



# Kesiapan Indonesia Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN:

---

## Sektor Jasa Logistik

Editor: ZAMRONI SALIM



# Kesiapan Indonesia Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN:

---

Sektor Jasa Logistik

Dilarang mereproduksi atau memperbanyak seluruh atau sebagian dari buku ini dalam bentuk atau cara apa pun tanpa izin tertulis dari penerbit.

© Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang No. 28 Tahun 2014

*All Rights Reserved*

# Kesiapan Indonesia Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN:

---

Sektor Jasa Logistik

Editor  
*Zamroni Salim*

LIPI Press

© 2015 Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI)  
Pusat Penelitian Ekonomi

Katalog dalam Terbitan (KDT)

Kesiapan Indonesia Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN: Sektor Jasa Logistik/  
Zamroni Salim (Ed.). – Jakarta: LIPI Press, 2015.

x hlm + 152; 14,8 x 21 cm

ISBN 978-979-799-786-1

1. Logistik 2. Perdagangan

658.5

*Copy Editor* : Risma Wahyu Hartiningsih  
*Proofreader* : Prapti Sasiwi dan Noviasnuti Putri  
Penata Isi : Andri Setiawan dan Meita Safitri  
Desainer Sampul : Junaedi Mulawardana

Cetakan Pertama : Oktober 2015



Diterbitkan oleh:  
LIPI Press, anggota of Ikapi  
Jln. Gondangdia Lama 39, Menteng, Jakarta 10350  
Telp: (021) 314 0228, 314 6942. Faks.: (021) 314 4591  
E-mail: [press@mail.lipi.go.id](mailto:press@mail.lipi.go.id)

# DAFTAR ISI

DAFTAR ISI .....	v
PENGANTAR PENERBIT .....	vii
PRAKATA .....	ix
BAB I SEKTOR JASA LOGISTIK DALAM KERANGKA PASAR TUNGGAL ASEAN.....	1
<i>Zamroni Salim, Agus Syarip Hidayat, Esta Lestari</i>	
BAB II SEKTOR JASA LOGISTIK DI ASEAN: DINAMIKA, PELUANG, DAN TANTANGAN .....	15
<i>Zamroni Salim</i>	
BAB III KESIAPAN INVESTASI INFRASTRUKTUR DAN TRANS- PORTASI MULTIMODA DALAM Mendukung MEA...	53
<i>Carunia Mulya Firdausy</i>	
BAB IV FASILITAS PERDAGANGAN UNTUK MEMPERKUAT SEKTOR JASA LOGISTIK DALAM PASAR TUNGGAL ASEAN .....	83
<i>Agus Syarip Hidayat</i>	
BAB V KONEKTIVITAS JASA LOGISTIK DI INDONESIA MENUJU PASAR TUNGGAL ASEAN.....	111
<i>Esta Lestari</i>	
BAB VI SEKTOR JASA LOGISTIK: IMPLIKASI KEBIJAKAN BAGI INDONESIA.....	147
<i>Zamroni Salim</i>	



## PENGANTAR PENERBIT

Sebagai penerbit ilmiah, LIPI Press mempunyai tanggung jawab untuk menyediakan terbitan ilmiah yang berkualitas. Penyediaan terbitan ilmiah yang berkualitas adalah salah satu perwujudan tugas LIPI Press untuk ikut serta dalam mencerdaskan kehidupan bangsa sebagaimana yang diamanatkan dalam UUD 1945.

Bunga rampai *Kesiapan Indonesia Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN: Sektor Jasa Logistik* ini mengkaji kesiapan dan respons kebijakan pemerintah dalam menyiapkan industri jasa logistiknya dalam mendukung integrasi pasar tunggal dan basis produksi ASEAN, dengan memperhatikan kondisi, kinerja termasuk kekuatan, kelemahan, tantangan, dan hambatan yang ada di sektor logistik. Harmonisasi berbagai regulasi dan fasilitas terkait sektor logistik, dan perbaikan fasilitas perdagangan menjadi salah satu kunci dalam peningkatan daya saing sektor jasa logistik di Indonesia.

Semoga buku ini menjadi referensi yang bermanfaat bagi masyarakat, pemerintah maupun penyedia jasa logistik dalam upaya pengembangan dan peningkatan kualitas jasa logistik di Indonesia.



Akhir kata, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu proses penerbitan buku ini.

LIPI Press

# PRAKATA

ASEAN telah mendeklarasikan diri untuk memperkuat kerja sama ekonomi sebagai salah satu pilar yang menjadi tumpuan bersama masyarakat ASEAN yang tertuang dalam *ASEAN Economic Community* (AEC), sebagaimana disepakati dalam ASEAN Summit ke-13 yang berlangsung di Singapura pada November 2007. Salah satu target utama dari pembentukan AEC adalah transformasi ASEAN ke dalam sebuah pasar tunggal sekaligus menjadi tempat basis produksi bersama sesama negara ASEAN dalam upaya untuk lebih menyejahterakan masyarakat ASEAN. Target AEC ini diharapkan akan mampu dicapai oleh negara-negara ASEAN pada 2015.

Indonesia, setidaknya diharapkan, mampu mengembangkan industri-industri berdaya saing tinggi yang menjadi prioritas pasar tunggal ASEAN dalam skema AEC. Dalam skema AEC, 12 sektor prioritas tersebut adalah (1) produk-produk berbasis pertanian (*agro-based goods*); (2) transportasi udara (*air transport*); (3) produk-produk otomotif (*automotive products*); (4) *e*-ASEAN termasuk peralatan komunikasi dan telekomunikasi (*e*-ASEAN including *ICT equipment*); (5) barang-barang elektronik (*electronics goods*); (6) perikanan (*fisheries*); (7) produk-produk kesehatan (*health care products*); (8)

barang berbasis karet (*rubber-based goods*); (9) tekstil dan pakaian (*textiles and clothing*); (10) pariwisata (*tourism*); (11) produk-produk berbasis kayu (*wood-based products*); dan (12) logistik (*logistics*).

Buku tentang pasar tunggal dan basis produksi ASEAN dan pengaruhnya bagi perekonomian Indonesia merupakan hasil kajian bertahap yang berlangsung selama tiga tahun. Untuk penelitian tahun II, studi difokuskan pada sektor jasa logistik. Pada tahun sebelumnya, studi memfokuskan diri pada empat industri yang menjadi prioritas dalam pasar tunggal ASEAN, yaitu (1) produk-produk berbasis pertanian (*agro-based goods*); (2) perikanan (*fisheries*); (3) tekstil dan pakaian (*textiles and clothing*); dan (4) barang-barang elektronik (*electronics goods*).

Sebagai negara dengan sumber daya alam melimpah, Indonesia harus mampu mengembangkan industri yang menjadi prioritas tersebut. Industri dalam negeri harus mampu dikembangkan termasuk di dalamnya menciptakan keterkaitan industri di dalam negeri yang kuat sehingga mampu memperoleh nilai tambah yang lebih. Sektor jasa logistik menjadi begitu penting dalam upaya mendukung dan meningkatkan daya saing perekonomian Indonesia secara umum dan industri serta produk yang dihasilkannya secara khusus. Sebagai pilar penghubung dari semua kegiatan ekonomi dan industri yang ada maka perhatian untuk pengembangan dan peningkatan kualitas jasa logistik sangat dinantikan.

Penyunting

# BAB I

## SEKTOR JASA LOGISTIK DALAM KERANGKA PASAR TUNGGAL ASEAN

*Zamroni Salim, Agus Syarip Hidayat, Esta Lestari*

ASEAN merupakan organisasi yang penting secara politik, serupa dengan uni Eropa. Namun, dalam perkembangannya, posisi strategis ASEAN tidak saja dipandang secara politik, tetapi juga dalam hal ekonomi dan kemasyarakatan. ASEAN terdiri atas 600 juta penduduk dan terletak di jantung kawasan yang dilingkupi oleh India di sisi selatan; China, Jepang, dan Korea di sisi timur laut; dan Australia serta Selandia Baru di sisi selatan. Hal ini menjadikan ASEAN sebagai pusat bagi lalu lintas perdagangan dunia dan tujuan investasi yang menarik (MPAC, 2011).

Upaya untuk mewujudkan masyarakat ekonomi ASEAN menjadi penting sejalan dengan semakin meningkatnya ketergantungan di antara negara-negara anggota. Porsi perdagangan di antara negara ASEAN menunjukkan kecenderungan yang terus meningkat dari 19,4% (1991) menjadi 27% (2010) dari total nilai perdagangan ASEAN. Demikian pula, intensitas perdagangannya yang ditunjukkan

dari indeks intensitas perdagangan regional ASEAN terus meningkat dari 3,65% (1996) menjadi 4,55% (2008) (MPAC, 2011).

Sejalan dengan keinginan untuk mewujudkan komunitas bersama ASEAN, teretuslah ide mengintegrasikan tiga hal penting yang terwujud dalam tiga pilar integrasi ASEAN, yaitu sosial-kebudayaan; politik, pertahanan, dan keamanan; dan ekonomi. Salah satu upaya untuk mewujudkannya adalah dengan membangun konektivitas ASEAN. Wujud nyata guna mengimplementasikan konektivitas ASEAN tercakup dalam *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC).

