

Logistics Journal

www.alfijatim.org
alfijatim@alfijatim.or.id

Harga BBM Nonsubsidi Melambung, Berpotensi Menghambat Penurunan Biaya Logistik

Kurangi Emisi Karbon, Industri Logistik Percepat Adopsi Kendaraan Rendah Emisi

Indonesia Sulit Jadi Port Hub Global, Ini Penjelasan Wamenlu



SPBU

PERTAMAX
Rp 18.900/L

VERULJET
Rp 10.000/L

PERTAMINA DEZ
No 18.500/L

**Pemimpin Umum
/Penanggungjawab :**

Sebastian Wibisono, S.E

Pemimpin Redaksi
M. Diah Agus Muslim

Dewan Redaksi :

Budi Leksono
Palevi V. Masdulhak
M. Husni
Yayuk Suryawati
Candra Ary Irawan
Kristanti Erisandi Mahendra
Resna Erik Christian Cahyono
Alphard Rezha Perdana
Yosua Bati
Savira Amanda Probo Putri
Ika Rachma Nataria
FX. Tri Parmadi
Suroso Keri Wibowo
Sukma Handriadianto, S.E
Andre Julius Lamahayu
Patut Sri Kuncoro

**Penanggungjawab
Penerbitan :**

Ima Sumaryani

Distribusi/Iklan :
Darmono

Desainer
Febri Jafriya Finuri, S.Kom.

Alamat Redaksi :
Jl. Perak Barat No. 211
Surabaya 60165
T. (031) 329 2310, 329 7280
F. (031) 329 7892
www.alfijatim.org
alfijatim@alfijatim.or.id

Kenaikan BBM Nonsubsidi dan Efek Domino pada Biaya Logistik

Kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) nonsubsidi selalu membawa konsekuensi berantai terhadap berbagai sektor ekonomi, terutama logistik. Dalam struktur biaya distribusi barang, BBM menjadi komponen utama yang menentukan besarnya ongkos transportasi. Ketika harga BBM nonsubsidi naik, pelaku usaha logistik nyaris tidak memiliki ruang untuk menghindari penyesuaian tarif. Akibatnya, biaya pengiriman barang meningkat, dan beban itu pada akhirnya akan diteruskan ke konsumen.

Sektor logistik di Indonesia sangat bergantung pada moda transportasi darat, laut, dan udara yang seluruhnya membutuhkan bahan bakar dalam jumlah besar. Truk pengangkut bahan pokok, kapal distribusi antarpulau, hingga kendaraan niaga untuk jasa kurir, semuanya terdampak langsung oleh lonjakan harga BBM nonsubsidi. Dalam praktiknya, kenaikan harga bahan bakar akan menaikkan biaya operasional harian, mulai dari pengeluaran untuk solar industri, bensin, hingga biaya pemeliharaan armada yang ikut terdorong akibat intensitas penggunaan.

Efeknya tidak berhenti pada perusahaan logistik. Distributor, pedagang grosir, hingga pelaku UMKM yang mengandalkan pasokan bahan baku dari luar daerah ikut merasakan tekanan. Biaya logistik yang lebih tinggi membuat harga jual barang meningkat. Dalam jangka pendek, kondisi ini memicu inflasi karena harga kebutuhan pokok, produk industri, hingga jasa distribusi mengalami penyesuaian. Dalam jangka panjang, daya beli masyarakat berpotensi menurun apabila kenaikan harga barang tidak diimbangi dengan peningkatan pendapatan.

Wilayah kepulauan dan daerah terpencil menjadi pihak yang paling rentan. Indonesia sebagai negara maritim menghadapi tantangan geografis yang membuat distribusi barang ke pulau-pulau kecil membutuhkan biaya besar sejak awal. Ketika BBM nonsubsidi naik, ongkos transportasi laut ikut melonjak. Daerah yang bergantung pada pasokan dari kota besar akan menghadapi disparitas harga yang semakin lebar. Masyarakat di wilayah terluar pun berpotensi membayar harga kebutuhan pokok jauh lebih mahal dibandingkan masyarakat perkotaan.

