

# CATATAN REFLEKTIF LOGISTIK

Catatan Harian



**WAHYUDI ADIPRASETYO**

Sang Pena Tua

# **CATATAN REFLEKTIF LOGISTIK**

Catatan Harian

## UU No 19 Tahun 2002 Tentang Hak Cipta

### Fungsi dan Sifat hak Cipta Pasal 2

1. Hak Cipta merupakan hak eksklusif bagi pencipta atau pemegang Hak Cipta untuk mengumumkan atau memperbanyak ciptaannya, yang timbul secara otomatis setelah suatu ciptaan dilahirkan tanpa mengurangi pembatasan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### Hak Terkait Pasal 49

1. Pelaku memiliki hak eksklusif untuk memberikan izin atau melarang pihak lain yang tanpa persetujuannya membuat, memperbanyak, atau menyiarkan rekaman suara dan/atau gambar pertunjukannya.

### Sanksi Pelanggaran Pasal 72

1. Barangsiapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) atau pasal 49 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

# **CATATAN REFLEKTIF LOGISTIK**

Catatan Harian

---

WAHYUDI ADI PRASETYO



# Antologi Catatan Reflektif

## Catatan Harian

**Penulis:**

Wahyudi Adi Prasetyo

**ISBN:**

XXX-XXX-XXXX-XX-X

**Editor:**

Nama Editor 1

**Penerbit:**

Orange Press

**Cetakan I:**

Agustus 2025

**Distributor:**

Unit Riset dan Pengabdian Kepada Masyarakat

Universitas Logistik dan Bisnis Internasional

Jl. Sariasih No. 54

Bandung 40151

Email :

Hak cipta dilindungi Undang-Undang

Hak penerbitan pada Orange Press

Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk dan  
dengan cara apa pun tanpa izin tertulis dari penerbit

# Kata Pengantar

---

**B**uku ini bukan dimaksudkan untuk menjadi karya besar. Ia hanyalah kumpulan jejak—rekaman hari demi hari yang saya tulis secara konsisten di Kompasiana, dimulai pada 15 Mei dan berakhir sementara pada 23 Juli 2025. Dalam rentang waktu itu, setiap pagi saya menulis, tidak untuk mencari perhatian, melainkan sebagai bentuk tanggung jawab pribadi agar hari-hari saya tidak berlalu begitu saja tanpa makna yang dituliskan.

Sebagian dari tulisan ini sempat menuai perhatian. Beberapa bahkan harus ditakedown karena dianggap terlalu provokatif, terlalu jujur, atau terlalu menyentuh batas-batas yang tak tertulis dalam kepantasan digital. Tapi saya tak menyesal. Justru dari tulisan-tulisan itu saya sadar, bahwa kejujuran—meski menyakitkan—masih diperlukan dalam ruang publik kita yang semakin sunyi oleh basa-basi. Isi buku ini random, seperti hidup itu sendiri. Kadang tentang logistik, teknologi, bisnis, kadang tentang kampus, kadang tentang anak-anak dan orang tua, kadang tentang negara, kadang juga hanya tentang kesepian. Tapi semua tulisan berangkat dari hal yang saya lihat, dengar, baca, rasakan, atau alami secara langsung. Saya tidak sedang menggurui. Saya hanya ingin mengisi ruang kosong literasi publik yang sering kali hanya dijejali slogan dan polesan. Jika

dalam buku ini Anda menemukan satu kalimat yang menggugah, maka buku ini telah menemukan tujuannya.

Buku ini saya persembahkan untuk mereka yang masih percaya bahwa tulisan—betapapun kecil dan sederhana—masih bisa mengubah cara pandang, membangunkan kesadaran, dan menyatukan hati yang tercerai-berai oleh rutinitas.

Bandung, 23 Juli 2025

Penulis

# Daftar Isi

Kata Pengantar .....	vi
Daftar Isi .....	viii

## **BAB I TANTANGAN LOGISTIK DALAM PERUBAHAN IKLIM GLOBAL .....**

A. Tautan Isi Bab I .....	1
B. Pendahuluan .....	1
C. Perubahan Iklim dan Tantangan Logistik .....	1
D. Sustainable Logistics dan Resilience .....	2
E. Strategi Pengelolaan Logistik di Era Cuaca Ekstrem. ....	2
F. Studi Kasus: UPS dan Adaptasi terhadap Badai Katrina .....	4
G. Rekomendasi Kebijakan .....	4
H. Penutup .....	4

## **BAB II MENGAPA LOGISTIK INDONESIA MASIH TERPURUK? .....**

A. Tautan Isi Bab II .....	6
B. Ketika Jalan Menuju Poros Maritim Dunia Masih Berlubang, Logistik Asing Menguasai Negeri .....	6
C. Ego Sektoral dan "Pajak Liar": Luka Kronis yang Tak Kunjung Sembuh .....	6
D. Ketika Lemahnya Kita Jadi Pintu Masuk Asing .....	7
E. SDM: Urat Nadi yang Terlupakan .....	8
F. Apa yang bisa kita lakukan? Harus dimulai dari perombakan menyeluruh .....	8



G.	Refleksi Penutup: Antara Macan atau Pasar Koloni .	9
<b>BAB III ORKESTRASI LOGISTIK .....</b>		<b>11</b>
A.	Tautan Isi Bab III .....	11
B.	Memindahkan Barang, Menata Alur, Mengelola Sumberdaya, Mengkolaborasi dan Menyusun Sinergi untuk Menggerakkan Dunia .....	11
C.	Efisiensi sebagai Panglima.....	12
D.	Menata Sumber Daya dan Teknologi .....	12
E.	Logistik sebagai Ekosistem .....	13
F.	Logistik sebagai Ilmu dan Industri .....	14
G.	Mengajak Belajar Logistik .....	14
<b>BAB IV MENGAPA INDONESIA SANGAT BUTUH BADAN PENGELOLA LOGISTIK NASIONAL? .....</b>		<b>15</b>
A.	Tautan Isi BAB IV.....	15
B.	Memahami Arti Logistik: Bukan Sekadar Kirim Barang .....	15
C.	Mengapa Harus Ada Badan Pengelola Logistik Nasional? .....	16
D.	Belajar dari Negara Lain .....	18
E.	Menuju Logistik Berdaulat dan Berkeadilan .....	19
<b>BAB V KAMPUS LOGISTIK.....</b>		<b>20</b>
A.	Tautan Isi BAB V.....	20
B.	Gerbang Menuju Peradaban Logistik: ULBI dan Dedikasinya untuk Negeri .....	20
C.	Pendidikan yang Menyatu dengan Napas Industri	21
D.	Penelitian yang Membumi dan Menyentuh Industri	21

