Bisnis Logistik, Peluang atau Tantangan?

Dhiyan W. Wibowo, Indonesia Industry - Februari 2014

Industri logistik nasional tak melulu menawarkan potensi dan peluang, namun juga sejumlah tantangan yang harus dihadapi, agar mereka yang masuk ke bisnis ini bisa tetap eksis.

Berbicara soal nilai bisnis logistik di dalam negeri, pasti akan muncul komentar soal besarnya peluang yang bisa dinikmati para pelaku industri sektor ini. Simak saja pernyataan yang disampaikan oleh Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), yang menyebut hingga akhir tahun 2013 nilai bisnis logistik telah menembus angka US$ 150 miliar atau Rp 1.722 triliun.

Dan ia memprediksi pada 2014 industri ini diperkirakan masih bisa meraup nilai hingga US$ 170 miliar atau Rp 1.951 triliun. Apalagi tahun 2014 adalah tahun politik, dimana Pemilihan anggota Legislatif dan Pemilihan Presiden akan digelar tahun ini. Sehingga Zaldy menyebutkan pertumbuhan tersebut akan didukung oleh peningkatan distribusi pengiriman barang terkait Pemilu 2014, selain pengembangan jaringan maupun rantai suplai perusahaan-perusahaan logistik yang beroperasi di Indonesia.

Seberapa daya tarik industri ini juga sebenarnya bisa dilihat dari sejumlah perusahaan yang memutuskan untuk ikut menjalankan bisnis logistik. Bahkan pemain besar asal Jepang seperti Yamato Group juga memutuskan untuk ikut bertempur di pasar Indonesia.

Zaldy juga mengungkapkan selain dua perusahaan asing yang telah merampungkan akuisisi perusahaan logistik nasional senilai Rp 800 miliar dengan skema private equity pada November 2013 lalu, tiga perusahaan investasi asing juga tengah memproses pembelian perusahaan logistik nasional dengan nilai sekitar Rp 1 triliun tahun ini.

Dalam kesempatan berbeda, Executive Board Asosiasi Logistik Indonesia, Hotemo Lembito juga sempat mengungkapkan bahwa logistics business is too huge to be missed. Hoetomo menyebut sejumlah peluang yang bisa dimanfaatkan para pemain di bisnis ini, semisal masih besarnya ruang untuk inovasi dan perbaikan mengingat biaya logistik berkontribusi sebesar 26% dari pertumbuhan domestic bruto (PDB) nasional. Sebuah kontribusi biaya yang begitu besar, mengingat biaya logistik negara-negara maju hanya berkontribusi sebesar

7% saja dari PDB mereka. Artinya, begitu mereka bisa bergerak lebih efisien, maka kemenangan akan ada di tangan mereka.

Bisnis logistik juga nerupakan bisnis yang memiliki pertumbuhan sangat cepat, dikisaran 15%-20% per tahunnya, khususnya di kawasan luar pulau Jawa atau di luar Jakarta.

Sementara itu Frost Sullivan dalam paparannya soal bisnis logistik Indonesia menyebut, dari total nilai bisnis logistik tanah air, hanya 21.1% saja yang ditangani secara khusus oleh perusahaan-perusahaan logistik. Setidaknya hal ini terlihat dalam angka bisnis logistik tahun 2012, dimana dari total pasar transportasi dan logistik di Indonesia yang sekitar Rp1.426,9 triliun, hanya sebesar Rp287,4 triliun saja yang ditangani khusus oleh perusahaan logistik.

“Selebihnya tersembunyi dalam biaya yang dikeluarkan oleh industri-industri seperti manufaktur, konstruksi, perkebunan dan pertambangan, komunikasi dan bisnis lainnya,” ujar Gopal R, Global Vice President Transportation Logistics Practice, Frost Sullivan dalam satu kesempatan paparannya beberapa waktu lalu. Jadi benar adanya soal peluang untuk masuk ke bisnis ini, jika ternyata hanya 20% saja yang didelegasikan ke perusahaan logistik.