Situasi ini menuntut kebijakan yang lebih strategis dari pemerintah. Kenaikan BBM nonsubsidi memang kerap dipengaruhi dinamika harga minyak dunia dan beban fiskal negara. Namun dampaknya terhadap rantai distribusi harus diantisipasi dengan kebijakan pendukung, seperti insentif bagi sektor logistik, percepatan pembangunan infrastruktur transportasi, serta optimalisasi moda distribusi yang lebih hemat energi. Tanpa intervensi yang tepat, kenaikan BBM nonsubsidi akan terus memicu biaya logistik tinggi dan memperlemah daya saing ekonomi nasional (Guslim – Apr 26).

PENGURUS DPW ALFI/ILFA JATIM



Harga BBM Nonsubsidi Melambung, Berpotensi Menghambat Penurunan Biaya Logistik

JAKARTA (LOGISTIK) : Lonjakan harga bahan bakar nonsubsidi memberikan ujian terhadap penurunan biaya logistik Indonesia yang ditargetkan mencapai angka 12,5% terhadap produk domestik bruto (PDB) pada 2029 mendatang.

Kenaikan yang terjadi dalam waktu singkat itu berpotensi memicu kenaikan biaya distribusi dan merambat ke harga barang yang diterima konsumen.

PT Pertamina (Persero) menaikkan sejumlah harga BBM nonsubsidi per Sabtu (18/4/2026). Berdasarkan laman MyPertamina, harga Pertamina Turbo (RON 98) melonjak dari Rp13.100 per liter menjadi Rp19.400 per liter.

Kenaikan juga terjadi pada Dexlite dari Rp14.200 menjadi Rp23.600 per liter, serta Pertamina Dex dari Rp14.500 menjadi Rp23.900 per liter. Di sektor laut, harga high speed diesel (HSD) B40 naik Rp5.100 sejak awal April 2026 menjadi Rp28.150 per liter untuk wilayah 1.

Kenaikan harga energi tersebut langsung menekan struktur biaya operasional pelaku logistik, terutama pelayaran yang sangat bergantung pada BBM nonsubsidi.

Ketua Umum DPP Indonesian National Ship-owners' Association (INSA) Carmelita Hartoto

menyebut komponen bahan bakar menyumbang mayoritas biaya operasional. “Yang pasti bila ada kenaikan harga solar industri berpengaruh pada biaya operasional, karena komponennya mencapai 50%–60% dari biaya operasional,” ujarnya kepada Bisnis, Rabu (22/4/2026).

Tekanan biaya ini membuka ruang penyesuaian tarif, meskipun keputusan tetap berada di masing-masing operator. Sejumlah badan usaha pelabuhan bahkan telah mengajukan kenaikan tarif jasa, seiring lonjakan biaya energi. Namun, pelaku usaha masih menahan diri untuk menaikkan tarif secara luas.

Memei, sapaannya, mengatakan bahwa sebagian besar pelaku pelayaran masih mencermati dampak lanjutan terhadap harga barang dan daya beli masyarakat.

“Masih banyak yang mencermati penyesuaian tarif ini dengan pertimbangan dampak kenaikan harga komoditi yang diakibatkan sehingga menurunkan daya beli masyarakat,” lanjutnya.



Sikap serupa terlihat di sektor logistik darat. Pelaku usaha memilih menahan tekanan biaya melalui efisiensi operasional.

PR Media Relations J&T Cargo Natalia Pangaribuan mengatakan perusahaan melakukan penyesuaian internal untuk menjaga kelancaran distribusi tanpa menaikkan tarif.

“Penyesuaian yang dilakukan lebih pada pengelolaan operasional secara keseluruhan, seperti pengaturan rute, distribusi, dan utilisasi armada agar tetap efisien,” ungkapnya.

Dia menegaskan, hingga saat ini perusahaan masih menjaga stabilitas layanan dan belum melakukan penyesuaian tarif kepada pelanggan.

Di sisi lain, tekanan biaya mulai dirasakan di sektor pelabuhan. Ketua Umum Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia (ABUPI) Liana Trisnawati mengakui pelaku usaha menghadapi dilema antara menjaga tarif dan menekan biaya.

Menurutnya, penyesuaian tarif di pelabuhan harus melalui kesepakatan dengan pelaku pelayaran, sehingga keputusan belum bisa dilakukan secara seragam di seluruh wilayah.