E.	Pengabdian yang Menyatu dengan Denyut Masyarakat.....	22
F.	Kampus BUMN yang Tumbuh Bersama Negeri....	22
G.	Gerbang Itu Masih Terbuka.....	23
<b>BAB VI LOGISTIK INDONESIA DALAM 1 BUMN .....</b>		<b>24</b>
A.	Tautan Isi BAB VI.....	24
B.	MENJAWAB TANTANGAN LOGISTIK NASIONAL: Refleksi dan Analisis atas Rencana Penggabungan 18 BUMN Logistik Menjadi Satu Entitas Besar .....	24
C.	Mengapa Harus Digabung? .....	24
D.	Langkah Strategis Dan Tantangan Korporat .....	25
E.	Risiko Yang Mengintai.....	26
F.	Peluang Untuk Lompatan.....	26
G.	Sebuah Catatan Reflektif.....	27
<b>BAB VII 3 POTENSI BESAR, 5 TANTANGAN UTAMA, 7 SOLUSI BAGI LOGISTIK INDONESIA .....</b>		<b>29</b>
A.	Tautan Isi BAB VII.....	29
B.	Logistik Indonesia Menjemput Tadir Bersama Sebagai Pelaku Utama Poros Rantai Pasokan Dunia. ....	29
C.	Potensi yang Terlalu Besar untuk Diabaikan .....	30
D.	Namun Realitas Masih Jauh dari Harapan .....	30
E.	Solusi Struktural, Bukan Tambal Sulam .....	31
F.	Logistik untuk Keadilan dan Kesejahteraan .....	32
G.	Penutup: Menjemput Takdir Logistik Indonesia ..	33
<b>Daftar Pustaka .....</b>		<b>34</b>
<b>Profil Penulis.....</b>		<b>35</b>

# BAB I

## TANTANGAN LOGISTIK DALAM PERUBAHAN IKLIM GLOBAL

---

### A. Tautan Isi Bab I

Tautan:

<https://www.kompasiana.com/wahyudiadiprasetyo6723/687c1d63ed6415120e3bb5a2/tantangan-logistik-dalam-perubahan-iklim-global>

### B. Pendahuluan

Perubahan iklim global telah membawa konsekuensi serius bagi keberlangsungan sistem logistik dan rantai pasok global. Fenomena cuaca ekstrem seperti badai, banjir, kekeringan, hingga gelombang panas bukan hanya mengancam keselamatan manusia, namun juga mengganggu aktivitas ekonomi, distribusi barang, dan keandalan infrastruktur logistik. Dalam konteks ini, muncul urgensi untuk mengelola logistik dengan perspektif *sustainable logistics* --- yang tidak hanya berorientasi pada efisiensi biaya dan waktu, tetapi juga mempertimbangkan dampak ekologis dan ketangguhan terhadap disrupsi lingkungan.

### C. Perubahan Iklim dan Tantangan Logistik

Menurut *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC, 2023), pemanasan global telah mencapai 1,1C di atas era pra-industri. Dampaknya nyata: infrastruktur logistik seperti jalan raya,

pelabuhan, dan bandara semakin rentan. Laporan *World Bank* (2022) menyebut bahwa sekitar 45% kerugian rantai pasok di negara berkembang disebabkan oleh gangguan iklim.

Fenomena nyata di lapangan:

- Pelabuhan di Laut China Selatan kerap tutup karena badai tropis.
- Bandara di India dan Eropa mengalami penundaan karena gelombang panas ekstrem.
- Jalur darat dan kereta api di Kalimantan dan Sumatera terdampak banjir dan longsor.
- Transportasi laut di wilayah Pasifik harus memutar arah karena siklon yang makin sering.

#### **D. *Sustainable Logistics dan Resilience***

Pengelolaan logistik berkelanjutan (*sustainable logistics*) mengacu pada prinsip bahwa aktivitas logistik harus memperhatikan tiga aspek utama: efisiensi ekonomi, tanggung jawab lingkungan, dan keadilan sosial (Elkington, 1997 -- Triple Bottom Line). Sementara itu, pendekatan resilient supply chain menekankan kemampuan sistem logistik untuk bertahan, beradaptasi, dan pulih dari gangguan (Christopher & Peck, 2004).

#### **E. Strategi Pengelolaan Logistik di Era Cuaca Ekstrem**

1. Penguatan Sistem Prediksi dan Pemantauan Cuaca  
Integrasi sistem logistik dengan teknologi meteorologi mutakhir menjadi kunci. IoT dan AI dapat digunakan untuk

menghubungkan sistem armada dengan informasi prakiraan cuaca secara *real-time*. Hal ini memungkinkan pengambilan keputusan cepat seperti perubahan rute atau pergantian moda transportasi.

2. Diversifikasi Moda Transportasi

Ketergantungan pada satu moda sangat berisiko. Misalnya, transportasi laut rentan terhadap badai. Alternatifnya adalah integrasi antar moda (*multimodal logistics*) --- di mana jalur darat, laut, udara, dan bahkan drone dipakai bergantian.

3. Desain Infrastruktur Tahan Iklim

Pemerintah dan perusahaan logistik harus merancang infrastruktur tahan iklim. Contoh: pelabuhan yang dibangun lebih tinggi dari permukaan laut, atau jalan dengan sistem drainase anti-banjir. Di negara-negara Nordik, jalur kereta api dibangun untuk tahan suhu -40C.

4. Optimalisasi Rute dan *Load Planning*

Menggunakan *machine learning* untuk perencanaan rute yang adaptif terhadap kondisi ekstrem. Pengaturan beban logistik juga harus fleksibel agar kendaraan tidak rentan ketika cuaca berubah tiba-tiba (misalnya hujan es atau angin kencang).

5. Manajemen Risiko dan Kontinjensi

Setiap perusahaan logistik wajib memiliki *disaster risk management plan* yang mencakup simulasi dan skenario cuaca ekstrem. Perencanaan ini harus diuji minimal sekali setahun.

6. Kolaborasi Stakeholder

Sustainable logistics menuntut kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, komunitas ilmiah, dan masyarakat. Misalnya, kerja sama dengan BMKG dan BNPB untuk integrasi data iklim.

#### **F. Studi Kasus: UPS dan Adaptasi terhadap Badai Katrina**

Setelah badai Katrina menghantam AS pada 2005, UPS mengembangkan *Emergency Operation Center* yang memantau semua jalur distribusi di wilayah rawan bencana. Mereka menggunakan *big data* dan geospasial untuk memetakan rute alternatif dan menghindari zona krisis. Hasilnya: waktu pemulihan logistik menjadi 40% lebih cepat dibanding perusahaan lain.

#### **G. Rekomendasi Kebijakan**

1. Inklusi risiko iklim dalam regulasi logistik nasional  
Peraturan Menteri Perhubungan harus mengakomodasi ketahanan iklim.
2. Insentif untuk logistik hijau  
Pemberian insentif fiskal bagi perusahaan yang menggunakan kendaraan listrik atau biofuel.
3. Pendidikan dan pelatihan logistik berkelanjutan  
Program pelatihan berbasis kampus dan industri tentang logistik adaptif dan berkelanjutan.

#### **H. Penutup**

Cuaca ekstrem bukan sekadar fenomena alam, tapi panggilan untuk bertransformasi. Dunia logistik tak bisa lagi bekerja dengan pendekatan klasik. Dibutuhkan paradigma baru: logistik yang

tangguh, adaptif, dan bertanggung jawab secara ekologis. Dengan menggabungkan inovasi teknologi, penguatan kelembagaan, dan komitmen keberlanjutan, logistik masa depan akan menjadi pilar penting dalam ketahanan bangsa menghadapi krisis iklim global.