Konektivitas ASEAN merujuk pada tiga hal penting, yaitu konektivitas fisik, konektivitas institusional, dan konektivitas antar-masyarakat. Konektivitas fisik meliputi keterhubungan dalam bidang transportasi, informasi, dan telekomunikasi (ICT) dan energi. Konektivitas institusional meliputi liberalisasi dan fasilitas perdagangan, liberalisasi jasa dan investasi disertai dengan fasilitasnya, kesepakatan dan perjanjian yang saling menguntungkan, kesepakatan transportasi regional, prosedur antarperbatasan, dan program-program peningkatan kapasitas (*capacity building*). Terakhir, konektivitas antarmasyarakat mencakup bidang pendidikan dan kebudayaan serta pariwisata. Dalam kaitannya dengan sektor jasa logistik, konektivitas sangat menentukan perkembangan sektor logistik di negara ASEAN, sekaligus juga menentukan arah kerja sama lanjutan dalam upaya untuk mewujudkan ASEAN Economic Community (AEC).

Sesuai dengan *Road Map for the Integration of Logistics Services* yang dibuat oleh negara-negara ASEAN pada 2007 dalam usaha untuk mendukung terlaksananya AEC pada 2015, negara-negara ASEAN telah sepakat untuk melakukan integrasi perekonomiannya. Salah satunya adalah dengan melakukan integrasi sektor jasa logistik. Integrasi sektor jasa logistik ini dilakukan melalui beberapa langkah, di antaranya adalah melakukan liberalisasi jasa logistik, mengembangkan dan meningkatkan kemampuan daya saing jasa

logistik di ASEAN melalui peningkatan fasilitas jasa logistik dan perdagangan, memperluas jaringan/jangkauan jasa logistik ASEAN, pengembangan sumber daya manusia, dan pengembangan jaringan multimoda transportasi, infrastruktur, dan investasi.

Liberalisasi sektor logistik (salah satu bagian dari liberalisasi 12 sektor prioritas dalam kerangka AEC) merupakan proses pengurangan tarif (*tariff reduction*), penghapusan tarif (*tariff elimination*), ataupun penghapusan hambatan perdagangan nontarif. Liberalisasi ini dilakukan sebagai bagian dari proses integrasi ekonomi di ASEAN yang diharapkan bisa tercapai pada tahun 2015.

Buku ini mengkaji kesiapan dan respons kebijakan pemerintah dalam menyiapkan industri jasa logistiknya dalam mendukung integrasi pasar tunggal dan basis produksi ASEAN, langkah-langkah bersama masyarakat ASEAN dalam AEC yang terkait dengan integrasi sektor jasa logistik. Kajian terhadap respons pemerintah ini adalah dengan memperhatikan kondisi, kinerja termasuk kekuatan, kelemahan, tantangan, dan hambatan yang ada di sektor logistik. Hal lain yang dikaji adalah investasi dan pengembangan transportasi multimoda, masalah konektivitas, dan peranan perusahaan penyedia jasa logistik. Buku ini juga membahas tentang fasilitas perdagangan dan logistik yang ada dalam mendukung proses integrasi ekonomi ASEAN.

## **A. ASEAN ECONOMIC COMMUNITY (AEC) DAN PRIORITY INTEGRATED SECTORS**

### **1. AEC: Proses Integrasi**

Kerja sama bidang ekonomi antarnegara ASEAN melalui pembentukan pasar tunggal dan basis produksi ASEAN dalam kerangka AEC diharapkan akan lebih dinamis dibandingkan dengan pola kerja sama sebelumnya di bawah payung *preferential trading arrangement* (PTA)

dan ASEAN *Free Trade Area* (AFTA). Akselerasi kegiatan ekspor-impor intra ASEAN diyakini akan semakin cepat. Begitu pun halnya aliran investasi dalam intra ASEAN akan semakin deras. Mobilitas penduduk antarnegara ASEAN juga akan lebih mudah dan lebih banyak dari sebelumnya.

Keyakinan ini diperkuat dengan beberapa pengalaman empiris yang telah dialami oleh ASEAN sendiri dan juga beberapa blok ekonomi di kawasan lain yang telah dulu melakukan integrasi ekonomi kawasan dalam bentuk *economic community*. Untuk kasus ASEAN, pada tahun awal berdirinya ASEAN, perkembangan kerja sama ekonomi antarnegara ASEAN bisa dibilang sangat lambat. Rata-rata perdagangan intra ASEAN hanya 10% dari total perdagangan ASEAN. Pijakan dasar dalam kerja sama perdagangan pada tahap awal kerja sama ini adalah *preferential trading arrangement* (PTA) yang ditandatangani pada 1977 dengan instrumen utama adalah *margin of preferences* (MOP). Intensitas perdagangan intra ASEAN ini mengalami kemajuan signifikan setelah level integrasi ekonomi ASEAN ditingkatkan menjadi skema ASEAN *Free Trade Area* (AFTA) yang dimulai sejak 1992. Dalam payung AFTA ini, rata-rata perdagangan intra ASEAN sudah mencapai 20% dari total perdagangan ASEAN.

Indonesia bisa memperoleh manfaat dari integrasi ekonomi ASEAN ini jika mampu mengoptimalkan sumber daya ekonomi yang ada dan mengembangkan sektor industri-industri potensial untuk melakukan penetrasi pasar ASEAN, khususnya untuk 12 produk prioritas AEC. Proses perluasan pasar di kawasan ASEAN bisa dilakukan dengan intensifikasi dan ekstensifikasi pasar. Perluasan pasar ekspor dengan intensifikasi dilakukan untuk meningkatkan ekspor di negara-negara ASEAN yang selama ini sudah menjadi pasar ekspor Indonesia, yaitu Singapura, Malaysia, Thailand, Filipina, dan Vietnam. Adapun perluasan pasar dengan ekstensifikasi ditujukan pada negara-negara ASEAN yang selama ini belum pernah atau persentasenya sangat

sedikit bagi pangsa ekspor, seperti Kamboja, Brunei, Myanmar, dan Laos.

Dalam hubungannya dengan skema aliran bebas barang di ASEAN, ada beberapa hal pokok yang harus dipahami bersama sebagai kondisi awal dalam upaya menyelaraskan terwujudnya AEC (AEC *Blueprint*, 2008) yaitu.

(1) Penghapusan hambatan nontarif (*Elimination of nontariff barriers*)

Dalam *framework* AFTA, ASEAN telah mencapai kemajuan yang signifikan dalam proses pengurangan tarif. Selanjutnya, kerja sama dalam skema AEC akan lebih difokuskan pada penghapusan hambatan nontarif.

(2) Fasilitasi perdagangan (*Trade facilitation*)

Fasilitasi perdagangan diarahkan pada terciptanya proses perdagangan dan kepabeanan yang sederhana, terharmonisasi, dan terstandarisasi, baik di tingkat regional maupun internasional. Hal ini sangat penting dalam upaya mengurangi biaya transaksi dalam perdagangan intra ASEAN sehingga diharapkan bisa meningkatkan daya saing ekspor bukan hanya di level ASEAN, juga di pasar internasional.

(3) Penyatuan kepabeanan (*Custom integration*)

Dalam dokumen AEC *blueprint*, rencana strategis penyatuan kepabeanan ASEAN dijadwalkan dalam kurun waktu 2005–2010 adapun tujuannya adalah untuk mengintegrasikan struktur-struktur kepabeanan; modernisasi pengelompokan tarif, dan penilaian kepabeanan atas penentuan asal barang serta pendirian *ASEAN e-Customs*; memperbaiki *custom clearance*; memperkuat pengembangan sumber daya manusia dalam bidang kepabeanan; mempromosikan kerja sama dengan organisasi internasional yang relevan; mempersempit gap pengembangan



kepabeanaan; mengadopsi teknik manajemen risiko, dan audit berbasis kontrol untuk fasilitasi perdagangan.

(4) ASEAN *Single Window* (ASW);

Proses pembentukan ASW didahului oleh keharusan bagi setiap anggota ASEAN untuk membentuk *National Single Window* (NSW), yaitu suatu sistem tunggal dalam pengumpulan, pemrosesan, dan pengambilan keputusan yang berkaitan dengan data dan informasi *custome clearance of cargo*.

(5) Harmonisasi standar dan pengaturan teknis penghambat perdagangan.

Masalah standar dan pengaturan teknis sangat berkaitan erat dengan masalah efisiensi dan efektifitas biaya produksi. Oleh karena itu, harmonisasi standar diarahkan untuk mencapai biaya produksi yang efisien dan efektif di kawasan ASEAN.

## 2. Sektor Prioritas untuk Diintegrasikan (*Priority Integrated Sector*)

ASEAN telah menyepakati 12 sektor prioritas dalam skema AEC, yaitu (1) produk-produk berbasis pertanian (*agro-based goods*); (2) transportasi udara (*air transport*); (3) produk-produk otomotif (*automotive products*); (4) e-ASEAN termasuk peralatan komunikasi dan telekomunikasi (*e-ASEAN including ICT equipment*); (5) barang-barang elektronik (*electronics goods*); (6) perikanan (*fisheries*); (7) produk-produk kesehatan (*health care products*); (8) barang berbasis karet (*rubber-based goods*); (9) tekstil dan pakaian (*textiles and clothing*); (10) pariwisata (*tourism*); (11) produk-produk berbasis kayu (*wood-based products*); (12) logistik (*logistics*). *Framework* kerja sama untuk sektor nomor 1–11 ditandatangani pada November 2004, sementara sektor logistik baru disepakati pada 2006.