Kondisi ini mencerminkan tekanan berlapis di sektor logistik, di mana biaya operasional meningkat, tetapi ruang untuk menaikkan tarif masih terbatas.

Di tengah tekanan tersebut, pelaku usaha meminta dukungan kebijakan untuk menjaga keberlanjutan operasional. INSA, misalnya, mengusulkan insentif fiskal, mulai dari penghapusan PPN dan pajak bahan bakar, hingga penjadwalan ulang pinjaman perbankan.

Efisiensi Logistik jadi Penentu

Tekanan biaya logistik ini berpotensi merambat ke harga barang, terutama di jalur distribusi antarpulau yang sangat bergantung pada transportasi laut.

Ekonom Bank Permata Josua Pardede menilai kenaikan BBM nonsubsidi berpotensi lebih cepat diteruskan ke harga barang melalui jalur laut dibandingkan darat yang masih menggunakan solar subsidi.

“Meskipun dampaknya tidak akan satu band-

ing satu, tetapi tetap nyata dan cenderung lebih cepat terasa di jalur laut,” ujarnya.

Dia menjelaskan biaya pelayaran tidak hanya dipengaruhi bahan bakar, tetapi juga waktu tunggu kapal, waktu sandar, dan berbagai biaya pelabuhan yang masih tinggi. Dalam kondisi saat ini, waktu tunggu kapal di pelabuhan umum masih mencapai 2 hingga 3 hari, sehingga meningkatkan biaya logistik secara keseluruhan.

Dengan struktur logistik Indonesia yang masih berada di kisaran 14%–15% terhadap PDB dan sangat bergantung pada jalur laut, kenaikan biaya energi dinilai berisiko mendorong harga barang, terutama untuk komoditas antarpulau dengan margin tipis.

Josua menilai dampak paling cepat akan dirasakan pada harga pangan dan barang konsumsi sehari-hari.

Di sisi industri, sektor manufaktur berbasis petrokimia, plastik, dan kemasan juga dinilai rentan terhadap kenaikan biaya energi dan logistik.

Lebih jauh, dia menilai intervensi pemerintah diperlukan, tetapi harus difokuskan pada efisiensi sistem logistik, bukan sekadar menahan harga energi.

“Masalah utama logistik kita justru ada pada sistem yang belum terintegrasi, konektivitas pelabuhan-hinterland yang belum optimal, serta waktu tunggu yang masih tinggi,” ujarnya.

Menurutnya, langkah yang lebih efektif adalah menekan biaya pelabuhan, mempercepat integrasi sistem logistik nasional, serta memperbaiki konektivitas dan sinkronisasi distribusi.

Di tengah kondisi tersebut, target penurunan biaya logistik menjadi 12,5% terhadap PDB dinilai semakin sulit dicapai dalam jangka pendek.

“Target itu masih layak sebagai sasaran jangka menengah, tetapi untuk jangka dekat menjadi jauh lebih sulit,” ujarnya.

Dia menilai target tersebut baru realistis jika reformasi pelabuhan, digitalisasi, dan integrasi rantai pasok berjalan konsisten (Logistik/bisnis.com/hd).

Kurangi Emisi Karbon, Industri Logistik Percepat Adopsi Kendaraan Rendah Emisi

JAKARTA (LOGISTIK) : Upaya mendorong sektor logistik yang lebih ramah lingkungan semakin mendapat perhatian, seiring meningkatnya tekanan global untuk menurunkan emisi karbon.

Sustainability Report 2025 yang dirilis oleh perusahaan logistik berbasis platform, Lalamove, mencatat lebih dari 60% pesanan di China telah dilayani menggunakan kendaraan energi baru, melampaui target internal yang sebelumnya ditetapkan untuk 2028. Pada segmen kendaraan van, angkanya mencapai 67%.

Managing Director Lalamove Indonesia, Andito B. Prakoso, mengatakan percepatan adopsi kendaraan rendah emisi menjadi bagian dari upaya menekan dampak lingkungan dari operasional logistik.

“Secara global, penggunaan kendaraan energi baru telah melampaui target yang ditetapkan lebih awal. Ini menjadi salah satu langkah untuk mengurangi emisi dari aktivitas pengiriman yang terus meningkat,” ujarnya.

