahi dampak kebijakan fiskal, khususnya PMK No. 71/2022, yang meskipun tidak secara langsung ditujukan untuk sektor logistik, telah memberikan manfaat besar bagi jasa pengiriman paket dan *freight forwarding* dengan menurunkan beban operasional mereka. Pemberlakuan tarif PPN yang lebih rendah berhasil menciptakan efisiensi biaya yang signifikan dan mendukung daya saing sektor logistik domestik, dan sekaligus mendorong pertumbuhan e-commerce serta UMKM. Berdasarkan simulasi yang dilakukan, penghentian kebijakan ini dapat meningkatkan beban operasional perusahaan logistik, yang berpotensi mengurangi pengguna layanan hingga 9 persen. Hal ini menekankan bahwa mempertahankan PMK No.71 Tahun 2022 merupakan langkah strategis untuk mempertahankan efisiensi biaya dalam rantai pasok nasional.

Selain itu, NLE telah mencapai 97 persen dalam pelaksanaan rencana aksi keempat pilar utamanya, yang berfokus pada integrasi sistem logistik untuk sektor pelabuhan dan bandara. Namun, implementasi NLE hingga kini belum secara spesifik mencakup sektor logistik darat, terutama layanan pos, yang juga merupakan bagian penting dari distribusi domestik. Penelitian ini merekomendasikan agar pengembangan NLE di masa depan

juga mencakup layanan pos dan sistem logistik darat lainnya untuk memaksimalkan manfaat ekosistem ini bagi seluruh sektor logistik nasional, terutama.

Terkait dengan infrastruktur, penelitian ini mencatat bahwa meskipun ada perkembangan dalam pembangunan jalan, pelabuhan, dan bandara, konektivitas antar-moda transportasi masih kurang optimal. Integrasi yang lebih baik antara jalur transportasi utama, seperti jalan raya, pelabuhan, dan bandara, diharapkan dapat mempercepat pergerakan barang, mengurangi biaya logistik, dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Pengembangan pusat logistik yang terintegrasi di beberapa wilayah strategis juga akan meningkatkan efisiensi distribusi, terutama dalam konteks geografis Indonesia sebagai negara kepulauan.

Melalui studi perbandingan kebijakan logistik dengan China dan India, penelitian ini menekankan pentingnya pendekatan terpadu antara pembangunan infrastruktur dan kebijakan fiskal untuk menurunkan biaya logistik. Dalam hal insentif fiskal, mekanisme potongan PPN yang sederhana melalui PMK No.71/2022 memiliki keunggulan dibandingkan skema kredit pajak di negara-negara lain. Sederhananya prosedur administrasi di Indonesia memungkinkan pelaku usaha mendapatkan manfaat fiskal secara langsung, memperkuat arus kas mereka, dan mendukung kepastian penerimaan negara tanpa prosedur klaim yang kompleks.

Selanjutnya, penelitian ini memberikan sejumlah rekomendasi strategis untuk mendukung efisiensi logistik nasional, yang diharapkan dapat menjadi langkah awal dalam menciptakan rantai pasok yang lebih efisien, menurunkan biaya logistik hingga mencapai target 8 persen dari PDB, dan memperkuat daya saing sektor logistik Indonesia di tingkat global.

#### **4.1 Pengembangan sistem penghitungan biaya logistik yang konsisten**

Saat ini, biaya logistik Indonesia diberitakan telah berhasil diturunkan dari angka semula 23,08 persen terhadap PDB pada tahun 2018 menjadi 14,1 persen pada 2023, yang menandakan keberhasilan pemerintah dalam menurunkan beban logistik nasional. Namun, angka 14,1 persen ini hanya mencerminkan biaya logistik domestik dan belum memperhitungkan komponen biaya logistik ekspor, yang berkontribusi sebesar 8,98 persen terhadap PDB. Jika kedua komponen ini digabungkan, maka total biaya logistik di Indonesia masih berada di kisaran 23,08 persen dari PDB, menunjukkan bahwa upaya penurunan biaya logistik belum sepenuhnya tercapai dalam konteks keseluruhan.