Dari 12 sektor prioritas tersebut, buku sebelumnya memfokuskan diri pada industri berbasis pertanian (*agro-based industry*), industri perikanan, industri tekstil, dan industri elektronik. Beberapa hal penting terkait dengan industri-industri prioritas tersebut diuraikan secara singkat berikut ini (Salim, ed., 2010).

### **Industri Berbasis Pertanian**

Belajar dari pasar tunggal Eropa sebagai salah satu contoh keberhasilan bentuk kerja sama dalam pasar tunggal regional di dunia maka pasar tunggal ASEAN harus selalu memelihara kejelasan dalam orientasi ke luar dan mampu mengurangi biaya transaksi menjadi minimum di kawasan. Selain itu, berbagai hambatan dalam perdagangan barang dan jasa harus secepatnya dihilangkan dalam lingkup ASEAN mengikuti standar global. Akhirnya, upaya komprehensif untuk menghilangkan gap pembangunan ekonomi yang terjadi sesama negara ASEAN menjadi hal mutlak untuk dilakukan jika pasar tunggal ASEAN ingin berhasil dalam menyejahterakan komunitas ASEAN.

Industri pertanian diprediksi menjadi industri paling potensial sehingga menjadi basis penting bagi negara ASEAN dalam menyikapi persaingan di pasar global. Hal ini disebabkan karena industri pertanian merupakan industri yang paling dominan menjadi sumber pembangunan ekonomi di hampir seluruh negara ASEAN (kecuali Singapura).

### **Industri Perikanan**

Perluasan pasar dan orientasi ekspor harus terus dilakukan untuk mendorong pertumbuhan industri perikanan di Indonesia, tidak hanya untuk produk ikan segar, tetapi juga produk ikan olahan. Sebenarnya telah ada usaha untuk menciptakan basis produksi industri perikanan seperti yang dilakukan oleh ASEAN *Fisheries Federation*. Namun, usaha ini belum berhasil meski AFTA sudah berlangsung

beberapa tahun. Hal ini dikarenakan belum munculnya semangat kebersamaan dari masing-masing negara anggota ASEAN.

Di samping itu, masalah kerja sama terkait dengan *Cooperation Agreement on Safety and Quality Assurance* dan standar mutu merupakan beberapa kendala terkait dengan penciptaan basis produksi tersebut. Permasalahan lain adalah adanya unsur kompetisi yang lebih kuat di antara sesama negara anggota ASEAN daripada keinginan bersama untuk memanfaatkan komplementaritas produk yang saling terintegrasi. Perlu munculnya *leading countries* dalam upaya untuk menciptakan basis produksi ASEAN. Sampai sekarang ini, masing-masing negara hanya berminat untuk memperoleh nilai tambah lebih tinggi dari negara lainnya.

## Industri Tekstil

Pemberlakuan pasar tunggal dan basis produksi ASEAN dalam skema AEC selama tiga tahun ini belum memberikan dampak signifikan terhadap perkembangan industri TPT nasional. Hal ini setidaknya bisa dilihat dari beberapa indikator kinerja industri ini dalam beberapa aspek, seperti kerja sama investasi dan kerja sama produksi antara Indonesia dengan negara-negara anggota ASEAN lainnya yang masih belum terbangun dengan baik. Indikator lainnya terlihat dari pertumbuhan ekspor produk TPT Indonesia dalam *intra trade* ASEAN yang masih rendah, bahkan lebih rendah dari perkembangan pada masa AFTA.

Salah satu faktor utama yang menyebabkan industri TPT nasional belum mampu mengambil manfaat secara optimal dari pasar tunggal dan basis produksi ASEAN adalah masih kurangnya dukungan kebijakan dari pemerintah. Dalam bidang investasi dan kerja sama produksi lintas ASEAN, sejauh ini belum ada regulasi dan atau kebijakan khusus yang menjembatani terciptanya jaringan produksi lintas ASEAN. Sementara dalam bidang perdagangan,

sejauh ini pemerintah hanya mengeluarkan kebijakan umum tarif dan kepabeanan seperti tercantum dalam AEC *blueprint*. Belum ada inovasi-inovasi kebijakan untuk mendorong industri TPT nasional agar lebih mampu melakukan penetrasi pasar ASEAN dan pasar global secara umum.

Berangkat dari kondisi seperti ini, pemerintah dituntut untuk lebih serius memperhatikan dinamika yang terjadi dan mengambil langkah-langkah cepat dan tepat dalam kerja sama pasar tunggal dan basis produksi ASEAN. Jika hal ini tidak dilakukan, bukan tidak mungkin industri TPT Indonesia akan semakin merosot dan akhirnya didahului oleh negara-negara ASEAN lainnya.

## **Industri Elektronika**

Dalam industri elektronika, Indonesia telah menjadi bagian dari jaringan produksi global (basis produksi global), terutama dengan negara-negara maju dan NIEs. Akan tetapi, dalam konteksnya dengan ASEAN, jaringan produksi global masih belum terbangun dengan baik. Hal ini terutama dipengaruhi oleh berbagai faktor, misalnya kecenderungan jaringan produksi global di industri elektronika yang sangat tergantung pada investasi asing langsung dari perusahaan induk di negara-negara maju relatif membangun jaringan berdasarkan pertimbangan ekonomi (dari aspek biaya) dan kemampuan atau daya saing tiap negara yang dituju. Mengingat ASEAN memiliki daya saing yang sama dalam hal murahnya biaya tenaga kerja serta kecenderungan memproduksi barang substitusi maka sulit untuk membangun basis produksi yang terlokalisasi di ASEAN.

Dalam konteks pengembangan industri elektronik domestik, masih banyak hal yang perlu dibenahi. Industri elektronik Indonesia masih kalah bersaing dengan industri yang sama di negara-negara ASEAN-4. Hal ini terutama disebabkan oleh stagnasi dalam industri yang masih bertumpu pada daya saing industri pada proses

perakitan dengan keterkaitan pada industri komponen yang masih sangat rendah. Kelemahan dari hal ini adalah ketergantungan pada komponen impor yang tinggi dan risiko fluktuasi nilai tukar yang sulit diantisipasi. Sementara negara-negara ASEAN lainnya sudah mulai menggeser orientasinya pada industri elektronika berbasis teknologi dan inovasi, Indonesia masih bertumpu pada industri elektronika berbasis padat modal dengan nilai tambah yang relatif rendah.

Dalam konteks basis produksi, hal ini masih dibenarkan karena memperkuat jaringan global, namun untuk kepentingan industri domestik dan perekonomian nasional hal ini tentu harus segera diperbaiki sehingga Indonesia dapat bersaing di era global. Upaya mengatasi hal ini adalah perlunya lingkungan industri komponen elektronika (LIKE) dalam rangka memperkuat keterkaitan antara industri perakitan dengan industri komponen. LIKE harus menjadi penopang bagi industri elektronika. Diperlukan kebijakan pemerintah untuk mendukung a) perpajakan; b) kepastian; c) jalannya pengembangan infrastruktur pendukung tumbuh kembangnya industri ini, misalnya jalan, listrik, dan air; d) pelabuhan yang mendukung penurunan biaya logistik dan operasional; dan e) iklim usaha yang kondusif seperti stabilitas nilai tukar dan politik.

## **B. SEKTOR JASA LOGISTIK**

Permasalahan yang dibahas dalam buku sektor jasa logistik ini dikelompokkan ke dalam tiga bagian. Pertama, bagaimana respons kebijakan Pemerintah Indonesia terhadap pembentukan pasar tunggal dan basis produksi ASEAN khususnya kebijakan-kebijakan dalam bidang perdagangan, investasi, dan industri yang terkait dengan jasa logistik. Kedua, bagaimana pengaruh pembentukan pasar tunggal dan basis produksi ASEAN terhadap perekonomian Indonesia khususnya dalam pengembangan industri jasa logistik. Ketiga, bagaimana strategi yang perlu ditempuh pemerintah dan sektor swasta dalam upaya

memperoleh manfaat optimal melalui pembangunan industri jasa logistik Indonesia.

Terkait dengan permasalahan tersebut, tujuan umum dari kajian ini adalah untuk menganalisis pengaruh dari pembentukan pasar tunggal dan basis produksi ASEAN terhadap perekonomian Indonesia. Secara khusus, buku ini membahas respons kebijakan Pemerintah Indonesia terhadap pembentukan pasar tunggal dan basis produksi ASEAN dalam bidang perdagangan, investasi, dan industri khususnya yang menyangkut jasa logistik; pengaruh pembentukan pasar tunggal dan basis produksi ASEAN terhadap perekonomian Indonesia, khususnya melalui industri jasa logistik dan pengaruhnya terhadap kegiatan perdagangan (ekspor-impor), investasi dan industri; dan evaluasi terhadap kebijakan pemerintah yang diambil dalam pembangunan industri jasa logistik terkait dengan implementasi pembentukan pasar tunggal dan basis produksi ASEAN dalam bidang perdagangan, investasi, dan industri.