Langkah tersebut dilakukan sebagai bagian dari upaya menekan emisi dari aktivitas operasional mitra pengemudi, yang selama ini menjadi kontributor utama jejak karbon perusahaan.

Selain melalui peningkatan penggunaan kendaraan rendah emisi, efisiensi operasional juga didorong melalui optimalisasi sistem pencocokan pesanan dan rekomendasi rute.

Meski demikian, transformasi menuju logistik hijau masih menghadapi sejumlah tantangan, termasuk ketersediaan infrastruktur kendaraan listrik, biaya investasi awal, serta kesiapan ekosistem pendukung di berbagai negara berkembang.

Dalam beberapa tahun terakhir, adopsi kendaraan energi baru atau new energy vehicles (NEV) mulai dipandang sebagai salah satu solusi untuk menekan emisi, terutama dalam kategori emisi tidak langsung (Scope 3) yang kerap mendominasi jejak karbon perusahaan logistik.

Selain itu, pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan efisiensi rute dan mengurangi perjalanan tanpa muatan juga dinilai berkontribusi signifikan terhadap pengurangan emisi per pengiriman.

Selain aspek lingkungan, laporan tersebut juga menyinggung upaya lain seperti peningkatan standar keselamatan operasional dan penguatan perlindungan data.

Namun, dorongan terhadap pengurangan emisi dan efisiensi logistik menjadi salah satu fokus utama yang semakin mendapat perhatian dalam strategi bisnis perusahaan logistik global (Logistik/bisnis.com/hd).



Indonesia Sulit Jadi Port Hub Global, Ini Penjelasan Wamenlu

JAKARTA (LOGISTIK) : Wakil Menteri Luar Negeri (Wamenlu) Arif Havas Oegroseno mengungkapkan sejumlah faktor yang membuat Indonesia sulit menjadi global logistic hub. Ia menyoroti posisi geografis, fragmentasi permintaan domestik, keterbatasan hinterland, hingga biaya dan prosedur logistik sebagai kendala utama.

Havas menyebut, dalam peta pelayaran global, Indonesia tidak berada pada jalur utama perdagangan dunia. Menurutnya, sejumlah pelabuhan besar di Amerika, Eropa, dan Asia menjadi simpul utama rantai pasok global.

“Dari sisi arus, navigasi, perjalanan kapal, global supply chain kita terlalu jauh. Ya mungkin enggak terlalu jauh dari sisi kilometer, tetapi itu tambahnya 6 jam sampai 12 jam off dari Selat Malaka dan Selat Singapura,” kata Havas dalam Seminar Nasional Abupi: Memperkuat Sinergi, Mendorong Transformasi Pelabuhan Nasional di Jakarta, Rabu (22/4/2026).

Havas menambahkan, pelayaran global memiliki rute utama dan sekunder. Adapun

Indonesia berada pada rute sekunder, seperti Selat Sunda dan Selat Lombok yang umumnya dilalui komoditas tertentu, bukan kargo barang umum.

“Kalau kita lihat globalroute, ya memang kita menguasai Selat Malaka dan Selat Singapura. Namun, ada namanya rute utama dan rute secondary. Ya rute secondary itu kita di Selat Sunda dan Selat Lombok,” papar dia.

Ia menyoroti pelabuhan di pantai timur Sumatra, seperti Belawan, Kuala Tanjung, dan Dumai yang dinilai belum mampu bersaing dengan pelabuhan utama kawasan. “Yang ada di main route sebenarnya di Malaka, di Sumatra, tapi itu semua kalah dengan Singapura dan Tanjung Pelepas (Malaysia),” ujar Havas.



Selain faktor geografis, Havas menuturkan, fragmentasi permintaan domestik akibat kondisi kepulauan menjadi kendala tersendiri. “Jadi kalau barangnya sana penuh, pulangnya kosong. Jadi enggak mau pergi ke sana (arah Indonesia timur). Inilah masalah yang kita hadapi,” terang dia.

Havas menyoroti keterbatasan hinterland, termasuk konektivitas rel kereta api dan jalan raya. Menurutnya, wilayah yang tidak dilalui jalur utama logistik cenderung tertinggal secara ekonomi.

“Daerah yang tidak dilewati major shipping route itu memang tidak maju secara ekonomi. Kita terlalu off dari mainline, ya memang sulit (Indonesia) untuk jadi bagian dari globalhub,” tutur Havas.