Gopal memprediksi pasar transportasi dan logistik di Indonesia dapat tumbuh 14,8% CAGR untuk periode 2013 hingga 2017. “Namun, infrastruktur yang belum memadai akan memperlambat pertumbuhan tersebut jika hambatan seperti ini terus terjadi di tahun-tahun mendatang,” ujarnya. Konektivitas yang buruk, proses yang cenderung lama dan bertele-tele, serta infrastruktiur yang masih lemah berdampak pada timbulnya masalah dan mahalnya biaya sektor transportasi di Indonesia.

Fasilitas perdagangan yang ada kebanyakan masih menggunakan sistem tertulis atau “paper based systems” yang tidak hanya mengurangi efisiensi tetapi juga menambah biaya logistik. Hambatan lainnya dalam industri transportasi dan logistik di Indonesia terletak pada sering terjadinya keterlamabatan pengiriman sehingga barang yang akan diekspor tidak sampai tepat waktu di pelabuhan. Selain itu, pengiriman lokal juga sering kali mengalami keterlambatan.

Pasar logsitik di Indonesia, kata Gopal, sangat terfragmentasi karena banyaknya pemain di pasar logistik baik perusahaan kecil

maupun menengah, bahkan para pelaku pasar yang besar menghadapi persaingan yang ketat dari perusahaan – perusahaan tersebut.

Pasar yang terfragmentasi ini mendorong penyedia layanan logsitik yang lebih kecil untuk menggunakan strategi penetapan harga ekonomis daripada memfokuskan layanan mereka pada kualitas dan beragamnya jenis layanan yang diberikan.

Sepakat dengan Gopal, Hoetomo juga menyebut infrastruktur menjadi penyumbang terbesar kendala di bisnis logistik. Kendalanya, kata Hoetomo, infrastruktur Tanah Air nyaris belum mengalamai perubahan dibanding dengan kondisi sekitar 20 tahun yang lalu. Keterbatasan ini, berikutnya menjadikan jaringan logistik nasional menjadi sangat rentan, belum lagi jika terjadi bencana alam.

Tantangan lainnya di bisnis logistik Tanah Air, kata Hoetomo adalah high cost economy, seperti yang selama ini menjadi keluhan banyak pelaku usaha. Belum lagi di lambannya birokrasi termasuk waktu yang dibutuhkan untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan yang cukup lama, alias dwelling time yang sangat lama.

“Satu hal lagi yang menjadi tantangan industri ini adalah dibutuhkannya investasi yang cukup besar. Coba saja lihat, berapa warehouse modern yang memiliki luas lebih dari 10 ribu meter2 di seluruh Indonesia, kurang dari 10,” ujarnya. Belum lagi saat ini rata-rata armada truk pendukung transportasi logistik berusia 12 tahun lebih. Sehingga dibutuhkan investasi tambahan untuk peremajaan armada.

Sementara itu saat ini tengah terjadi kecenderungan dimana perdagangan mulai beralih dari Eropa dan Amerika Serikat ke kawasan Asia Pasifik. Skema pengiriman Hub and Spoke juga dinilai tak lagi efektif saat ini. Sedangkan masyarakat kini terus membutuhkan layanan logistik yang lebih murah, namun tidak menghilangkan tingkat kualitas.

Soal kecenderungan bisnis logistik saat ini, Gopal mengatakan banyak perusahaan di Indonesia mulai melakukan outsourcing berbagai macam layanan bernilai tambah di pasar Indonesia. Oleh karena itu, menurutnya penyedia layanan logistik harus memfokuskan bisnisnya pada upaya untuk menyediakan layanan yang bernilai tambah sambil memperkuat layanan yang telah dimilikinya.

Para pengguna akhir layanan logistik juga telah mulai beralih ke jaringan pemasok yang telah terintegrasi dengan penyedia layanan professional. Dan Indonesia telah bertekad untuk menjadi pemain penting dalam pasar dan perdagangan internasional. “Pemerintah Indonesia tengah memfokuskan perhatiannya pada enam area utama yang bertujuan untuk memastikan ketersediaan komoditas strategis, mempromosikan kegiatan ekonomi berbiaya rendah dan memperkuat daya saing bangsa,” ujar Gopal. ASEAN Economic Community (AEC) yang akan dimulai pada tahun 2015 juga dinilainya akan memperkuat nilai ekspor bagi negara-negara di kawasan ASEAN.