### **Fokus dan Arti Penting Jasa Logistik**

Buku ini difokuskan pada industri jasa logistik yang menjadi prioritas dalam pasar tunggal ASEAN. Pertimbangan yang dijadikan dasar pemilihan industri tersebut adalah bahwa infrastruktur mempunyai pengaruh yang luas terhadap aktivitas perdagangan Indonesia, baik nasional (antarpulau), regional ASEAN, maupun internasional. Industri jasa logistik mempunyai peranan dalam menentukan kemampuan daya saing perusahaan, daya saing industri, dan juga daya saing nasional Indonesia.

Subsektor yang termasuk dalam sektor jasa logistik adalah (ASEAN Logistik Integration Road Map, 2007) *maritime cargo handling, storage and warehousing, freight transport agency, courier and packaging, customs clearance; international freight transportation excluding cabotage (maritime transport)*, jasa transportasi udara (*air*

*freight*) dengan mengimplementasikan ASEAN *Multilateral Agreement of the Full Liberalisation of Air Freight Services*, transportasi rel/KA (*international rail freight transport services*), dan *international road freight transport services*.

Buku ini membahas lima hal pokok, yaitu *pertama*, deskripsi sarana dan prasarana logistik. *Kedua*, masalah investasi. *Ketiga*, fasilitas perdagangan dan logistik. *Keempat*, penyedia jasa logistik dan kemungkinan adanya jaringan dengan penyedia jasa di dalam wilayah ASEAN. *Kelima*, terkait dengan strategi kebijakan dalam sektor jasa logistik di ASEAN umumnya dan Indonesia pada khususnya dalam upaya untuk meningkatkan daya saing perekonomian Indonesia sejalan dengan upaya untuk mencapai AEC.

Buku tentang Efek Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN Terhadap Perekonomian Indonesia: Studi kasus di Sektor Jasa Logistik ini diuraikan dalam enam bab yang membahas berbagai isu dan permasalahan logistik.

Bab I merupakan bab pendahuluan. Bab ini menguraikan posisi dan peran industri jasa logistik bagi integrasi ASEAN. Salah satu agenda bersama adalah masalah Konektivitas ASEAN, yang menyangkut tiga hal penting, yaitu konektivitas fisik, konektivitas institusional, dan konektivitas antarmasyarakat. Integrasi logistik merupakan upaya mewujudkan konektivitas fisik. Dijelaskan pula dalam bab ini posisi industri logistik yang merupakan salah satu sektor prioritas dari 12 sektor prioritas yang ada yang harus dikembangkan dalam kerangka AEC.

Bab II membahas dinamika industri logistik termasuk peluang dan tantangan yang dihadapi oleh negara anggota ASEAN. Secara khusus, bab ini menguraikan peranan sektor logistik dalam perekonomian ASEAN, kekuatan dan kelemahan yang ada di sektor logistik di negara-negara ASEAN; hambatan sekaligus tantangan yang harus

dihadapi dan diselesaikan dalam upaya untuk mengakselerasi integrasi sektor logistik dan integrasi ekonomi ASEAN. Lebih lanjut, bab ini juga membahas upaya berbagai negara ASEAN untuk menjadi pemimpin (leader) sebagai logistics hub. Perlu langkah bersama yang harus diutamakan dalam upaya membangun dan mengembangkan sektor jasa logistik di ASEAN.

Kemudian dalam Bab III membahas kesiapan investasi di bidang infrastruktur dan transportasi multimoda dalam mendukung integrasi ekonomi di ASEAN. Secara rinci bab ini membahas perkembangan investasi nasional, kebijakan dan upaya yang telah dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam mengembangkan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda. Bab ini juga menguraikan capaian dan kinerja dalam pengembangan investasi infrastruktur dan transportasi Multimoda, termasuk masalah dan kendala yang dihadapinya. Berbagai implikasi kebijakan terkait pengembangan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda dijelaskan di bagian akhir dalam bab ini.

Bab IV mengkaji fasilitas perdagangan dalam upaya untuk memperkuat sektor jasa logistik. Perbaikan fasilitas perdagangan menjadi isu penting yang dibahas karena menjadi salah satu kunci dalam peningkatan daya saing sektor jasa logistik Indonesia. Selain keberadaan fasilitas perdagangan, yang tidak kalah pentingnya adalah masalah transparansi kebijakan perdagangan yang merupakan pilar penting untuk memperlancar kegiatan perdagangan internasional. Hal lain yang dibahas dalam bab ini adalah menyangkut kebijakan kepastian di Indonesia untuk memperlancar kegiatan ekspor-impor. Bagian akhir dalam bab ini membahas infrastruktur pendukung dan fasilitas logistik dan pembentukan Indonesia National Single Window (INSW) sebagai upaya untuk memperbaiki dan mempersingkat waktu pengurusan prosedur ekspor-impor.

Bab V membahas konektivitas jasa logistik di Indonesia. Dalam bab ini diuraikan secara lebih rinci mengenai sejauh mana konektivitas



di Indonesia mampu mendorong sektor logistik dalam menghadapi pasar tunggal ASEAN. Lebih lanjut, bab ini membahas berbagai permasalahan dan agenda konektivitas yang perlu diselesaikan dan berbagai kebijakan yang seharusnya dikeluarkan dan diimplementasikan oleh pemerintah. Dalam bagian akhir bab ini, diuraikan pola hubungan di antara penyedia jasa logistik, baik domestik maupun internasional.

Dalam bagian akhir buku ini dijelaskan mengenai benang merah pengembangan logistik di ASEAN dan di Indonesia yang perlu dibangun dan dikembangkan sebagai upaya untuk mendukung integrasi sektor jasa logistik di ASEAN (Bab VI). Dalam bagian akhir bab ini diuraikan berbagai implikasi kebijakan pengembangan industri logistik bagi Indonesia, termasuk di dalamnya adalah upaya praktis yang perlu dilakukan oleh Indonesia dalam proses integrasi ekonomi di ASEAN.

## DAFTAR PUSTAKA

- ASEAN Secretariat. 1997. *ASEAN Economic Cooperation: Transition and Transformation*. Singapura: Institute of Southeast Asian Studies.
- ASEAN Secretariat. 2007. *ASEAN Logistik Integration Road Map*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat. 2008. *ASEAN Economic Community Blue Print*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat. 2011. *Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC)*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Hidayat, Agus Syarip. 2008. *ASEAN Economic Community: Peluang dan Tantangan bagi Indonesia*. Jakarta: Pusat Penelitian Ekonomi, LIPI.
- Ratna, Rajan Sudesh. 2007. *Rules of origin: Diverse Treatment and Future Development in the Asia and Pacific Region*. Chapter III in *Towards Coherent Policy Frameworks: Understanding Trade and Investment Linkages*. New York: ESCAP, UN.
- Salim, Zamroni (ed). 2010. *Efek Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN terhadap Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Puslit Ekonomi-LIPI.

# BAB II

## SEKTOR JASA LOGISTIK DI ASEAN: DINAMIKA, PELUANG, DAN TANTANGAN

*Zamroni Salim*

### A. PENDAHULUAN

Sektor jasa logistik merupakan sektor vital karena perannya dalam mendistribusikan barang dan jasa, mulai dari ekstraksi bahan baku, proses produksi, pemasaran sampai barang dan jasa tersebut diterima konsumen. Meskipun demikian, sektor logistik ini secara umum belum begitu berkembang di wilayah ASEAN. Ini terutama menyangkut aspek legalitas/kesepakatan di antara sesama negara ASEAN.

Dari sisi pembangunan dan pengembangan, Singapura bisa dikatakan lebih maju dalam mengembangkan sektor logistiknya. Sementara di sisi lain, ketimpangan pembangunan infrastruktur terlihat jelas antara satu negara dan negara lainnya. Ketimpangan ini tidak hanya pada bangunan fisik jaringan infrastruktur, baik dari segi jumlah maupun kualitasnya, tetapi juga non-fisik menyangkut institusi pendukung, sumber daya manusia, dan perangkat kebijakan pendukung. Hal ini tentu akan mewarnai proses integrasi sektor logistik dan integrasi ekonomi ASEAN pada umumnya.

Negara-negara ASEAN telah berkomitmen untuk melakukan liberalisasi sektor logistik pada tahun 2013. Berbagai langkah telah dilakukan dalam upaya mengatasi berbagai masalah dengan memaksimalkan kelebihan yang ada, baik bersifat geografis, jaringan infrastruktur, finansial, maupun informasi dan teknologi. Kerja sama dalam bentuk perjanjian dan proses implementasinya tertuang dalam *ASEAN Logistics Integration Roadmap*.

Tulisan dalam bab ini akan menguraikan peranan sektor logistik dalam perekonomian ASEAN; kekuatan dan kelemahan yang ada di sektor logistik di negara-negara ASEAN; dan hambatan sekaligus tantangan yang harus dihadapi dan diselesaikan dalam upaya untuk mengakselerasi integrasi sektor logistik dan integrasi ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community* (AEC)/Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Lebih lanjut, bab ini juga menjelaskan kondisi persaingan antara negara ASEAN untuk menjadi *logistics hub* dan langkah bersama pengembangan sektor jasa logistik di ASEAN.