Selain itu, faktor biaya dan prosedur logistik turut memengaruhi daya saing pelabuhan Indonesia. Havas menilai Indonesia perlu menentukan arah kebijakan, apakah ingin memiliki banyak pelabuhan kecil atau fokus pada satu hingga dua pelabuhan hub berskala global.

Dia menegaskan, jika Indonesia ingin membangun hub global, maka pelabuhan harus dekat dengan Selat Malaka, memiliki kedalaman memadai, biaya transshipment kompetitif, serta didukung hinterland kuat dan kepastian volume industri.

“Kalau kita mau benar-benar ingin punya satu atau dua hub yang menjadi bagian dari globalhub, ya mau enggak mau harus dekat dengan Selat Malaka,” tegas Havas.

Pemerintah melalui Kementerian Perindustrian (Kemenperin) dengan Kementerian Perdagangan (Kemendag) berencana untuk membuka pintu komoditas impor baru di Indonesia bagian timur.

Adapun sederet komoditas yang dibidik, seperti tekstil dan produk tekstil, pakaian jadi dan aksesoris pakaian jadi, keramik, elektronik, alas kaki, kosmetik, dan barang tekstil sudah jadi lainnya. Pintu masuk tujuh komoditas impor ini akan dipindah ke luar Pulau Jawa, tepatnya di Pelabuhan Sorong, Papua Barat dan Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara (Logistik/investortrust.id/hd).





KAI Hadirkan KA Brumbung Cargo untuk Logistik Demak-Jakarta, Kapasitas Muatan Hingga 800 Ton

JAKARTA (LOGISTIK) : PT KERETA Api Indonesia (Persero) atau KAI menghadirkan rangkaian kereta api peti kemas KA Brumbung Cargo pada Kamis, 16 April 2026. Vice President Corporate Communication KAI Anne Purba mengatakan, kereta barang tersebut memiliki rangkaian 20 gerbong datar atau setara 40 Twenty-foot Equivalent Unit (TEUs).

Kereta itu memiliki kapasitas angkut hingga 800 ton dalam satu perjalanan dan melayani pengiriman multikomoditas dengan frekuensi satu kali setiap dua hari. “Skema operasional ini memberikan ruang bagi pelaku usaha untuk menyesuaikan kebutuhan distribusinya secara lebih terukur,” kata Anne dalam keterangan tertulis, Senin, 20 April 2026.

Kereta ini melayani pengangkutan barang dari Stasiun Brumbung, Kabupaten Demak, menuju Stasiun Pasoso, Jakarta. Kehadiran KA Brumbung Cargo menambah kapasitas layanan angkut logistik di Pulau Jawa. Layanan tersebut dirancang untuk memberikan pilihan distribusi yang lebih efisien dan terjadwal bagi pelaku usaha.

Anne mengatakan Stasiun Brumbung menjadi titik keberangkatan strategis untuk memenuhi permintaan di wilayah Jawa Tengah, khususnya Daerah Operasi 4 Semarang. Jalur yang digunakan menghubungkan kawasan produksi dengan pusat distribusi di Jakarta, sehingga memperkuat konektivitas logistik antardaerah.

Menurut data KAI, kinerja angkutan barang di Daerah Operasi 4 Semarang selama triwulan I tahun 2026, angkutan peti kemas tercatat 58.770 ton, meningkat 16 persen dibandingkan tahun 2025 sebesar 50.459 ton. Angkutan seperti barang hantaran paket (BHP) juga mencapai 693 ton atau meningkat 31 persen, serta angkutan lainnya sebesar 11.020 ton atau tumbuh 122 persen.

“Sementara itu, angkutan parcel tercatat 1.137 ton, menyesuaikan dengan dinamika kebutuhan distribusi,” ujar Anne.

Anne menyampaikan bahwa pengembangan angkutan barang berbasis rel juga berdampak pada efisiensi sistem transportasi secara keseluruhan. Perpindahan distribusi ke kereta api mengurangi kepadatan di jalan raya serta menjaga kondisi infrastruktur tetap optimal.