Perbedaan ini disebabkan oleh metode perhitungan yang diterapkan pada periode 2022–2023 oleh Kementerian PPN/Bappenas, BPS, dan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, yang hanya mencakup tiga komponen utama: biaya transportasi, biaya pergudangan dan penyimpanan persediaan, serta biaya administrasi. Perubahan dalam

metodologi ini menghasilkan angka yang tampak lebih rendah, tetapi tidak mencerminkan keseluruhan beban logistik yang dihadapi pelaku industri di pasar domestik dan ekspor. Penetapan metode penghitungan yang tetap dan holistik akan memberikan gambaran yang lebih akurat mengenai kondisi biaya logistik di Indonesia.

Oleh karena itu, pemerintah perlu mengembangkan dan menetapkan sistem penghitungan biaya logistik nasional yang konsisten dan holistik dari tahun ke tahun agar kebijakan yang diterapkan memiliki dampak yang terukur dan dapat dioptimalkan. Konsistensi dalam penghitungan penting untuk memahami tren biaya logistik, mengidentifikasi faktor-faktor yang paling memengaruhi peningkatan biaya, dan mengevaluasi efektivitas kebijakan pengendalian biaya logistik yang sudah diterapkan. Dengan metode penghitungan yang tetap, data tren biaya logistik akan lebih akurat dan mencerminkan kondisi nyata, memungkinkan pengambilan keputusan yang lebih efektif.

Sistem penghitungan yang konsisten juga akan memungkinkan penilaian yang lebih baik terhadap kebijakan-kebijakan yang berkaitan dengan efisiensi logistik. Dalam hal ini, pemisahan antara biaya logistik domestik dan ekspor perlu disusun agar tidak mengaburkan evaluasi keseluruhan dan tren biaya logistik yang sesungguhnya. Pendekatan yang holistik dan komprehensif diperlukan agar semua komponen biaya logistik tercakup secara menyeluruh, mencerminkan kondisi yang lebih nyata dari sektor logistik nasional.

## **4.2 Mempertahankan PMK No.71 Tahun 2022 untuk mendukung efisiensi logistik darat**

Kebijakan fiskal melalui PMK No. 71/2022 telah memberikan dampak signifikan bagi sektor logistik di Indonesia, khususnya untuk jasa pengiriman paket dan *freight forwarding*. Meskipun kebijakan ini tidak secara khusus dirancang untuk sektor logistik, penerapan tarif pajak yang lebih rendah telah berhasil menekan biaya operasional dan meningkatkan daya saing perusahaan logistik di tengah persaingan yang semakin ketat. Dampak positif ini juga mendorong pertumbuhan sektor e-commerce dan UMKM di Indonesia dengan menyediakan layanan distribusi yang lebih efisien dan terjangkau.

Menurut Yose Riza Damuri, pengamat ekonomi dari Center for Strategic and International Studies (CSIS), biaya logistik di Indonesia masih tergolong tinggi. Ia menjelaskan jika kebijakan diskon tarif PPN yang selama ini dikenakan pada jasa pengiriman paket dan *freight forwarding* dihentikan, maka beban tarif PPN yang dikembalikan ke level semula akan menambah beban dan biaya logistik yang dihadapi oleh pelaku industri. "Logistik itu memiliki peranan penting untuk membuat perekonomian berjalan. Logistik adalah *backbone* perekonomian. Ketika ada *additional cost*, perekonomian menjadi lebih terbebani, dibanding dengan *revenue* yang bisa diambil pemerintah," ungkap Yose. Ini menunjukkan bahwa mempertahankan PMK No. 71/2022 memiliki dampak lebih besar

dalam mendukung efisiensi ekonomi ketimbang potensi penerimaan tambahan dari pengembalian tarif pajak yang lebih tinggi.

Jika kebijakan ini dihentikan, kenaikan tarif PPN dapat meningkatkan beban operasional perusahaan logistik secara signifikan. Berdasarkan simulasi yang dilakukan studi ini, penghentian kebijakan ini berpotensi mengurangi jumlah pengguna layanan pengiriman hingga 9 persen pada sektor jasa pengiriman ekspres. Dampak ini menunjukkan bahwa PMK No. 71/2022 telah menjadi instrumen penting dalam menjaga harga terjangkau bagi konsumen dan efisiensi biaya bagi pelaku usaha logistik, sehingga keberlanjutan kebijakan ini akan memberikan dampak jangka panjang yang positif bagi daya saing sektor logistik darat di Indonesia.