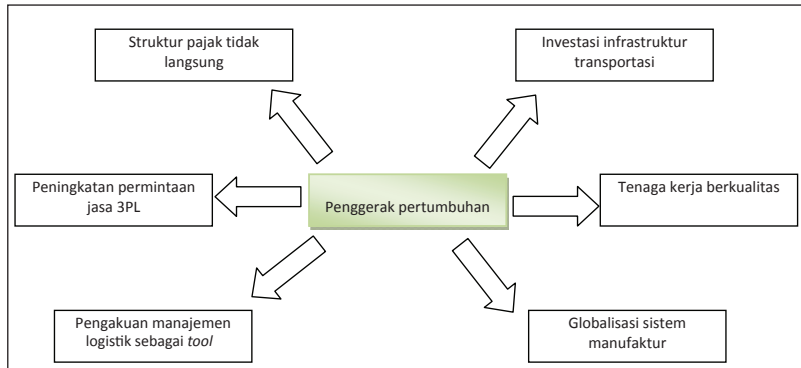
## **B. SEKTOR LOGISTIK DI ASEAN: PERANAN EKONOMI**

Logistik mempunyai definisi yang cukup beragam. Berdasarkan *Coalition of Service Industries* (CSI) (2004) (seperti dikutip dalam De Souza, 2007), logistik adalah proses perencanaan, implementasi, pengaturan, dan kontrol terhadap arus dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi terkait dari titik awal sampai ke titik akhir (konsumsi). Dari definisi tersebut, tampak bahwa sektor logistik mempunyai jaringan dan keterkaitan yang luas dengan sektor lainnya, dan yang paling dominan adalah sektor pengangkutan serta jaringannya.

Selain itu, menurut *The Council of Logistic Management* (1998) (via Lee, 2011), logistik didefinisikan sebagai bagian dari proses *supply chain* yang terkait dengan perencanaan, implementasi, dan kontrol untuk terciptanya aliran dan penyimpanan barang dan jasa secara efisien dan efektif, dan memberikan informasi dari titik awal (*point*

*of origin*) sampai ke titik akhir/konsumsi (*point of consumption*) dalam upaya memenuhi kebutuhan konsumen.

Logistik meliputi beragam subsektor yang bisa dikelompokkan ke dalam tiga kelompok (US *International Trade Commission* 2005) (Hollweg and Wong, 2009): *Tier 1*-manajemen transportasi dan jasa konsultasi *supply chain*, yang termasuk di dalamnya desain jaringan (*network design*), pengembangan strategi distribusi, penyimpanan (*storage*), pergudangan (*warehousing*), penanganan kargo (*cargo handling*), jasa agensi transportasi dan perantara kepabeanan. *Tier 2*-jasa yang terkait dengan *freight logistics services*, termasuk subsektor maritim, *inland waterways*, udara, kereta api, dan jasa transportasi jalan raya. *Tier 3*-jasa termasuk sejumlah input lainnya atau nilai tambah, termasuk jasa perdagangan ritel dan pemasok besar, jasa pengepakan, *real estate*, dan jasa konsultasi manajemen.



Sumber: Deloitte, 2009

**Gambar 2.1** Sektor Logistik-Penggerak Pertumbuhan

Sektor logistik berperan penting dalam upaya untuk menciptakan industri dan perekonomian yang kompetitif. Sektor logistik juga berperan penting dalam upaya menggerakkan perekonomian secara umum sebagaimana dijelaskan dalam Gambar 2.1 yang menjelaskan peranan sektor logistik dalam menggerakkan pertumbuhan ekonomi.

Jalur pertumbuhan dari sektor logistik ini bisa melalui berbagai saluran, seperti investasi infrastruktur transportasi, *globalization sistem* pengolahan, tenaga kerja yang berkualitas, dan tumbuhnya perusahaan *third-party logistic* (3PL). Biaya logistik merupakan fungsi langsung dari infrastruktur transportasi suatu negara dan profesionalisme dalam memberikan jasa logistik (Deloitte, 2009).

Penyedia jasa logistik (*logistic service providers-LSP*) adalah segala usaha yang menyediakan jasa logistik. LSP bisa berbagai macam bentuk seperti 3PL, 4PL, dan lainnya (*Council of Supply Chain Management Professionals*, 2011). 3PL adalah perusahaan yang menyediakan jasa *outsourced logistics* untuk sebagian atau seluruh fungsi *supply chain management*. Contoh dari 3PL adalah *freight forwarders*, perusahaan kurir, juga perusahaan lain yang mengintegrasikan dan menawarkan jasa subkontrak logistik dan transportasi; 1PL-penyedia jasa angkutan atau pemakai jasa; 2PL-perusahaan kurir, 4PL-perusahaan konsultan.

Pasar *third-party logistics* (3PL) di ASEAN mulai mendapatkan perhatian seiring dengan meningkatnya keinginan perusahaan-perusahaan untuk memangkas biaya dan fokus pada kompetensinya. Adanya penghapusan hambatan perdagangan antarnegara ASEAN telah menciptakan kesempatan besar bagi para penyedia jasa 3PL dan mendorongnya untuk menyediakan jasa logistik yang lebih komprehensif dan terintegrasi; juga menarik perusahaan multinational (MNCs) untuk melakukan investasi di ASEAN. Hal ini karena perdagangan bebas telah mampu memperlunak hambatan dalam perolehan barang mentah (*raw material*) dan barang setengah jadi (*intermediate goods procurement*) sehingga membantu perusahaan manufaktur untuk lebih kompetitif dalam hal biaya produksi (*cost-competitive*) dan menikmati skala ekonomi (*economies of scale*). Namun, tingkat pembangunan yang berbeda-beda antara negara satu dan lainnya menyebabkan negara dengan jaringan infrastruktur yang masih jelek akan meng-

alami kesulitan. Tingkat kesuksesan pasar 3PL sangat tergantung dari tingkat pembangunan infrastruktur di ASEAN.

Pengiriman yang efisien pada jasa logistik ditunjukkan dengan kemampuan memindahkan/mentransfer barang dan jasa secara cepat, bisa diandalkan, dan harga yang murah. Ketersediaan jaringan transportasi lokal, nasional, dan internasional memengaruhi biaya transportasi dan kemudahan pergerakan barang. Jaringan logistik (transportasi) menentukan tingkat konektivitas antara impotir dan eksportir pada waktu yang tepat (sesuai yang direncanakan) dan harga yang paling murah (Hanouz and Geiger, 2010).

Pada tahun 2004, negara-negara ASEAN setuju untuk menentukan sektor-sektor prioritas dalam *The ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors* sebagai upaya untuk meliberalisasi sektor-sektor tersebut. Di bulan Agustus 2007, ASEAN menambahkan logistik sebagai salah satu sektor prioritas dan menyetujui ASEAN *Sectoral Integration Protocol for the Logistics Services Sector*.

Dalam hubungannya dengan liberalisasi sektor logistik, ASEAN's *Logistics Protocol* mencakup empat komponen pokok, yaitu.

- a) Kepabeanan/fasilitas transportasi dengan komponen utamanya adalah adopsi standar internasional yang dibentuk oleh WTO dan *World Custom Organization* (WCO);
- b) Peningkatan kemampuan penyedia jasa logistik melalui berbagai fasilitas perdagangan<sup>1</sup> dan logistik; juga asistensi kepada penyedia jasa logistik di ASEAN, termasuk di dalamnya dukungan

---

<sup>1</sup> Fasilitas perdagangan (*trade facilitation*) terkait dengan pengurangan biaya-biaya dalam sistem perdagangan. Dalam hal ini, pengurangan biaya dalam perdagangan mungkin dilakukan, tetapi diperlukan reformasi kebijakan dan juga kerja sama internasional (Findlay, 2009). Menurut WTO (2011) fasilitas perdagangan adalah simplifikasi dan harmonisasi dalam prosedur perdagangan internasional. Prosedur perdagangan meliputi berbagai kegiatan, praktek, dan prosedur formal yang terkait dengan proses koleksi/pengumpulan, penyampaian, komunikasi, dan pemrosesan data yang diperlukan untuk pergerakan barang dalam perdagangan internasional.

terhadap usaha kecil dan menengah dan pembentukan jaringan di antara sesama penyedia jasa logistik di ASEAN;

- c) Pengembangan sumber daya manusia untuk petugas logistik/kepabeanaan dan termasuk sektor swasta;
- d) Infrastruktur dan investasi, dengan pembangunan koridor logistik transportasi ASEAN.