“Perjalanan logistik yang beralih ke kereta api memberikan manfaat yang lebih luas, mulai dari efisiensi biaya hingga kelancaran distribusi di berbagai wilayah,” ucapnya (Logistik/tempo.co/hd).



Pemerintah Gabungkan 15 BUMN Logistik Jadi Satu Entitas

JAKARTA (LOGISTIK) : Badan Pengaturan Badan Usaha Milik Negara (BP BUMN) tengah mempercepat konsolidasi 15 BUMN sektor logistik menjadi satu badan usaha, yang ditargetkan rampung dalam satu bulan ke depan.

Kepala BP BUMN Dony Oskaria mengatakan bahwa proses konsolidasi ini merupakan bagian dari transformasi bisnis BUMN yang diharapkan mampu memperkuat daya saing BUMN. Di samping itu, ia berharap transformasi ini dapat membuat manfaat BUMN logistik semakin dirasakan oleh masyarakat Indonesia.

“Kita akan mengonsolidasikan 15 (BUMN logistik), sudah mulai prosesnya. InsyaAllah juga dalam satu bulan ini akan selesai dan akan kita announce 15 perusahaan menjadi satu perusahaan logistik nasional,” ujarnya, Selasa (7/4).

Sebelumnya, BP BUMN menyatakan bahwa PT Pos Indonesia diharapkan menjadi perusahaan jangkar dalam konsolidasi tersebut. Perusahaan itu nantinya akan membawahi anak usaha BUMN di ekosistem logistik, seperti PT Semen Indonesia Logistik, PT Pupuk Indonesia Logistik, dan PT KAI Logistik.

Dony menambahkan bahwa proses konsolidasi tersebut merupakan bagian dari restrukturisasi BUMN yang ditargetkan rampung tahun ini. Konsolidasi ini diharapkan dapat

mengoptimalkan kemampuan bisnis BUMN serta menciptakan proses bisnis yang lebih efektif dan efisien.

“InsyaAllah mudah-mudahan semakin cepat proses transformasi BUMN dan semakin terasakan manfaatnya oleh masyarakat Indonesia,” imbuh dia.

Sebelumnya, Presiden Prabowo Subianto dalam beberapa kesempatan menekankan pentingnya rasionalisasi jumlah BUMN melalui restrukturisasi. Menurutnya, langkah tersebut diharapkan tidak hanya meningkatkan efisiensi, tetapi juga memperkuat daya saing BUMN di tingkat global.

Ia menilai efektivitas restrukturisasi ini telah terbukti ketika pemerintah mendirikan Badan Pengelola Investasi (BPI) Danantara pada Februari tahun lalu, yang disebut berhasil mencatat return on asset (ROA) sebesar 300 persen pada tahun pertamanya.

“Jadi, premis kita ternyata benar. Konsolidasi satu manajemen dengan rasional, dengan standar-standar terbaik dunia, return on asset saya terima di atas 300 persen,” ujar Prabowo dalam sambutannya pada peringatan satu tahun Danantara bulan lalu.



Presiden Prabowo Ekspor 250 Ribu Ton Urea ke Australia, Dapat Apresiasi PM Albanese

Presiden Prabowo Subianto menyetujui ekspor pupuk urea Indonesia ke Australia sebesar 250.000 ton pada tahap pertama. Perdana Menteri (PM) Australia Anthony Albanese menyampaikan apresiasi ke Prabowo atas keputusan tersebut.

Apresiasi itu disampaikan PM Albanese langsung ke Prabowo melalui telepon, Selasa (21/4/2026). Momen teleponan itu diunggah di akun Instagram Sekretariat Kabinet.

“Selasa sore, 21 April 2026, Presiden Prabowo menerima telepon dari Perdana Menteri Australia, Anthony Albanese. Dalam komunikasi tersebut, PM Albanese menyampaikan apresiasi atas persetujuan Bapak Presiden terkait ekspor pupuk urea Indonesia ke Australia sebesar 250.000 ton pada tahap pertama,” kata Seskab Teddy Indra Wijaya.

Teddy menjelaskan Indonesia juga akan mengekspor pupuk urea ke negara lainnya. Total komitmen

ekspor disebut mencapai kurang lebih dari 1 juta ton.

“Ke depan, sebagian pupuk urea juga akan diekspor ke India, Filipina, Thailand, dan Brasil, dengan total komitmen ekspor mencapai kurang lebih 1 juta ton,” ujarnya.