Selain itu, sistem insentif pajak yang diterapkan melalui PMK No. 71/2022 juga lebih unggul dibandingkan skema kredit pajak di negara-negara seperti China dan India. Di China dan India, pelaku usaha logistik yang ingin memanfaatkan insentif pajak harus melalui skema kredit pajak yang lebih kompleks, dengan mengklaim pengembalian pajak berdasarkan mekanisme *input-output*. Proses ini menuntut perusahaan untuk melalui prosedur administratif yang panjang dan berpotensi menyebabkan keterlambatan dalam pengembalian pajak. Meskipun skema kredit pajak mendukung sektor logistik, prosedur klaim yang berulang kali serta adanya potensi keterlambatan mengurangi efektivitasnya.

Sebaliknya, mekanisme potongan PPN di Indonesia memberikan manfaat fiskal langsung tanpa perlu melalui prosedur klaim yang rumit. Kesederhanaan dalam penerapan kebijakan ini tidak hanya mengurangi beban administratif bagi perusahaan tetapi juga memperkuat arus kas mereka. Dari perspektif pemerintah, pendekatan potongan langsung ini mendukung kepastian penerimaan negara tanpa melalui skema pengembalian, sehingga pengumpulan pajak menjadi lebih efisien.

Dengan mempertahankan PMK No. 71/2022, pemerintah Indonesia dapat melanjutkan dukungan terhadap sektor logistik darat, yang pada akhirnya berkontribusi pada penurunan biaya logistik secara keseluruhan, meningkatkan efisiensi rantai pasok nasional, dan mendorong pertumbuhan ekonomi melalui sektor logistik, e-commerce, dan UMKM.

### **4.3 Optimalisasi pengembangan National Logistics Ecosystem (NLE) dalam mendukung penurunan biaya logistik darat**

Realisasi pengembangan NLE telah menunjukkan kemajuan yang baik untuk menciptakan ekosistem logistik yang lebih terintegrasi dan efisien, terutama di sektor pelabuhan dan bandara. Dirjen Bea dan Cukai, Kementerian Keuangan menyampaikan bahwa penyelesaian rencana aksi keempat pilar NLE mencapai sekitar 97 persen, menandakan hampir selesainya berbagai langkah reformasi utama. Meskipun capaian ini signifikan, implementasi NLE masih belum secara langsung mencakup sektor logistik di darat, khususnya layanan pos yang merupakan bagian penting dalam distribusi barang domestik dan mendukung perkembangan e-commerce serta UMKM di Indonesia.

Untuk mengoptimalkan dampak NLE terhadap penurunan biaya logistik darat, pengembangan platform ini perlu mencakup layanan pos dan sektor-sektor logistik terkait. Pertama, integrasi sistem informasi layanan pos dan logistik darat dengan platform NLE akan mempercepat proses pemesanan dan pelacakan pengiriman barang serta memberikan visibilitas yang lebih baik atas aliran barang dalam negeri. Hal ini bisa dicapai dengan mengimplementasikan sistem pelacakan dan pemantauan *real-time* yang efektif, seperti teknologi GPS (*Global Positioning System*) dan RFID, yang dapat meningkatkan *trackability* dan *traceability* dalam rantai pasok. Penggunaan teknologi GPS akan memungkinkan perusahaan logistik memperoleh informasi lokasi yang akurat dan waktu nyata mengenai pergerakan barang, sehingga visibilitas dalam pengiriman dapat meningkat secara signifikan. Selain itu, teknologi RFID dapat mempercepat proses pemindaian dan pengenalan objek, yang pada akhirnya membantu dalam manajemen persediaan dan pengendalian mutu.

Implementasi teknologi pelacakan modern seperti GPS dan RFID ini juga akan mengurangi risiko kehilangan atau keterlambatan pengiriman, meningkatkan efisiensi operasional, dan memberikan kepercayaan lebih kepada pelanggan terkait status pengiriman barang mereka. Sistem ini akan sangat penting dalam memastikan layanan logistik yang lebih efisien dan handal, khususnya bagi layanan pos dan logistik darat yang sering kali menghadapi tantangan operasional di lapangan.

Pengembangan modul khusus untuk sektor layanan pos dalam NLE juga akan menjadi langkah strategis mengingat peran layanan ini dalam mendukung perkembangan e-commerce dan UMKM. Modul ini dapat mencakup layanan digital untuk pemesanan, pelacakan, dan pembayaran yang terintegrasi langsung ke dalam platform NLE. Dengan demikian, sektor pos dapat memanfaatkan fasilitas NLE guna meningkatkan efisiensi dan mempercepat pengiriman barang, terutama di area non-perkotaan yang sering menghadapi kendala logistik darat.