Pembangunan jasa logistik diharapkan bisa meningkatkan arus perdagangan di ASEAN, yang selanjutnya berbarengan dengan upaya penciptaan konektivitas ASEAN sehingga mampu untuk terus menjaga pertumbuhan dan kesinambungan pembangunan ekonomi di ASEAN. Tabel 2.1 menjelaskan peranan sektor logistik (transportasi) bagi perekonomian di ASEAN tahun 2008.<sup>2</sup> Terlihat dalam Tabel 2.1 peranan sektor transportasi terhadap perekonomian yang dilihat dari total nilai jasa transportasi (ekspor ditambah impor) terhadap GDP. Secara rata-rata (dengan mengeluarkan Singapura dari perhitungan) peranan sektor transportasi ini adalah sebesar 7.30%. Angka tersebut masih terpaut jauh dengan Singapura yang besarnya sekitar 32.20%. Ini mengindikasikan bahwa Singapura, sebagai negara penghubung atau *logistic hub*, sangat dominan dalam menguasai industri logistik tidak hanya ASEAN tetapi juga sebagai penyedia jasa secara global. Data lain yang disajikan dalam Tabel 2.1 menjelaskan bagaimana distribusi kekuatan jaringan transportasi di antara negara ASEAN lainnya. Data lain seperti jumlah kontainer di pelabuhan laut, juga searah dengan peranan sektor transportasi secara umum bagi perekonomian negara ASEAN. Perananan sektor transportasi yang cukup dominan di Singapura juga tampak dari besarnya arus kontainer di pelabuhan. Di Singapura, arus tranportasi kontainer di

---

<sup>2</sup> Data logistik yang bisa diperbandingkan dan tersedia adalah data jasa transportasi (secara umum).

pelabuhan mencapai 27.932 ribu TEU, sementara di Indonesia hanya sebesar 4.481 ribu TEU.<sup>3</sup>

### C. KONDISI SEKTOR LOGISTIK DI ASEAN

Kondisi sektor logistik di negara-negara ASEAN yang relatif beragam terkait erat dengan tingkat pembangunan ekonominya. Semakin maju perekonomian suatu negara maka kondisi dan *performance* sektor logistiknya semakin baik. Kondisi dan *performance* logistik ASEAN dilihat dari beberapa indikator dan dengan menganalisis beberapa data kuantitatif yang ada, yaitu: *logistic friendliness indicator*, kualitas logistik, indikator kualitas logistik, *logistik performance index*, *customs clearance performance*, *transshipment connectivity index*, dan *liner shipping connectivity index*.

Tabel 2.2 menjelaskan kondisi *logistics friendliness indicator* (LFI) yang mencakup prosedur kepabeanan, masalah kebijakan (perburuhan, transparansi), investasi asing, dan infrastruktur. Nilai LFI secara langsung maupun tidak langsung menentukan iklim bisnis dan daya saing industri logistik di masing-masing negara ASEAN dengan menggunakan skala (skala 1-4), semakin kecil nilainya semakin bagus kualitas logistik negara yang bersangkutan. Dengan melihat tabel tersebut, tampak bahwa Singapura merupakan negara dengan kualitas logistik yang sangat baik, kemudian diikuti oleh Brunei dan Thailand (dengan kondisi baik).

Sementara itu, negara ASEAN dengan kondisi logistik rata-rata adalah Filipina, Kamboja, Vietnam, Myanmar, Laos, dan Malaysia. Indonesia menempati ranking terendah sebagai negara dengan kualitas logistik paling lemah (de Souza, *et al.*, 2007). Dengan kondisi kualitas logistik terbaik, menunjukkan bahwa Singapura merupakan negara

---

<sup>3</sup> TEU adalah *twenty-foot equivalent unit* yang merupakan unit kapasitas kargo ukuran 20 ft.



**Tabel 2.1** Peranan dan Ukuran Jasa Logistik di ASEAN 2008

	Brunei Darussalam	Filipina	Indonesia	Kamboja	Malaysia	Singapura	Thailand	Vietnam
GDP, Juta USD	11471	166909	514389	9574	194927	181948	260693	90705
Transp, X	425	1368	2800	238	6766	28831	7282	
Transp, M	421	4275	13895	608	11391	29764	22965	
Total Transp	846	5643	16695	846	18157	58595	30247	
% Tot Trans, GDP	7.38	3.38	3.25	8.84	9.31	32.2	11.6	
Trans Net	4	-2907	-11095	-370	-4625	-933	-15683	
Transp								
Band inter, 2005	1	6	23	2	13	2	8	3
share di dunia	0.10%	0.50%	2%	0.20%	1.10%	0.20%	0.70%	0.30%
Armd udara (2005)	10	116	346	12	164	131	144	30
share di dunia	0.00%	0.40%	1.30%	0.00%	0.60%	0.50%	0.50%	0.10%
Armd laut ('000 DWT)	445	6750	7025	2785	9391	60798	4218	4663
share di dunia	0.10%	0.80%	0.80%	0.30%	1.10%	7.30%	0.50%	0.60%
KA, tot. network (km)		479	1665	650			4429	3147
share di dunia		0.00%	0.20%	0.10%			0.40%	0.30%
Jalan raya, tot. net(km, 2005)	3650	200037	391009	38257	90127	3262	180053	222179
Produksi tenaga								

**Tabel 2.1** (lanjutan)

VA(juta US\$, 2007)	240	5387	16402	597	6599	16480	18022	4116
% total VA	2	3.7	3.8	7.4	3.5	9.6	7.3	4.5
<i>Employment</i> (% tot. <i>employment</i> )	3.3	7.7	6	0.1	5.5	6.7	2.9	3.1
<i>Traffic</i>								
<i>Container port traff</i> ((000 TEUs, 2007)		3835	4481		14873	27932	6200	3937
share di dunia		0.80%	1.00%		3.20%	6.00%	1.30%	0.80%
<i>Penumpang</i> (juta.P-Km)								
Udara	3720	17868	15519	437	35904	96708	56088	15768
share di dunia	0.10%	0.40%	0.40%	0.00%	0.80%	2.30%	1.30%	0.40%
Kereta api		83	...	45	2268		8037	4659
share di dunia		0.00%		0.00%	0.10%		0.30%	0.20%
Jalan raya			...	201				
<i>Freight</i> (juta ton-km)								
Udara	116	265	239	2	2444	7310	2289	296
share di dunia	0.10%	0.20%	0.20%	0.00%	1.60%	4.70%	1.50%	0.20%
Kereta api		1	...	92	1350		3161	
share di dunia		0.00%		0.00%	0.00%		0.00%	
Jalan raya				3				

**Tabel 2.1** (lanjutan)

Indikator lain-terkait						
<i>International freight</i>						
laut (juta tons)		364	104	515		51
<i>share</i> di dunia		4.50%	1.30%	6.30%		0.60%
Udara (juta ton-km)	116	220	2	2407	7310	2258
<i>share</i> di dunia	0.10%	0.20%	0.00%	1.80%	5.60%	1.70%
Jalan raya (juta.ton-km)		...				0.20%
Penumpang inter, udara (juta P-Km)	3720	14916	420	32664	96708	52704
<i>share</i> di dunia	0.10%	0.60%	0.00%	1.20%	3.70%	2.00%
						0.40%

Sumber: Data diolah dari WTO. *Statistic Database/Service Profile*, 2011.

**Tabel 2.2** *Logistic Friendliness Indicators di ASEAN*

Logistics Friendliness Indicators	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Custom procedures and inspections	1.69	1.92	2.53	1.83	1.91	2.00	1.88	1.29	1.97	1.80
Mode-specific (regulatory) score	1.11	1.23	1.36	1.20	1.34	1.27	1.30	1.23	1.21	1.30
Maritime (regulatory) score	1.41	1.23	1.50	na	1.32	1.24	1.46	1.35	1.23	1.43
Aviation (regulatory) score	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.02	1.00
Land transportation (reg.) score	1.20	1.54	1.46	1.46	1.86	1.71	1.29	1.20	1.40	1.37
Regulatory score	1.41	.159	1.96	1.64	1.64	1.65	1.60	1.26	1.60	1.56
Labour score	1.11	1.46	1.51	1.46	1.51	1.46	1.40	1.11	1.54	1.46
Cross-sectoral investment score	1.26	2.29	2.63	2.29	2.63	2.29	1.26	1.26	2.63	2.29
Licensing and transparency score	1.63	1.63	2.06	1.69	2.17	1.54	1.46	1.20	1.86	1.71
Foreign investment score	1.36	1.65	1.91	1.67	1.96	1.61	1.40	1.17	1.83	1.69
Maritime (infrastructure) score	2.29	2.00	2.51	na	1.71	1.83	2.51	1.46	1.83	2.69
Aviation (infrastructure) score	1.63	2.01	1.82	1.94	1.79	2.08	1.65	1.50	1.45	1.91
Land transportation (infrast.) score	2.63	3.06	3.06	3.06	3.49	3.06	3.06	1.34	3.06	3.06
Infrastructure score	1.96	2.12	2.19	2.13	1.95	2.10	2.10	1.47	1.75	2.30
Overall score	1.50	1.72	2.03	1.75	1.75	1.74	1.69	1.29	1.66	1.72
Logistics Friendliness classification	B	C	D	C	C	C	C	A	B	C

Sumber: diadopsi dari De Souza (2007), hlm. 54

Keterangan: 1) Brunei 2) Kamboja 3) Indonesia 4) Laos 5) Malaysia 6)Myanmar 7) Filipina 8) Singapura 9) Thailand 10) Vietnam

ASEAN dengan hambatan yang paling rendah untuk perdagangan bebas di sektor logistik.