Berdasarkan data Menteri Pertanian Andi Amran Sulaiman, total produksi urea nasional adalah sebesar 7,8 juta ton. Pasokan itu diharapkan dapat memenuhi kebutuhan dalam negeri sekaligus memperkuat kontribusi Indonesia di pasar global.

“Sesuai data Menteri Pertanian, total produksi urea nasional adalah sebesar 7,8 juta ton dan kebutuhan dalam negeri sekitar 6,3 juta ton, langkah ini diharapkan tetap menjaga ketahanan pasokan domestik sekaligus memperkuat kontribusi Indonesia di pasar global,” kata Teddy (Logistik/detik.com/hd).



Pelindo Sinergi Perkuat Kapabilitas SDM di Tengah Dinamika Logistik

JAKARTA (LOGISTIK) : PT Pelindo Sinergi Lokaseva (SPSL) berkomitmen membangun ekosistem kerja yang adaptif dan kolaboratif, guna menghadirkan layanan yang lebih efektif, efisien, dan bernilai tambah bagi pelanggan serta pemangku kepentingan. Ini dilakukan dengan menyelenggarakan Lean Six Sigma Simulation yang diikuti oleh 22 pekerja lintas fungsi di lingkungan SPSL Group pada 1 April 2026 di Pelindo Tower, Jakarta.

Direktur Keuangan, SDM, dan Manajemen Risiko Pelindo Sinergi Lokaseva Herman Susilo menyampaikan, melalui metode simulasi, peserta diajak untuk memahami alur bisnis secara end-to-end, mengidentifikasi ruang perbaikan serta merumuskan perbaikan yang terukur berbasis data. Kata dia, penguatan kapabilitas SDM menjadi elemen penting dalam mendukung transformasi perusahaan di tengah dinamika industri logistik yang terus berkembang.

“Pengembangan kapabilitas SDM merupakan fondasi utama dalam mendorong transformasi perusahaan. Kami ingin membangun budaya kerja yang tidak hanya berfokus pada eksekusi, tetapi juga pada kemampuan untuk terus beradaptasi, berinovasi, bekerjasama dan melakukan perbaikan secara berkelanjutan di seluruh lini proses bisnis,” ujar Herman seperti dikutip dari keterangan tertulis, Senin, 13 April 2026.

Herman menekankan, hal ini sejalan dengan komitmen perusahaan dalam mendorong penerapan pendekatan berbasis proses dan data sebagai kunci peningkatan efisiensi operasional sekaligus menjaga kualitas layanan kepada pelanggan.

“Melalui berbagai program pengembangan seperti ini, kami mendorong setiap Insan Perusahaan untuk memperkuat sinergi dan memiliki pemahaman end-to-end terhadap proses bisnis, sehingga mampu menghadirkan solusi yang lebih terintegrasi dan berkelanjutan atas setiap tantangan dalam bisnis,” tambah dia.

Melalui penguatan kapabilitas SDM secara berkelanjutan, Pelindo Sinergi Lokaseva terus berupaya meningkatkan kinerja operasional, memperkuat daya saing perusahaan, serta mendukung peran Pelindo Group dalam menghadirkan solusi logistik terintegrasi berbasis pelabuhan yang berstandar global.

REDAKSI LOGISTIK JOURNAL

Menerima sumbangan tulisan berupa berita artikel atau informasi lainnya, tulisan yang aktual dan menambah wawasan pelaku usaha forwarder & logistik.



Kirimkan ke : Redaksi Logistics Journal

Jl. Perak Barat No. 211 Surabaya, Telp. 031.3292310, 3297280, 3297892

Email : alfijatim@alfijatim.or.id | Website : <https://alfijatim.org/>



Pelindo Dukung Pengembangan Dryport di Kawasan Industri Batang

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) bersama PT Kereta Api Indonesia (Persero), PT Kawasan Industri Terpadu Batang (KITB), PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (Perseroda), dan Perumda Aneka Usaha Kabupaten Batang secara resmi menandatangani Nota Kesepahaman (MoU) terkait pengembangan Dry Port di Kawasan Industri Terpadu Batang (KITB), Selasa, (21/04).