# BAB II

## MENGAPA LOGISTIK INDONESIA MASIH TERPURUK?

---

### A. Tautan Isi Bab II

Tautan:

<https://www.kompasiana.com/wahyudiadiprasetyo6723/6879c815ed641578af3a6b02/mengapa-tidak-patah-hati-jika-itu-merupakan-jalan-terpendek-menuju-kedewasaan>

### B. Ketika Jalan Menuju Poros Maritim Dunia Masih Berlubang, Logistik Asing Menguasai Negeri

Indonesia sering menyebut dirinya sebagai poros maritim dunia. Tapi sayangnya, di balik jargon megah itu, jalan logistik kita masih penuh lubang, terjal, bahkan berliku tanpa arah yang jelas. Ironisnya, sektor logistik menyumbang 24% PDB nasional--- tertinggi di ASEAN---berkat geliat *e-commerce* dan dorongan hilirisasi. Namun, di sisi lain, peringkat efisiensi logistik kita tercecer di posisi ke-63 dunia, tertinggal dari Vietnam dan Malaysia. Jakarta ke Surabaya butuh tiga hari, sementara Bangkok ke Ho Chi Minh hanya 18 jam. Kita seperti pelari cepat yang dipaksa mengenakan sepatu beton.

### C. Ego Sektoral dan "Pajak Liar": Luka Kronis yang Tak Kunjung Sembuh

Satu kata yang paling mewakili masalah logistik Indonesia: berantakan.



Bayangkan, tidak ada satu pun undang-undang khusus yang mengatur logistik secara utuh. Yang ada hanyalah simpang-siur kewenangan di lebih dari 17 kementerian dan lembaga. *National Logistics Ecosystem* (NLE)---yang semestinya menjadi integrator---malah terperosok dalam lumpur birokrasi.

Perizinan pelabuhan? Bisa sampai 40 hari. Belum lagi pungutan tak resmi yang membengkakkan biaya logistik hingga 30%. Di Vietnam, proses yang sama selesai dalam setengah waktunya.

Dan jangan lupakan satu aktor yang makin berani unjuk gigi: premanisme industri. Di kawasan industri Bekasi, 51,1% perusahaan disambangi ormas lebih dari 12 kali setahun. Mereka menagih "biaya keamanan" secara paksa. Seorang manajer pabrik di Karawang bahkan mengaku harus menyewa ratusan orang hanya untuk menjaga gerbang pabriknya dari blokade ormas. Ini bukan semata pelanggaran hukum---ini bentuk nyata dari keroposnya kedaulatan negara di tanahnya sendiri.

#### **D. Ketika Lemahnya Kita Jadi Pintu Masuk Asing**

Sementara kita sibuk menyelesaikan konflik internal, para raksasa logistik dunia---DHL, Maersk, FedEx---masuk dan menancapkan kuku mereka dengan tenang. Kini mereka menguasai 45% pasar logistik internasional Indonesia. Teknologi mereka tak main-main: *real-time tracking*, gudang otomatis, dan sistem AI canggih. Tarif mereka bisa 30% lebih murah karena skala dan efisiensi.

Strategi mereka pun taktis: mereka mengakuisisi startup lokal, membangun kemitraan eksklusif dengan smelter nikel, dan menawarkan layanan *end-to-end* yang belum mampu disaingi oleh BUMN. Kita punya pasar besar, tapi malah menjadi koloni logistik digital tanpa disadari.

#### **E. SDM: Urat Nadi yang Terlupakan**

Masalah terbesar kita mungkin bukan pada infrastruktur atau teknologi, tapi pada manusianya.

Hanya 18% tenaga kerja logistik yang menguasai keterampilan digital seperti manajemen gudang otomatis atau *data analytics*. Sebaliknya, 67% perusahaan asing menyaratkan kompetensi itu. Sementara pendidikan vokasi kita berjalan di jalur berbeda dengan kebutuhan industri. Budaya kerja pun masih jauh dari profesional: sopir truk tidak memahami rantai dingin (*cold chain*), petugas pelabuhan lebih percaya koneksi daripada prosedur.

Kita bukan hanya tertinggal dalam hal teknologi, tapi juga mentalitas dan etos kerja.

Saatnya Mengembalikan Kedaulatan Logistik

#### **F. Apa yang bisa kita lakukan? Harus dimulai dari perombakan menyeluruh.**

1. Tata Kelola: Satu Komando, Bukan Banyak Kepala  
NLE harus diposisikan sebagai prioritas nasional, bukan proyek asal jadi. Integrasi pelabuhan dan bandara ke dalam satu platform digital perlu dikawal langsung oleh Presiden. Indonesia butuh lembaga otoritas tunggal

logistik, seperti Kementerian Logistik di Vietnam, yang bisa memangkas ego sektoral dan menata ulang sistem secara total.

2. Lawan Premanisme dengan Tindakan Nyata  
Premanisme harus dianggap sebagai darurat nasional. Bentuk satgas logistik khusus dengan wewenang penuh, sikat habis pungli dan intimidasi ormas. Selain itu, siapkan program transisi pekerjaan untuk eks-preman agar mereka bisa beralih ke sektor produktif, bukan kriminal.
3. Bangun Aliansi Strategis Anak Negeri  
BUMN seperti PT Pos, Pelni, dan KAI harus membentuk kemitraan taktis dengan startup lokal. Misalnya, PT Pos berkolaborasi dengan agregator seperti Waresix untuk efisiensi rute. Jangan biarkan inovasi hanya dimonopoli asing---kita harus kuasai *tech-stack* logistik sendiri.

#### **G. Refleksi Penutup: Antara Macan atau Pasar Koloni**

Saat ini kita berada di persimpangan. Satu jalan menuju Macan Logistik ASEAN---memanfaatkan letak strategis dan pasar 280 juta jiwa. Jalan lain membawa kita menjadi pasar koloni, tempat kekayaan logistik Indonesia dikeruk perusahaan asing, sementara SDM lokal hanya jadi penonton.

Seperti kata ekonom : "Ini bukan soal niat, tapi soal tindakan nyata."

Tindakan itu harus dimulai dari runtuhnya ego sektoral, pemberantasan premanisme, dan penguatan SDM sebagai fondasi kedaulatan.

Logistik bukan sekadar soal truk dan pelabuhan. Ia adalah urat nadi ekonomi nasional. Jika kita biarkan ia lumpuh, maka tubuh ekonomi kita akan pincang. Tapi jika kita perbaiki dan bangun dengan sungguh-sungguh, maka kita akan menjadi bangsa besar yang benar-benar berdaulat---bukan hanya dalam kata, tapi dalam sistem dan daya saing nyata.

Tulisan ini untuk memicu kesadaran kolektif: Kedaulatan logistik adalah kedaulatan ekonomi. Dan kedaulatan ekonomi adalah harga diri bangsa.