Sebagai perbandingan, studi lain menunjukkan berbagai indikator dari kualitas sektor logistik di negara-negara ASEAN. Kualitas logistik ditentukan dalam beberapa dimensi oleh beberapa indikator (USITC, 2005): regulasi, pelabuhan udara, pelabuhan laut, ketersediaan sumber daya, hambatan pada prosedur keamanan dan kepabeanaan. Survei yang dilakukan oleh USITC ini juga menggunakan skala 0–10, nilai nol mengindikasikan kualitas terbaik dari jasa logistik, sementara nilai 10 menunjukkan rendahnya kualitas jasa logistik dan lingkungan terkaitnya. Tabel 2.3 menjelaskan posisi masing-masing negara dalam menyediakan kualitas jasa logistik. Tampak bahwa Singapura dengan posisi terbaik dalam hal kualitas, sementara Indonesia (seperti juga hasil survei yang dilakukan oleh de Souza, pada 2007, menempati posisi yang relatif rendah dibanding negara ASEAN lainnya.

**Tabel 2.3** Indikator Kualitas Logistik

	Peraturan	Pelabuhan Udara	Pelabuhan Laut	Ketersediaan Sumber Daya	Tekanan Prosedur Keamanan	Kepabeanaan
Indonesia	4,82	4,51	5,91	8,00	6,00	7,71
Malaysia	2,65	3,82	4,98	5,10	5,19	5,39
Filipina	4,06	4,59	4,85	6,10	6,33	6,33
Singapura	0,87	3,98	4,36	4,09	3,67	5,21
Thailand	3,43	4,88	5,50	6,07	5,83	6,43
Vietnam	5,15	5,13	5,09	7,13	4,50	7,07

Sumber: diadopsi dari USITC (2005), hlm. 8

Nilai *Logistics Performance Index* (Tabel 2.4), memperlihatkan tingkat pembangunan yang terjadi di ASEAN dan juga kesenjangan pembangunan yang dilihat dari sisi logistiknya. Singapura menempati rangking dua dunia sementara itu negara ASEAN dengan nilai LPI yang tidak baik, yaitu Myanmar dengan ranking 133. Ini berarti ASEAN menghadapi kondisi adanya negara anggota yang terkoneksi

secara global dengan sangat baik, sekaligus memiliki anggota dengan kondisi terburuk (Ponciano, 2010). Dengan demikian, terkait dengan upaya pembentukan masyarakat ASEAN melalui konektivitas ASEAN, masih banyak pekerjaan rumah yang harus dilakukan oleh ASEAN untuk menciptakan integrasi regional dan global.

**Tabel 2.4.** *Logistic Performance Index (LPI) dan Dimensinya, 2010<sup>4</sup>*

Country	LPI	Custom	Infra.	Inter. ship	Logistik comp.	Track & trace	Timeliness
Singapore	4.09	4.02	4.22	3.86	4.12	4.15	4.23
Malaysia	3.44	3.11	3.5	3.5	3.34	3.32	3.86
Thailand	3.29	3.02	3.16	3.27	3.16	3.41	3.73
Filipina	3.14	2.67	2.57	3.4	2.95	3.29	3.83
Vietnam	2.96	2.68	2.56	3.04	2.89	3.1	3.44
Indonesia	2.76	2.43	2.54	2.82	2.47	2.77	3.46
Lao PDR	2.46	2.17	1.95	2.7	2.14	2.45	3.23
Cambodia	2.37	2.28	2.12	2.19	2.29	2.5	2.84
Myanmar	2.33	1.94	1.92	2.37	2.01	2.36	

Sumber: *World Bank: Logistik Performance Index, 2011*

Kondisi ketimpangan dalam proses pengurusan dokumen kepabeanan di pelabuhan (*clearance*) juga terlihat dengan jelas antara negara ASEAN. Seperti dalam Tabel 2.5, proses *clearance* yang sangat

<sup>4</sup> *Logistics performance index (LPI)* yang dikembangkan oleh World Bank (2010) adalah rata-rata tertimbang dari nilai suatu negara pada enam dimensi pokok. *Pertama*, efisiensi dari proses *clearance* (yaitu kecepatan, *simplicity*, dan *predictability of formalities*) yang dilakukan oleh pihak pengontrol di pabean, termasuk kepabeanan; *Kedua*, kualitas infrastruktur yang terkait dengan transportasi dan perdagangan *Quality of trade and transport related infrastructure*, seperti pelabuhan, jaringan kereta api, jalan, dan teknologi informasi; *Ketiga*, kemudahan dalam menentukan pengapalan/pengangkutan dengan harga yang kompetitif; *Keempat*, kompetensi dan kualitas jasa logistik (seperti operator dan broker kepabeanan); *Kelima*, kemampuan untuk *tracking* dan *tracing consignments*; *Keenam*, jadwal pengapalan/pengiriman dalam mencapai tujuan dalam waktu yang ditentukan/diharapkan. LPI menggunakan skala 1 sampai 5.

cepat bisa dilihat dari besarnya jumlah barang yang masuk jalur hijau (*green lane*) sekitar 90–95% dan dalam waktu yang singkat (5–15 menit); di sisi lain, Myanmar hanya sekitar 5% yang masuk jalur hijau, sisanya sebesar sekitar 95% masuk jalur kuning dan merah yang memakan waktu sampai lima hari.

Ketimpangan dalam masalah kepabeanan dan *import clearance* setidaknya bisa melemahkan upaya untuk membangun *supply chains* ke seluruh wilayah ASEAN, *just-in-time production management* sangat vital untuk meningkatkan daya saing internasional. Tabel 2.5 menggambarkan kondisi performa *custom clearance* di beberapa negara ASEAN. Kondisi seperti ini merupakan keuntungan tersendiri untuk negara yang mempunyai kondisi geografis yang terhubung (daratan) seperti China. Di sana jalur darat (truk dan kereta api) memungkinkan untuk arus barang selama 24 jam untuk mendukung strategi *just-in-time production* di mana skala ekonomi produksi juga berperan penting dalam menentukan daya saing. Oleh karena itu, tidak mengherankan bila ada ketergantungan yang besar pada jalur udara untuk produk-produk unggulan ASEAN, seperti produk elektronik (Ponciano, 2010).

**Tabel 2.5.** *Customs Clearance Performance*

	<i>Green Lane</i>		<i>Yellow dan Red Lane</i>		
	<i>Import Size (%)</i>	<i>Process Time</i>	<i>Yellow: Import size</i>	<i>Red: Import Size</i>	<i>Processing time</i>
Singapura	90–95	1–15 menit; <1jam	4–10	0–1	Na
Filipina	10–25	5–6 jam, 3 hari	15–90	15–75	5–6 hari, 3–5 hari
Indonesia	50–90	2–3 jam	5–20	10–30; 90	2–5 hari
Thailand	60	5 jam	40		4–6 jam
Brunei	35–95	2 hari	5–55	na	na
Vietnam	40–85	2–5 hari	10–40	5–30	0.5–5 hari
Kamboja	70	3 hari	20	10	na
Myanmar	0–5		95–100		1–5 hari

Source: ERIA (2010)

Catatan: Nilai dalam % yang melalui *green*, *yellow*, dan *red lane* adalah nilai tengah dari distribusi. *Import size* dalam %

Performa lain yang bisa dilihat adalah melalui *transshipment connectivity index* (TCI) seperti diuraikan dalam Tabel 2.6.<sup>5</sup> Tabel 2.6 memperlihatkan bahwa Singapura dan Malaysia memiliki peringkat yang sama, yaitu 12, dengan *direct shipment* sejumlah 71 dan 86 *first order transshipment*. Sementara itu, Kamboja berada di peringkat 137 dengan *direct shipment* hanya 5, sedangkan *first order* dan *second order shipment* sangat besar, yaitu sejumlah 95 dan 59. Hal ini menunjukkan perbedaan yang sangat tajam dalam kualitas jaringan infrastruktur dan tingkat teknologi yang dipakai di antara negara ASEAN yang secara langsung memengaruhi daya saing sektor logistik dan daya saing barang dan jasa secara umum dari negara yang bersangkutan.

Sementara itu, bila dilihat dari jumlah angkutan/moda, perusahaan jasa dan pelayanannya, kapasitas TEU (*twenty-foot equivalent units*), dan ukuran maksimal dari kapal/angkut melalui *liner shipping connectivity index* juga tampak sekali ketimpangan (*gap*) antarnegara ASEAN (Tabel 2.7).<sup>6</sup> Misalnya, bila dilihat dari kapasitas pengiriman

---

<sup>5</sup> *Transshipment connectivity index* (TCI) menjelaskan proses pengiriman barang (shipment) dari satu negara ke negara lainnya (UNCTAD). TCI merefleksikan aspek geografis dari penyediaan jasa pengiriman (*liners*) dan didasarkan pada tipe koneksi yang ada antarnegara mulai dari koneksi order pertama sampai keempat. Dalam kondisi tidak adanya jalur langsung (*direct liner shipping*) antara dua negara maka kargo harus dikirimkan melalui pengiriman antara (*transshipment*) di pelabuhan negara ketiga atau keempat dalam upaya mencapai negara tujuan. Koneksi order pertama adalah koneksi tanpa *transshipment*, order kedua adalah koneksi dengan satu *transshipment*, dan seterusnya. Koneksi order pertama memiliki dampak positif yang paling besar pada pergerakan kargo (tipe koneksi antarnegara diberi bobot: *first order connections* dikalikan dengan 1.0, *second-order connections* dengan 0.5, *third-order connections* dengan 0.33, dan *fourth-order connections* dengan 0.25. *Score* adalah total nilai dari empat jenis koneksi yang ada (UNCTAD, 2007. *Transport Section, Trade Logistik Branch*).