Kolaborasi antara pemerintah dan pelaku usaha logistik darat juga perlu diperkuat untuk memastikan integrasi data dan pemanfaatan teknologi dalam NLE berjalan optimal.

Kemitraan ini dapat difasilitasi melalui penyusunan standar operasional yang seragam di antara berbagai sektor dalam ekosistem logistik. Dengan adanya kerja sama ini, tantangan di lapangan dapat diidentifikasi dan solusi yang berbasis kebutuhan sektor logistik darat dapat dirumuskan secara lebih tepat.

Optimisasi rute logistik darat juga menjadi langkah penting dalam upaya penurunan biaya logistik. Melalui NLE, pemerintah dapat menyediakan fitur optimasi rute pengiriman barang yang memungkinkan para operator logistik memilih jalur yang paling efisien. Fitur ini akan berdampak langsung pada pengurangan biaya dan waktu pengiriman barang, yang pada akhirnya turut menurunkan biaya logistik nasional secara keseluruhan.

Terakhir, evaluasi dan pembaruan rencana jangka panjang NLE diperlukan agar cakupan infrastruktur logistik darat semakin terintegrasi. Investasi lebih lanjut dalam mendukung pembangunan fasilitas logistik yang terhubung dengan sistem transportasi darat akan memperkuat NLE dalam memenuhi kebutuhan logistik yang lebih luas. Dengan pendekatan ini, target untuk menurunkan biaya logistik menjadi 8 persen dari PDB pada tahun 2045 akan lebih realistis dan terarah.

Rekomendasi ini bertujuan untuk memperkuat NLE sebagai kerangka kerja nasional yang mendukung efisiensi logistik tidak hanya di sektor pelabuhan tetapi juga dalam distribusi darat. Integrasi sistem yang lebih luas akan meningkatkan efisiensi transportasi darat serta mendukung pengembangan sektor e-commerce dan UMKM di seluruh Indonesia, sehingga berkontribusi pada perekonomian secara keseluruhan.

#### **4.4 Optimalisasi kebijakan infrastruktur logistik di Indonesia**

Pembangunan infrastruktur di Indonesia telah menunjukkan kemajuan yang signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Pemerintah telah menetapkan target ambisius untuk membangun dan memperbaiki jaringan transportasi, termasuk jalan tol, pelabuhan, dan bandara. Namun, untuk mencapai efisiensi logistik yang diinginkan, pembangunan infrastruktur ini perlu dilengkapi dengan konektivitas yang lebih terpadu, terutama di sektor darat. Konektivitas yang kuat antar-moda transportasi akan mempercepat pergerakan barang, mengurangi biaya, dan pada akhirnya mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

Ke depan, pembangunan infrastruktur harus difokuskan pada integrasi antara jalur transportasi utama, seperti jalan raya, pelabuhan, dan bandara. Penyatuan ini memerlukan perhatian khusus pada pembangunan komponen penghubung, seperti jembatan, terowongan, dan jalan baru, untuk meminimalkan jarak serta waktu tempuh antara titik distribusi utama. Pembangunan komponen ini akan membantu perusahaan logistik dalam mengakses jalur yang lebih pendek dan efisien, yang pada akhirnya dapat menurunkan biaya transportasi barang secara keseluruhan. Isu konektivitas ini sangat

relevan bagi perusahaan logistik, yang saat ini sering kali terpaksa menggunakan rute alternatif yang lebih panjang dan mahal akibat keterbatasan koneksi antar-jalan utama.

Selain konektivitas infrastruktur, sistem transportasi multimoda yang memungkinkan perpindahan barang antar moda transportasi secara efisien juga menjadi komponen penting dalam mengoptimalkan infrastruktur logistik di Indonesia. Sebagai contoh, sistem yang menghubungkan jalur kereta api, truk, dan kapal akan mempercepat proses distribusi barang ke seluruh wilayah. Pendirian terminal dan pusat distribusi yang mendukung perpindahan barang antar moda sangat diperlukan agar aliran barang dari dan ke pelabuhan atau bandara dapat berjalan lebih cepat dan lancar. Dengan adanya sistem multimoda yang terintegrasi, ketergantungan pada satu moda transportasi dapat dikurangi, sehingga sektor logistik menjadi lebih tangguh dan efisien dalam menghadapi kendala operasional.