# BAB III

## ORKESTRASI LOGISTIK

---

### A. Tautan Isi Bab III

#### Tautan:

<https://www.kompasiana.com/wahyudiadiprasetyo6723/6870586934777c6f68265ae7/kopi-anjis>

### B. Memindahkan Barang, Menata Alur, Mengelola Sumberdaya, Mengkolaborasi dan Menyusun Sinergi untuk Menggerakkan Dunia

Logistik bukan sekadar aktivitas memindahkan barang dari satu titik ke titik lain. Ia adalah seni sekaligus ilmu dalam mengatur perpindahan, mengelola ketepatan, dan mengharmonisasi kecepatan. Dalam keseharian, kita mungkin menyaksikan barang bergerak dari desa ke kota, dari pasar ke konsumen, dari gudang ke etalase toko, dari satu negara ke negara lain, bahkan dari satu benua ke benua lainnya. Namun di balik semua itu, tersimpan kerja sistemik dan sistematis yang luar biasa rumit---itulah logistik.

Pada intinya, logistik adalah serangkaian aktivitas yang menjamin barang sampai di tempat yang tepat, pada waktu yang tepat, dalam kondisi yang tepat, dengan biaya yang paling efisien. Logistik tidak hanya memindahkan barang, tetapi juga mengelola harapan, menghubungkan pelaku, dan menjembatani jarak serta waktu. Ia merupakan infrastruktur tak kasat mata yang menopang denyut kehidupan ekonomi global.

### **C. Efisiensi sebagai Panglima**

Dalam dunia logistik, efisiensi bukan sekadar tujuan---ia adalah nafas dari setiap keputusan. Setiap rute dikaji ulang, setiap moda transportasi dibandingkan, setiap teknologi dipertimbangkan, demi memangkas biaya, mempercepat pengiriman, dan meningkatkan kualitas layanan. Pertanyaan yang selalu diajukan: "Bagaimana proses ini bisa dilakukan lebih baik, lebih cepat, lebih murah?"

Logistik adalah medan uji bagi manajemen modern. Di dalamnya, fungsi-fungsi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan, hingga evaluasi saling berkelindan. Ini bukan sekadar aktivitas teknis, melainkan orkestrasi kompleks yang melibatkan ribuan komponen dan jutaan keputusan.

Dalam kerangka itu, logistik menjadi proses yang terus-menerus diperbaiki. Evaluasi bukanlah akhir, melainkan bahan bakar bagi perencanaan selanjutnya. Siklus itu berjalan tak henti: perencanaan eksekusi pengawasan evaluasi perencanaan ulang. Sebuah spiral manajerial yang tak pernah selesai, namun justru membuat logistik semakin tangguh.

### **D. Menata Sumber Daya dan Teknologi**

Logistik menata sumber daya dengan cara yang sangat strategis. Mulai dari manusia yang menjadi penggerak utama, armada pengangkut yang harus dikelola dengan presisi, gudang yang harus terorganisir cerdas, hingga sistem yang harus mampu

mengintegrasikan semuanya. Bahkan lebih dari itu, logistik kini tak bisa lepas dari teknologi canggih.

*Internet of Things* (IoT) memungkinkan pelacakan *real-time* terhadap barang. *Blockchain* memberikan transparansi dan keamanan rantai pasok. Kecerdasan buatan memprediksi permintaan dan mengoptimalkan rute. Data besar memberikan wawasan tentang pola konsumsi. Semua aplikasi teknologi ini dijahit bersama menjadi satu sistem terintegrasi yang memungkinkan orkestrasi besar dalam ruang global yang sangat dinamis.

#### **E. Logistik sebagai Ekosistem**

Namun logistik bukan hanya soal teknis atau teknologi. Ia adalah ekosistem yang harus dikolaborasikan secara sinergis. Di dalamnya ada pelaku usaha, pemerintah, regulator, konsumen, penyedia teknologi, dan lembaga pendidikan. Semua harus berjalan bersama, berbicara dalam bahasa yang sama: kecepatan, keandalan, efisiensi.

Tanpa kolaborasi, logistik menjadi timpang. Satu celah di satu titik--entah itu jalan rusak, perizinan lambat, atau birokrasi ruwet---dapat merusak seluruh rantai nilai. Karena itu, logistik modern membutuhkan pendekatan ekosistemik: saling melengkapi, saling mendukung, saling menguatkan.

## **F. Logistik sebagai Ilmu dan Industri**

Dari sekadar aktivitas pemindahan barang, logistik telah tumbuh menjadi satu disiplin ilmu tersendiri. Ia dikaji dalam bangku kuliah, diteliti dalam jurnal akademik, dan diuji dalam dunia nyata. Ia bukan lagi pelengkap, melainkan tulang punggung industri dan ekonomi digital. Ia bersinggungan dengan ekonomi, manajemen, teknik industri, teknologi informasi, bahkan kebijakan publik.

Lebih dari itu, logistik telah menjelma menjadi industri besar yang menyerap tenaga kerja, membuka peluang usaha, dan menjadi fondasi dari pertumbuhan ekonomi nasional dan global. Tanpa logistik, *e-commerce* runtuh, perdagangan internasional macet, dan distribusi pangan pun terganggu.

## **G. Mengajak Belajar Logistik**

Dengan kompleksitas dan kontribusinya yang luar biasa, logistik bukanlah sesuatu yang bisa dipelajari secara sambil lalu. Ia harus dikaji secara akademik, diuji dalam praktik, dan dialami melalui berjuta-juta jurnal, kasus nyata, dan simulasi strategis. Dunia membutuhkan logistik yang tidak hanya tangkas, tetapi juga cerdas dan manusiawi.

Mari belajar logistik. Mari memahami persoalannya. Mari membangun solusinya. Di bangku kuliah, di lapangan kerja, dan dalam jejaring ilmu pengetahuan. Sebab orkestrasi logistik bukan hanya soal mengelola barang---melainkan mengelola masa depan.



# BAB IV

## MENGAPA INDONESIA SANGAT BUTUH BADAN PENGELOLA LOGISTIK NASIONAL?

---

### A. Tautan Isi BAB IV

Tautan:

<https://www.kompasiana.com/wahyudiadiprasetyo6723/6867124234777c156b711505/mengapa-indonesia-sangat-butuh-badan-pengelola-logistik-nasional>

Dalam seminar tentang *smart logistics* yang baru saja digelar, satu hal penting kembali mencuat ke permukaan: perlunya pembentukan Badan Pengelola Logistik Nasional yang kuat, terintegrasi, dan langsung berada di bawah kendali Presiden. Gagasan ini bukan sekadar wacana teknokratis, melainkan sebuah kebutuhan mendesak demi masa depan ekonomi, pertahanan, dan ketahanan nasional Indonesia.

### B. Memahami Arti Logistik: Bukan Sekadar Kirim Barang

Istilah "logistik" kerap disalahartikan sebatas urusan mengirim barang. Padahal, dalam pengertian yang luas dan modern, logistik adalah seni dan ilmu mengelola aliran barang, informasi, dan uang dari titik asal ke titik tujuan secara efisien, tepat waktu, dan bernilai tambah.