Nah soal tantangan, Gopal mengatakan penyedia layanan logistik di Indonesia harus mulai menawarkan solusi layanan logistik yang terspesialisasi untuk industri-industri spesifik seperti Fast-moving consumer goods (FMCG), konstruksi, service parts, dan tambang. Artinya para pemain di bisnis ini tidak lagi harus terpaku pada basis layanan bernilai tambah yang telah umum dijumpai.

Jaringan logistik untuk pusat-pusat industri juga harus dibangun di daerah pinggiran Jakarta untuk mempermudah akses ke Pelabuhan Tanjung Priok karena tingginya tingkat kemacetan di Jakarta telah berdampak pada panjangnya waktu pemesanan, keterlambatan pengiriman, dan tidak efisiennya rantai pasokan.

Dan buat pemerintah Indonesia, Gopal menilai bahwa ada pekerjaan rumah buat pemerintah untuk mengintegrasikan pusat transportasi – pelabuhan, bandara, terminal, dan pusat-pusat distribusi. Termasuk dibutuhkan upaya pembangunan infrastruktur bagi industri logistik demi terciptanya proses distribusi yang efisien.

“Disamping memperluas pasar, perusahaan-perusahaan logistik Indonesia harus memperkuat kapabilitas sumber daya manusianya dengan pegawai-pegawai professional dan berpengalaman dalam bidang logistik,” paparnya.

Pemerintah sendiri bukannya tanpa upaya melihat tingginya biaya logistik saat ini. Disampaikan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Hatta Rajasa, pemerintah memastikan akan menurunkan biaya logistik Indonesia mencapai 26% terhadap PDB. “Dalam dokumen sistem logistik nasional, target kesejahteraan dan daya saing dalam logistik 26% tapi kita akan turunkan,” ujarnya dalam satu kesempatan diskusi eksternal Lembaga Ketahanan Nasional (Lemhanas) di Jakarta beberapa waktu lalu (14/11/2013).

Jika melihat biaya logistik terhadap PDB di negara-negara maju yang sekitar 7% tentunya Indonesia harus berkaca pada mereka. Namun Hatta membenarkan bahwa Indonesia mempunyai persoalan minimnya infrastruktur yang membuat biaya logistik belum dapat ditekan. Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan dana untuk membangun infrastruktur konektivitas, yang berikutnya bisa menekan biaya logistik dan selanjutnya meningkatkan daya saing industri dalam negeri. “Yang sudah diambil Rp 355 triliun untuk infrastruktur sebagai connectivity, bagian penting untuk menciptakan daya saing,” ujarnya saat itu.

Terkait minimnya sumber daya manusia di sektor logistik nasional, Hatta menyadari bahwa hal itu menjadi salah satu hambatan dari perbaikan sistem logistik nasional (sislognas). Menyadari hal tersebut, pemerintah pun memastikan, sekolah khusus logistik yang sudah dipersiapkan bisa beroperasi akhir 2014 ini.

Saat ini pemerintah menyadari dibutuhkannya sekolah khusus kejuruan logistik untuk mendukung kebutuhan akan SDM dari sektor logistik. Selama ini sebagian besar tenaga ahli logistik lebih banyak diisi tenaga asing.

Untuk itu ia mengapresiasi Bupati Kabupaten Batubara dan Walikota Bitung yang telah memprakarsai berdirinya sekolah logistik. Seperti disampaikan Deputi Menko Perekonomian Bidang Industri dan Perdagangan Edy Putra Irawady, pembukaan 2 akademi logistik di Bandung, merupakan tindak lanjut dari cetak biru Sislognas.

Dalam cetak biru itu, pemerintah akan menekan biaya logistik yang saat ini mencapai 14 persen dari biaya produksi menjadi di bawah 10 persen, salah satunya dengan kualitas SDM yang mumpuni.

Sekolah ini kata Edy akan berstandar internasional dengan kurikulum internasional pula, sehingga kelak lulusannya akan diakui dunia. Sejauh ini, Jerman dan Jepang sudah bersedia membantu penyediaan laboratorium.