Investasi jangka panjang dalam infrastruktur juga perlu memperhatikan pemeliharaan jaringan transportasi yang sudah ada. Selain membangun jalur baru, menjaga kualitas dan konektivitas jalan yang sudah ada merupakan langkah esensial untuk memperkuat infrastruktur logistik nasional. Pemeliharaan ini, jika dilakukan secara konsisten, akan membantu mengatasi kendala yang muncul akibat kerusakan jalan yang dapat memperlambat distribusi barang dan meningkatkan biaya transportasi.

Untuk memperkuat kapasitas logistik nasional, Indonesia juga perlu mempertimbangkan pembangunan pusat logistik terpadu di beberapa wilayah strategis. Pusat logistik yang mencakup fasilitas penyimpanan, distribusi, dan pengelolaan inventori ini dapat berfungsi sebagai titik penghubung yang efisien antar moda transportasi, sehingga mempercepat pergerakan barang dari satu daerah ke daerah lain. Jika dibandingkan dengan India dan China, Indonesia masih kekurangan fasilitas pusat logistik skala besar yang dapat menangani pergerakan barang dalam volume tinggi dan memperlancar distribusi barang antar pulau. Sebagai negara kepulauan, kebutuhan akan pusat logistik yang efisien seharusnya menjadi prioritas untuk mendukung keterhubungan antara wilayah-wilayah di Indonesia.

Sebagai perbandingan, India melalui program PM GatiShakti berencana membangun 15 pusat logistik baru yang diharapkan dapat menurunkan biaya logistik nasional mereka menjadi 8 persen dari PDB pada tahun 2027. Angka ini berada di bawah rata-rata 10 persen dari PDB untuk biaya logistik di negara-negara maju. Keberhasilan program GatiShakti memberikan contoh tentang bagaimana pembangunan pusat logistik yang komprehensif dapat memberikan dampak signifikan dalam menurunkan biaya logistik dan memperkuat daya saing ekonomi.

Pembangunan pusat logistik di Indonesia memang membutuhkan investasi besar, baik dari segi pendanaan maupun waktu. Namun, dampak jangka panjang dari keberadaan pusat logistik ini dapat berperan penting dalam meningkatkan kapasitas moda

transportasi seperti angkutan laut dan udara, yang sangat krusial bagi Indonesia sebagai negara kepulauan. Dengan adanya fasilitas logistik yang terpadu, barang dapat didistribusikan dengan lebih cepat dan efisien, baik untuk kebutuhan domestik maupun ekspor.

Secara keseluruhan, rekomendasi ini menekankan pentingnya pengembangan infrastruktur logistik di Indonesia yang lebih terintegrasi dan berorientasi pada konektivitas antar moda. Melalui infrastruktur yang kuat, didukung dengan fasilitas logistik terpadu dan multimoda, Indonesia dapat meningkatkan efisiensi transportasi darat, mendukung pertumbuhan e-commerce, dan mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih berkelanjutan.

Tenggara Strategics is a business and investment research and advisory institute established by the Centre for Strategic and International Studies (CSIS), *The Jakarta Post* and Prasetiya Mulya University. Combining the capabilities of the three organizations, we aim to provide the business community with the most reliable and comprehensive business intelligence related to areas that will help business leaders make strategic decisions.



**PT Trisaka Wahana Tenggara**

The Jakarta Post Building  
Jl. Palmerah Barat 142-143  
Jakarta 10270  
+62 21 5300476/8 ext. 5001  
info@tenggara.id  
www.tenggara.id

**Board of Commissioners:**

Jusuf Wanandi, Djisman S. Simandjuntak,  
Endy M. Bayuni

**Board of Directors:**

Riyadi Suparno, Yose Rizal Damuri,  
Fathony Rahman

**Guarantor:** Riyadi Suparno

**Inhouse Researchers & Writers:**

Andreas Meidyan, Arisa Febia Rahma, Bayo Adhika Putra, Dwi Atmanta, Eva Novi Karina, Fara Az-Zahra Rahman, Felita Astriani, Ferdinand Phoe, Galby R. Samhudi, Intan Salsabila Firman, Irvan Iswaraputra, Shifa Rafida Fitri, Yessy Rizky

In addition, we have access to researchers and experts at the Centre for Strategic and International Studies (CSIS), *The Jakarta Post* and Prasetiya Mulya University