Penandatanganan ini menjadi langkah strategis dalam memperkuat ekosistem logistik nasional, khususnya di kawasan industri Batang.

Kerjasama ini bertujuan untuk mendorong pengembangan sistem logistik yang terintegrasi, efisien, dan berdaya saing tinggi, sekaligus menjawab kebutuhan konektivitas kawasan industri dengan pelabuhan dan jaringan distribusi nasional.

Pengembangan dry port berbasis rel ini akan menjadi tulang punggung logistik yang menghubungkan kawasan industri dengan pelabuhan laut secara lebih efektif dan berkelanjutan.

DryPort Industropolis Batang dirancang sebagai gerbang ekspor-impor bagi tenant industri sekaligus pusat konsolidasi logistik regional. Fasilitas ini diharapkan mampu menekan biaya logistik nasional serta memangkas waktu distribusi secara signifikan melalui integrasi moda transportasi berbasis kereta api dan jaringan pelabuhan.

Pengembangan dryport ini akan dibangun di

atas lahan sekitar 30 hektare dengan kapasitas awal mencapai 600.000 hingga 650.000 TEUs per tahun dan berpotensi meningkat hingga 1 juta TEUs seiring pertumbuhan kawasan. Kehadiran fasilitas ini akan memperkuat konektivitas logistik di Jawa Tengah serta mendukung jaringan perdagangan domestik maupun global.

Kolaborasi lintas sektor antara BUMN, pemerintah daerah, dan pengelola kawasan industri ini menjadi wujud nyata sinergi dalam mendorong integrasi logistik nasional.

Penguatan konektivitas berbasis rel yang terhubung langsung dengan pelabuhan dinilai sebagai solusi strategis untuk meningkatkan efisiensi rantai pasok dan menekan biaya logistik nasional.

Deputi Bidang Koordinasi Perniagaan dan Ekonomi Digital Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, Ali Murtopo Simbolon, menyampaikan apresiasi atas kolaborasi yang terjalin dalam pengembangan dry port ini. Ia menegaskan bahwa inisiatif ini merupakan langkah awal yang penting dalam memperkuat sistem logistik nasional.

"Penguatan konektivitas berbasis rel dan integrasi dengan pelabuhan menjadi kunci untuk menurunkan biaya logistik nasional. Inisiatif seperti di Industropolis Batang ini adalah contoh konkret bagaimana kolaborasi dapat menghadirkan solusi nyata bagi efisiensi dan daya saing ekonomi Indonesia," ujarnya.

Ia juga berharap pembangunan dry port ini dapat berjalan sesuai rencana dan menjadi model pengembangan logistik terintegrasi di berbagai kawasan industri lainnya di Indonesia.

Direktur Utama PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Achmad Muchtasyar menyampaikan bahwa pengembangan dryport ini akan menjadi perpanjangan layanan pelabuhan yang mendekatkan proses logistik ke kawasan industri.

Hal ini diyakini mampu meningkatkan efisiensi operasional, mempercepat arus barang, serta memperkuat konektivitas dengan jaringan pelabuhan global.

"Kami sudah menyiapkan Pelabuhan Batang sebagai penompang dan pintu masuk logistik di KITB, dengan adanya dryport ini akan menjadi penguat layanan kepelabuhanan dan konektivitas logistik yang cepat dan efisien". Ujar Achmad Muchtasyar.

Sementara itu, Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia (Persero) Bobby Rasyidin menegaskan komitmennya dalam menyediakan layanan angkutan barang berbasis rel yang andal dan berkelanjutan, yang diharapkan menjadi game changer dalam sistem distribusi logistik nasional.

Pengembangan dry port ini akan dilaksanakan secara bertahap, dimulai dari tahap perencanaan dan studi kelayakan pada tahun 2026, dilanjutkan dengan pembangunan infrastruktur pada periode 2027-2028, hingga tahap operasional dan pengembangan lanjutan sesuai kebutuhan pasar.

Melalui kolaborasi strategis ini, para pihak berkomitmen untuk mendorong peningkatan daya saing industri nasional, memperkuat posisi Indonesia dalam rantai pasok global, serta menciptakan sistem logistik yang lebih efisien, terintegrasi, dan berkelanjutan (Logistik/jatimupdate.id/hd).