Dalam definisi klasik, logistik mencakup:

- Perencanaan dan pengadaan (*procurement*),

- Penyimpanan (*storage dan warehousing*),
- Transportasi (multimoda: darat, laut, udara, kereta),
- Distribusi (*distribution network*),
- Dan kini bahkan melibatkan teknologi seperti IoT, AI, *blockchain*, hingga robotika dalam kerangka *smart logistics*.

Lebih dari itu, logistik bukan hanya milik sektor swasta atau industri dagang. Negara pun memerlukan logistik nasional yang kokoh, terkoordinasi, dan memiliki kepemimpinan tunggal.

### **C. Mengapa Harus Ada Badan Pengelola Logistik Nasional?**

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Kompleksitas geografis membuat sistem logistik nasional kita menghadapi banyak tantangan:

- Harga bahan pokok tidak merata,
- Akses barang lambat di daerah 3T (Tertinggal, Terdepan, Terluar),
- Infrastruktur tidak terintegrasi,
- Sistem data dan aset tersebar di banyak kementerian.

Inilah saatnya negara hadir secara serius dan terstruktur. Sebuah Badan Pengelola Logistik Nasional (BPLN) perlu dibentuk dengan tujuh fungsi utama:

#### **1. Mengorkestrasi Ekosistem Logistik Nasional**

Logistik adalah ekosistem, bukan silo. Saat ini, terlalu banyak kementerian dan lembaga mengurus bagian-bagian logistik tanpa satu konduktor utama. BPLN harus

menjadi orkestra utama yang menyatukan semua pihak: dari pelabuhan hingga pabean, dari transporter hingga teknologi.

2. Mengintegrasikan Aset, Sistem, dan Properti Negara  
Negara punya ribuan truk, gudang, pelabuhan kecil, landasan udara perintis, dan jalur kereta yang tersebar di berbagai lembaga---tapi tidak terhubung dalam satu sistem logistik nasional. BPLN bisa melakukan konsolidasi aset milik negara untuk kemanfaatan bersama, efisiensi tinggi, dan penguatan layanan publik.
3. Menjadi Pemimpin Sektor Logistik  
Selama ini logistik seperti jalan sendiri. Tidak ada satu otoritas pemimpin nasional yang bisa memberi arah strategis jangka panjang. BPLN harus menjadi "*chief logistics officer*" bangsa, mengarahkan kebijakan fiskal, tata ruang, regulasi pelabuhan, hingga standarisasi biaya logistik.
4. Menyiapkan Infrastruktur Logistik Masa Depan  
Logistik butuh jalan, pelabuhan, bandara, rel, terminal, dan kawasan logistik terpadu. Tapi bukan hanya fisiknya--juga *digital infrastructure* berupa *dashboard* nasional, *smart sensors*, *real-time cargo tracking*, hingga *command center*. BPLN akan menjadi perancang masa depan logistik digital Indonesia.
5. Membangun SDM dan Teknologi Logistik  
Logistik masa depan butuh talenta digital, *data analyst*, *programmer*, dan *supply chain strategist*. Indonesia harus punya *logistics academy* nasional. BPLN bisa bermitra

dengan perguruan tinggi, politeknik, dan lembaga pelatihan untuk menyiapkan manusia unggul dan membangun teknologi lokal.

6. Melibatkan Militer: Logistik sebagai Kekuatan Pertahanan  
Militer memiliki kemampuan logistik terbaik: truk besar, gudang tahan bencana, jalur udara dan laut rahasia, serta sistem distribusi yang kuat dan disiplin. BPLN bisa mengintegrasikan peran logistik militer bukan saja dalam kondisi darurat, bencana, dan krisis pangan, tanpa mengurangi fungsi utamanya namun juga bersama masyarakat berkolaborasi membangun sistem logistik nasional untuk memperkuat ketahanan Bangsa.
7. Menyusun Regulasi yang Adil dan Sehat  
BPLN akan menyusun dan mengusulkan regulasi logistik yang tidak hanya ramah investor, tapi juga melindungi pelaku lokal, koperasi, UKM transporter, serta menjamin keadilan tarif dan persaingan usaha sehat. Regulasi yang dirancang harus responsif terhadap digitalisasi, dekarbonisasi, dan inklusivitas.

#### **D. Belajar dari Negara Lain**

- Singapura punya *National Logistics Plan* yang dikomandoi langsung oleh lembaga negara strategis.
- Tiongkok membangun *China State Railway Group* dan berbagai BUMN logistik untuk mendukung Belt and Road.
- Amerika Serikat mengandalkan *Department of Transportation* dan sistem militer untuk menjamin logistik bencana.

- India punya *Logistics Division* yang berada langsung di bawah Kementerian Perdagangan dan Industri.

Semua menunjukkan bahwa logistik bukan hanya soal bisnis, tapi juga urusan strategis dan geopolitik.

### **E. Menuju Logistik Berdaulat dan Berkeadilan**

Logistik adalah urat nadi kehidupan modern. Di balik sepotong roti di meja makan, ada truk, ada pelabuhan, ada gudang, ada pengemudi yang bekerja dalam senyap. Jika negara ingin membangun ekonomi berdaulat dan keadilan sosial, maka pengelolaan logistik tidak boleh dibiarkan liar.

Sudah saatnya Indonesia membentuk Badan Pengelola Logistik Nasional yang kuat, profesional, dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.

Ini bukan hanya soal pengiriman barang, tapi soal masa depan bangsa.

Jika Anda sepakat, mari kita mulai dengan menyebarkan pemahaman bersama. Karena logistik yang efisien, adil, dan berdaulat adalah kunci menuju Indonesia Emas 2045.

# BAB V

## KAMPUS LOGISTIK

---

### A. Tautan Isi BAB V

Tautan:

<https://www.kompasiana.com/wahyudiadiprasetyo6723/6865c3afc925c45f9175a022/kampus-logistik>

### B. Gerbang Menuju Peradaban Logistik: ULBI dan Dedikasinya untuk Negeri

Di tengah denyut Kota Bandung yang tak pernah benar-benar sepi, berdiri sebuah gerbang sederhana namun penuh makna. Gerbang itu bukan sekadar lengkungan besi atau dinding bata yang dipahat menjadi nama institusi. Ia adalah simbol. Sebuah ambang yang memisahkan dunia remaja dengan dunia kedewasaan. Di balik gerbang itulah, para pencari ilmu memulai langkah pertama menuju masa depan: Universitas Logistik dan Bisnis Internasional -- ULBI.

Tak banyak kampus di negeri ini yang berdiri atas semangat pelayanan publik dan keikhlasan pengabdian. ULBI adalah pengecualian yang patut dicatat. Sebagai kampus yang terafiliasi dengan PT Pos Indonesia, sebuah Badan Usaha Milik Negara yang telah mengabdikan lebih dari dua abad, ULBI mewarisi semangat distribusi --- bukan hanya surat dan paket, melainkan juga gagasan, pengetahuan, dan harapan.

### **C. Pendidikan yang Menyatu dengan Napas Industri**

Di dalam ruang-ruang kelas yang terang dan terbuka, mahasiswa tidak hanya menghafal teori logistik dari buku-buku. Mereka belajar dari studi kasus nyata, langsung dari industri yang terus bergerak. Dosen-dosen ULBI bukan hanya akademisi, mereka juga praktisi --- pelaku logistik yang mengerti denyut pelabuhan, titik-titik distribusi, algoritma rantai pasok, hingga keringat para kurir yang mengantar barang dengan penuh dedikasi.

Melalui kurikulum yang dirancang untuk menjembatani dunia akademik dan dunia profesional, ULBI mencetak lulusan yang siap kerja, sekaligus siap mencipta. Mereka tidak hanya mengisi lowongan, tetapi juga membuka peluang. Tidak hanya mengejar ijazah, tapi membawa perubahan.

### **D. Penelitian yang Membumi dan Menyentuh Industri**

Logistik bukan sekadar pengiriman dari titik A ke titik B. Ia adalah nadi perekonomian bangsa. Karena itu, ULBI menjadikan penelitian sebagai jantung kampus. Di laboratorium dan pusat studi logistiknya, para dosen dan mahasiswa menggali tantangan-tantangan industri: kemacetan distribusi, ketimpangan akses wilayah 3T, optimalisasi rute, pemanfaatan teknologi AI dan blockchain, serta inovasi dalam logistik hijau.

Setiap hasil riset bukan hanya ditulis dalam jurnal ilmiah, tetapi disinergikan dengan kebutuhan industri dan kebijakan publik. ULBI menjadi rumah lahirnya solusi yang aplikatif --- dari sistem

pergudangan cerdas hingga model distribusi efisien untuk UMKM dan pelaku *e-commerce* di pelosok negeri.

#### **E. Pengabdian yang Menyatu dengan Denyut Masyarakat**

ULBI memahami bahwa ilmu tak boleh terperangkap di ruang kelas. Maka, kampus ini rajin turun ke lapangan: mendampingi koperasi desa agar rantai pasoknya efisien, melatih para pelaku logistik lokal di daerah tertinggal, mendesain aplikasi distribusi barang untuk komunitas nelayan dan petani, hingga memberi pelatihan digitalisasi untuk kurir dan pengusaha mikro.

Inilah wujud Tri Dharma Perguruan Tinggi yang berpijak pada bumi dan menyentuh hati. ULBI hadir tidak hanya sebagai menara gading, tetapi sebagai pelita yang membimbing logistik bangsa menuju masa depan yang efisien, adil, dan berkelanjutan.

#### **F. Kampus BUMN yang Tumbuh Bersama Negeri**

Sebagai bagian dari ekosistem PT Pos Indonesia, ULBI punya DNA yang berbeda. Ia tumbuh dari sejarah panjang pelayanan, menjunjung tinggi integritas dan kepercayaan publik. Setiap mahasiswanya dibekali etos kerja yang mengakar pada nilai kebangsaan dan gotong royong. Mereka tak hanya diajar menjadi pekerja cakap, tapi pemimpin yang berkarakter.

Dengan jejaring Pos Indonesia yang tersebar hingga pelosok negeri, kampus ini memiliki laboratorium hidup yang tak ternilai. Dari kota hingga pedalaman, dari darat hingga udara, dari pulau ke pulau ---



semua menjadi ruang belajar yang nyata, ruang pengabdian yang utuh.

### **G. Gerbang Itu Masih Terbuka**

Kini, saat kita berbicara tentang logistik masa depan, tentang era digital, rantai pasok berkelanjutan, dan peran Indonesia sebagai hub logistik global --- ULBI berdiri di garda depan. Ia bukan hanya kampus. Ia adalah gerakan. Gerakan membangun bangsa melalui ilmu, dedikasi, dan inovasi.

Gerbang itu masih terbuka bagi siapa saja yang ingin melangkah, bukan hanya untuk menuntut ilmu, tapi untuk menyumbangkan makna. Karena logistik bukan hanya soal mengantar barang. Ia adalah tentang mengantar harapan. Dan ULBI, dengan segala dedikasinya, adalah kendaraan yang akan membawa harapan itu sampai tujuan.

Masuki gerbangnya. Tumbuhlah bersama nilai, teknologi, dan pengabdian. Bersama ULBI, bangun logistik Indonesia yang berkelas dunia.

Mau? Silakan masuk!

# BAB VI

## LOGISTIK INDONESIA DALAM 1 BUMN

### A. Tautan Isi BAB VI

Tautan:

<https://www.kompasiana.com/wahyudiadiprasetyo6723/685514d5ed6415023c206bd2/logistik-indonesia-dalam-1-bumn>

### B. MENJAWAB TANTANGAN LOGISTIK NASIONAL: Refleksi dan Analisis atas Rencana Penggabungan 18 BUMN Logistik Menjadi Satu Entitas Besar

Di tengah arus deras perubahan global dan kompleksitas rantai pasok yang semakin tak terduga, logistik bukan lagi sekadar urusan pengiriman barang dari satu titik ke titik lain. Ia telah menjadi nadi pembangunan, sirkulasi ekonomi, bahkan representasi konkret dari ketahanan nasional. Maka, ketika pemerintah melalui Kementerian BUMN menggulirkan rencana besar untuk menggabungkan 18 BUMN logistik menjadi satu entitas nasional, ini bukan hanya soal restrukturisasi perusahaan, tetapi rekonstruksi ekosistem logistik Indonesia itu sendiri.

### C. Mengapa Harus Digabung?

Logistik Indonesia selama ini ibarat orkestra yang tanpa dirigen. Ada banyak pemain -- dari Pos Indonesia, Pelindo, ASDP, Pelni, Damri, hingga KAI Logistik -- yang beroperasi sendiri-sendiri, sebagian tumpang tindih, sebagian berjalan di rel masing-masing tanpa sinergi. Akibatnya, biaya logistik nasional kita masih di

kisaran 22--24% dari PDB, jauh lebih tinggi dibanding negara ASEAN lainnya yang sudah menyentuh 12--14%. Padahal efisiensi logistik adalah bahan bakar utama daya saing industri, pertumbuhan ekspor, dan pemerataan pembangunan.

Penggabungan 18 BUMN ini adalah upaya membentuk korporasi logistik nasional yang solid, terintegrasi, dan mampu membangun ekosistem logistik *end-to-end*: dari pelabuhan, kereta, jalan, udara, hingga titik distribusi terakhir. Langkah ini menandai upaya menjadikan BUMN bukan sekadar operator bisnis, melainkan arsitek infrastruktur strategis bangsa.

#### **D. Langkah Strategis Dan Tantangan Korporat**

Sebagai langkah bisnis korporat, proses konsolidasi ini harus mengikuti empat tahapan besar:

1. *Business Review* -- audit mendalam terhadap seluruh BUMN logistik, pemetaan kekuatan dan kelemahan, serta peta jalan transformasi.
2. Merger dan Integrasi -- melebur entitas hukum dan operasional menjadi satu perusahaan dengan sistem keuangan, SDM, dan teknologi yang terintegrasi.
3. Digitalisasi dan Standardisasi -- menyatukan platform logistik, tracking system, sistem informasi pelanggan, dan standar pelayanan.
4. Optimalisasi dan Ekspansi -- menciptakan efisiensi, membentuk holding, bahkan membuka ruang IPO atau *joint venture strategis*.

Namun tantangan utamanya bukan pada aspek teknis merger. Yang paling menantang adalah mengubah pola pikir: dari korporasi yang terbiasa bekerja sendiri menjadi kolaborator dalam ekosistem yang terintegrasi; dari orientasi birokrasi menjadi entitas bisnis yang agile dan kompetitif.

#### **E. Risiko Yang Mengintai**

Tidak ada transformasi besar yang tanpa risiko. Beberapa hal yang perlu diantisipasi secara serius antara lain:

- Integrasi SDM dan budaya kerja dari 18 entitas berbeda adalah pekerjaan besar. Bila tak dikelola baik, bisa menimbulkan friksi internal.
- Kemungkinan redundansi jabatan dan posisi, yang bila tidak diantisipasi melalui *reskilling* dapat menimbulkan gejala sosial.
- Kekhawatiran akan munculnya monopoli atau 'raksasa baru' yang justru menyingkirkan pelaku logistik swasta lokal, jika tidak diatur dengan sehat.
- Ketergantungan pada dana APBN yang rigid. Entitas baru ini butuh fleksibilitas finansial dan model pembiayaan inovatif.

#### **F. Peluang Untuk Lompatan**

Namun di balik semua tantangan, ada peluang yang jauh lebih besar. Dengan satu entitas logistik nasional:

- Kita bisa membangun sistem logistik berbasis data yang cerdas dan terintegrasi.

- Bisa memetakan jalur distribusi dari pelabuhan hingga pedalaman dengan efisiensi biaya dan waktu.
- Bisa menguatkan UMKM dan pertanian lokal dengan akses distribusi yang lebih merata.
- Dan yang paling utama, kita bisa menurunkan biaya logistik nasional ke kisaran ideal (11--14% dari PDB) dalam 5--10 tahun ke depan, sehingga produk Indonesia makin kompetitif di pasar dunia.

Bayangkan jika Pos Indonesia berperan di last-mile, KAI Logistik di *middle-mile*, dan Pelindo sebagai tulang punggung pelabuhan. Bila diikat dalam satu sistem, Indonesia tak hanya efisien, tapi juga berdaulat logistik.

#### **G. Sebuah Catatan Reflektif**

Rencana penggabungan ini bukan sekadar urusan Kementerian BUMN, para direksi, atau konsultan bisnis. Ini soal mimpi besar kita sebagai bangsa: membentuk sistem logistik nasional yang bukan hanya kuat, tapi juga adil dan berpihak pada rakyat kecil. Yang tidak hanya menguntungkan neraca perusahaan, tapi juga memajukan kehidupan petani di Wamena, nelayan di Natuna, dan pelaku UMKM di Sumba.

Seperti pembangunan jalan tol yang menghubungkan kota, maka logistik yang terintegrasi akan menghubungkan harapan. Karena pada akhirnya, logistik bukan soal barang, tetapi soal kehidupan: kehidupan yang bergerak, berpindah, dan terhubung.

Indonesia tidak kekurangan sumber daya. Yang dibutuhkan adalah keberanian untuk merombak yang lama dan membangun yang baru. Dan rencana penggabungan 18 BUMN logistik ini bisa menjadi salah satu tonggak sejarah reformasi ekonomi terbesar dalam dua dekade terakhir -- jika dikerjakan dengan serius, transparan, dan visioner.

Mari kita kawal bersama: bukan hanya untuk efisiensi logistik, tetapi demi cita-cita Indonesia yang lebih tangguh, lebih adil, dan lebih terhubung.

# BAB VII

## 3 POTENSI BESAR, 5 TANTANGAN UTAMA, 7 SOLUSI BAGI LOGISTIK INDONESIA

---

### A. Tautan Isi BAB VII

Tautan:

<https://www.kompasiana.com/wahyudiadiprasetyo6723/683b00e8ed641514646ea182/3-potensi-besar-5-tantangan-utama-7-solusi-bagi-logistik-indonesia>

### B. Logistik Indonesia Menjemput Tadir Bersama Sebagai Pelaku Utama Poros Rantai Pasokan Dunia.

Di tengah dunia yang semakin terhubung dan kompetitif, sektor logistik memegang peran strategis yang tak lagi bisa dipandang sebelah mata. Ia bukan sekadar urusan pengangkutan barang, tetapi menjadi nadi utama dari denyut perekonomian sebuah bangsa. Indonesia---dengan keunikan geografisnya sebagai negara kepulauan terbesar di dunia---justru memiliki peluang besar menjadikan logistik sebagai keunggulan strategis. Namun peluang itu belum benar-benar tergarap maksimal.

Kini, saatnya kita bicara lebih jujur dan terbuka. Indonesia punya potensi logistik yang luar biasa besar. Namun di saat yang sama, kita juga memikul tantangan yang tak ringan. Lantas, bagaimana membalikkan tantangan menjadi kekuatan? Bagaimana menjadikan logistik sebagai lokomotif ekonomi nasional?

### **C. Potensi yang Terlalu Besar untuk Diabaikan**

Ada tiga potensi utama yang menempatkan logistik Indonesia di jalur emas transformasi ekonomi nasional:

Pertama, ukuran pasar (*market size*) logistik Indonesia sangat menjanjikan. Dengan populasi lebih dari 270 juta jiwa dan pertumbuhan *e-commerce* yang agresif, nilai pasar logistik nasional diperkirakan menembus USD 81 miliar pada 2025. Indonesia adalah raksasa yang tengah bangkit di jantung Asia Tenggara.

Kedua, sektor logistik menyumbang sekitar 5--6% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Ini adalah sektor pengungkit. Ketika efisien, ia menurunkan harga barang dan meningkatkan daya saing. Ketika tak efisien, ia justru menjadi beban ekonomi.

Ketiga, posisi geografis Indonesia sangat strategis. Kita berada di perlintasan dua samudera dan dua benua. Selat Malaka, Sunda, dan Lombok menjadi urat nadi pelayaran dunia. Bila dikelola dengan visi besar, Indonesia dapat menjelma menjadi *logistics hub* kawasan Asia Pasifik.

### **D. Namun Realitas Masih Jauh dari Harapan**

Ironisnya, potensi besar ini belum berbanding lurus dengan performa di lapangan. Setidaknya ada lima tantangan serius yang selama ini membelenggu:



1. Cakupan wilayah yang kompleks. Tingginya biaya logistik di wilayah timur, akses terbatas, serta infrastruktur yang timpang membuat distribusi menjadi tidak merata.
2. Regulasi yang tumpang tindih. Banyaknya kementerian yang mengatur sektor logistik tanpa koordinasi menyebabkan kebijakan berjalan parsial. Satu simpul berubah, simpul lain terjepit.
3. Keterbatasan SDM logistik. Kita kekurangan tenaga logistik yang kompeten. Banyak pekerja belum tersertifikasi dan belum terpapar teknologi mutakhir.
4. Adopsi teknologi masih rendah. Sistem pelacakan, otomasi gudang, dan integrasi digital masih menjadi barang mewah bagi sebagian besar pelaku usaha, terutama di daerah.
5. Tingginya biaya logistik nasional. Saat ini, biaya logistik Indonesia masih di kisaran 14--17% dari PDB. Bandingkan dengan Malaysia yang hanya 12% atau Jepang yang 8%. Selisih itu adalah harga mahal yang kita bayar karena ketidakefisienan.

#### **E. Solusi Struktural, Bukan Tambal Sulam**

Menyelesaikan persoalan logistik nasional tidak cukup dengan proyek jangka pendek atau tambal sulam birokrasi. Dibutuhkan visi besar, solusi menyeluruh, dan keberanian politik. Setidaknya ada tujuh langkah konkret yang bisa diambil:

1. Bentuk Badan Khusus Logistik Setingkat Menteri. Sebuah lembaga yang tidak hanya mengoordinasi, tetapi juga

memiliki mandat, anggaran, dan kewenangan mengatur seluruh simpul logistik nasional.

2. Percepat digitalisasi ekosistem logistik. Bangun *platform e-logistics* nasional yang mengintegrasikan pelaku usaha, pemerintah, bea cukai, dan pengguna jasa.
3. Revolusi SDM logistik. Perbanyak pelatihan, pendidikan vokasi, dan sertifikasi berbasis industri. Kolaborasi dengan akademi logistik, kampus, dan industri adalah kuncinya.
4. Bangun infrastruktur berbasis konektivitas. Tak hanya jalan dan pelabuhan, tetapi juga *dry port*, *cold chain*, pusat distribusi regional, dan jalur logistik intermoda.
5. Dorong kolaborasi dan konsolidasi pelaku usaha. Berikan insentif fiskal bagi pelaku logistik yang berbagi sistem, berbagi kendaraan, berbagi gudang. Inilah fondasi *Smart Logistics*.
6. Lakukan deregulasi dan harmonisasi kebijakan. Pangkas perizinan berlapis. Permudah ekspor-impor. Tingkatkan transparansi dan kecepatan layanan publik.
7. Posisikan logistik sebagai alat kedaulatan dan keadilan. Gunakan logistik untuk mengatasi disparitas wilayah, menjamin distribusi pangan dan energi, serta merespons bencana secara cepat dan tepat.

#### **F. Logistik untuk Keadilan dan Kesejahteraan**

Logistik bukan sekadar soal barang pindah dari titik A ke titik B. Lebih dari itu, ia adalah instrumen pemerataan, keadilan sosial, dan daya saing bangsa. Negara yang logistiknya unggul, akan memenangkan masa depan.

Bayangkan jika ongkos logistik nasional bisa turun dari 14% ke 8%--kita bisa menghemat lebih dari Rp 1.000 triliun per tahun. Angka itu cukup untuk membangun 100 rumah sakit, 1.000 sekolah, atau memberi subsidi pupuk bagi jutaan petani.

Kini saatnya logistik tidak hanya dibahas di ruang seminar dan rapat birokrasi, tapi dibumikan dalam kebijakan konkret. Indonesia tidak boleh selamanya menjadi pasar bagi logistik asing. Kita harus menjadi pemain utama di rumah sendiri.

#### **G. Penutup: Menjemput Takdir Logistik Indonesia**

Logistik adalah wajah dari peradaban. Bila wajah itu kusam, maka kita tak akan bisa bersaing. Bila wajah itu bersinar, maka Indonesia akan menjadi simpul penting dalam rantai pasok global. Dunia sedang berubah. Rantai pasok dunia sedang bergeser. Indonesia punya semua alasan untuk tidak tertinggal.

Mari kita jemput takdir logistik nasional dengan strategi besar, kepemimpinan kuat, dan komitmen bersama. Dari Sabang hingga Merauke, logistik yang efisien adalah hak seluruh rakyat Indonesia.

Catatan Penulis: Artikel ini ditulis sebagai bagian dari dorongan untuk menjadikan logistik sebagai sektor prioritas pembangunan nasional. Masukan dan diskusi dari para pembaca sangat dinantikan untuk memperkaya gagasan bersama.

# Daftar Pustaka

---

Penulisan daftar pustaka menggunakan style APA. APA Style merupakan gaya atau model pengutipan dan perujukan (*citation style* atau *referencing style*) dalam penulisan ilmiah yang dikembangkan oleh American Psychological Association (APA).

Font yang digunakan adalah Calibri, ukuran 10, normal, spasi 1,5. Posisi justify.

Contoh:

- Mirza, F. (1997). Hubungan Remaja dan Penyimpangan Sosial (Edisi 2). Asosiasi Psikologi Jakarta. <https://lib.psijkt.ac.id/123abc>
- Stevens, Izzie. (2008). *Surgery for Trauma Patients*. Surgeon Profession Journal, 3(1), 48-55.
- Sendjaja, Sasa Djuarsa. (2014). Pengantar Teori Komunikasi. Universitas Terbuka.

# Profil Penulis

---



**W**ahyudi Adiprasetyo lahir di Klaten pada tanggal 15 April 1963 dan kini tinggal di Bandung, kota tempat ia mengajar dan merenung. Ia adalah dosen tetap di Universitas Logistik dan Bisnis Internasional (ULBI), sebuah kampus yang menjadi rumahnya dalam membentuk nalar kritis dan memperjuangkan keberlanjutan

intelektual generasi muda. Pendidikan formalnya ia tempuh di Bandung dan Yogyakarta, dua kota yang membentuk fondasi cara berpikir dan sensitivitas sosialnya. Ia menyelesaikan studi sarjana bidang ekonomi di Universitas Terbuka dan melanjutkan pendidikan pascasarjana di Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, pada bidang Ilmu Manajemen.

Sejak lama, Wahyudi dikenal sebagai sosok yang tidak hanya mengajar di ruang kelas, tetapi juga berusaha membumikan ilmu melalui tulisan dan pembelajaran lintas ruang. Ia terlibat dalam berbagai kegiatan riset, pelatihan, pengembangan kurikulum, dan penyusunan kebijakan dalam bidang pos, logistik, dan transformasi digital. Namun sejak 2025, sebuah titik balik terjadi—ia mulai menulis setiap hari, membagikan pemikiran dan perasaan melalui buku-buku yang dilahirkan maupun melalui media sosial, khususnya LinkedIn dan Kompasiana.

Tulisan-tulisan itu tidak selalu rapi, kadang melompat-lompat, namun semuanya hidup. Ia menulis bukan karena ingin viral, tetapi karena tidak tahan membiarkan hari berlalu tanpa jejak makna. Gaya tulisnya mengalir, reflektif, kadang tajam, kadang melankolis, tapi selalu jujur. Ia tidak takut untuk menantang arus, membuka luka sosial, atau mempertanyakan sistem yang beku. Bagi Wahyudi, menulis adalah bagian dari hidup, bukan pelengkap. Ia percaya bahwa literasi publik harus diisi oleh suara yang berani, jujur, dan tidak selalu setuju.

Kini, ia terus menulis, mengajar, dan mendorong siapa pun yang ia temui untuk tak berhenti mencari makna—baik di buku, di jalan, di ruang kelas, maupun di kehidupan yang sering tak bisa dijelaskan dengan teori semata.