<sup>6</sup> *Liner shipping connectivity index* (LSCI) adalah suatu indikator dari *liner shipping connectivity*, yang didasarkan pada indikator penyediaan jasa tiap negara. Indeks ini tersusun dari beberapa indikator kuantitatif untuk berbagai parameter jasa tiap negara, yang meliputi jumlah angkutan/moda, perusahaan jasa, dan pelayanannya, kapasitas TEU, dan ukuran maksimal dari kapal/angkut (UNCTAD, 2007).



yang ada dan diukur melalui TEU, tampak bahwa kemampuan Kamboja hanya sebesar 0,3% (9755 TEU) dari Singapura sebesar 3.429.884 TEU. Indonesia sendiri mempunyai kemampuan hanya 5,9% (202.029) dari Singapura.

**Tabel 2.6** *Transshipment Connectivity Index (TCI) 2009*

	TCI		Koneksi dengan Jumlah Transshipments			
	Ranking	Score	Direct	1	2	3
Hongkong	7	93,6	85	74	0	0
China	10	91,9	81	77	1	0
Korea	11	88,2	71	88	0	0
Malaysia	12	88,0	71	86	2	0
Singapura	12	88,0	71	86	2	0
Taiwan	14	85,6	64	95	0	0
Jepang	15	85,2	63	96	0	0
India	18	81,5	54	103	2	0
Thailand	35	74,8	37	119	3	0
Indonesia	52	71,7	30	123	6	0
Vietnam	59	70,6	27	126	6	0
Filipina	108	61,4	18	91	50	0
Kamboja	137	55,2	5	95	59	0

Source: Hanouz and Geiger (2010).

Catatan: TCI meliputi 160 negara

Perkembangan logistik di Asia Timur (termasuk di ASEAN) mengalami pertumbuhan lebih lambat daripada pertumbuhan perdagangannya. Padahal, pertumbuhan logistik yang cepat sangat diperlukan dalam upaya meningkatkan daya saing perekonomian secara umum. Tingginya biaya logistik disebabkan oleh masih rendahnya kualitas infrastruktur transportasi, jasa transportasi, dan logistik yang belum tertata dengan baik, prosedur birokrasi yang lambat dan mahal

dalam kegiatan ekspor dan impor (Carruthers, Bajpai, and Hummels, 2003).

**Tabel 2.7** *Liner Shipping Connectivity Index, 2009*

	LSCI		Ships	LC	LS	Capacity	Max Size
	Score	Rank	Count	TEU			
China	132,5	1	1.446	85	1.019	6217754	13800
Singapura	99,5	3	937	78	690	4719954	13800
Korea	86,7	5	702	67	565	2700620	13800
Malaysia	81,2	10	704	66	464	2787258	12508
Jepang	66,3	14	611	64	465	1955533	9200
India	41,0	22	304	52	207	820871	6978
Thailand	36,8	25	197	38	152	468361	8200
Vietnam	26,4	39	143	42	144	204673	4900
Indonesia	25,7	41	172	40	176	202029	4253
Filipina	15,9	61	85	26	80	120449	2987
Kamboja	4,7	121	12	5	11	9755	1300

Keterangan: *liner shipping conectivity index* (LSCI), *liner companies* (LC), *liner services* (LS)

Sumber: Hanouz and Geiger (2010).

Catatan: TEU- *twenty-foot equivalent unit*, LSCI meliputi 162 negara.

Dilihat dari kualitas infrastruktur yang ada (pelabuhan udara, kereta api, jalan raya, dan pelabuhan laut), negara-negara ASEAN bisa dikelompokkan ke dalam dua kelompok: Kelompok I-infrastruktur yang sangat bagus sampai yang cukup bagus untuk negara Singapura, Malaysia, dan Thailand; Kelompok II-Indonesia, Vietnam, Filipina, dan Kamboja dengan keterbatasan semua moda transportasi dengan pelabuhan laut sebagai yang paling bermasalah (Hanouz and Geiger, 2010).

Pengelompokan lain juga menunjukkan kondisi riil infrastruktur yang ada di ASEAN. Ponciano (2010) membagi kelompok negara

ASEAN ini ke dalam *competitive and globally well-connected* (Singapura, Malaysia-29), *globally connected but less competitive* (Thailand, Filipina, dan Vietnam), *globally poorly connected* (Indonesia) dan *globally least connected* (Laos, Kamboja, Myanmar). Pengelompokan lain, dari tingkat pembangunan jaringan logistik dan transportasi di ASEAN, negara-negara ASEAN bisa dikelompokkan (Carruthers, Bajpai, and Hummels, 2003).

### **Grup 1: *Outward-oriented, highly accessible***

Negara ASEAN yang masuk adalah Singapura. Singapura mempunyai industri logistik dengan teknologi tinggi pada manufaktur dan jasa. Biaya logistik pada harga yang sangat kompetitif, volume transportasi tinggi, dan keterkaitan antarmoda yang terbangun dengan baik.

### **Grup 2: *Outward-oriented, accessible***

Negara yang masuk adalah: Indonesia, Malaysia, Filipina, dan Thailand. Negara-negara ini menghadapi permasalahan hambatan logistik untuk mencapai pertumbuhan ekonomi tinggi yang berpihak pada kaum miskin (*pro-poor economic growth*). Mereka masih berada pada tahap awal mendesain kebijakan nasional dan struktur institusi yang mendorong pertumbuhan jasa transportasi multimoda untuk mendukung perdagangan dalam dan luar negeri. Negara-negara tersebut masih menghadapi rendahnya prasarana dan sarana transportasi, jasa transportasi, dan pelabuhan yang tidak efisien. Pemerintah lokal dan agen lainnya mengenakan pungutan ilegal dan semi-legal (abu-abu) sebagai langkah untuk meningkatkan pendapatan, tetapi selalu memperlemah akses pasar.

### Grup 3: *Less open and accessible*

Kamboja, Laos, dan Vietnam ini masih menghadapi kendala miskinnya infrastruktur, kecuali Vietnam yang sudah mulai menata dengan lebih baik jaringan transportasinya.

Tingkat pembangunan logistik searah (*parallel*) dengan tingkat pembangunan ekonomi secara umum. Dengan melihat data kuantitatif tentang kondisi logistik di ASEAN, tampak bahwa perbedaan kondisi dan *performance* (kualitas, jumlah, dan kapasitas) sejalan dengan ketimpangan tingkat pembangunan di ASEAN. Lebih lanjut, ketimpangan ini juga berimplikasi pada kemampuan daya saing ekonomi negara-negara anggota. Dalam proses liberalisasi ekonomi, pada umumnya dan sektor logistik pada khususnya, perbedaan kondisi dan *performance* logistik harus bisa memberikan ruang gerak (penyesuaian) bagi masing-masing negara dengan tidak bertentangan (*contra productive*) dengan kesepakatan bersama.

## D. Daya Saing dan Kompetisi Antarnegara

Sektor logistik mempunyai peranan strategis dalam menentukan daya saing ekonomi suatu negara. Hal ini karena jaringan logistik akan menentukan harga jual barang dan jasa yang kompetitif, selain itu, juga turut mengembangkan sektor ekonomi lainnya dalam meningkatkan perannya bagi perekonomian. Jaringan transportasi yang terbangun dengan baik sangat menentukan tingkat efisiensi operasional perusahaan dan ekonomi pada umumnya. Selain masalah efisiensi, ada beberapa faktor yang menentukan daya saing suatu negara sebagai *logistic hub* (Tongzon, 2004).

*Pertama*, lokasi strategis dekat jalur utama transportasi laut dan udara, yang mempunyai keterkaitan dan konektivitas yang luas dengan dunia perdagangan; dan mempunyai jaringan *warehouse* dan sarana lainnya yang mempunyai kapabilitas bagus. Hal yang lebih penting

lagi adalah tersedianya infrastruktur yang sangat efisien. *Kedua*, sumber daya manusia juga berperan penting dalam menciptakan *logistic hub* yang sukses. Berbagai hal yang dibutuhkan dalam upaya untuk meningkatkan kemampuan sumber daya manusia ini adalah kemampuan berbahasa/berkomunikasi, berpikiran terbuka (*open minded*), pengetahuan untuk bekerja di sektor logistik (*professional*). *Ketiga*, stabilitas politik dan ekonomi. Dukungan pemerintah yang kuat dan transparan pada pengembangan sektor logistik. Hubungan yang baik antara pengusaha, pekerja, dan pemerintah juga berperan penting.

Dalam kaitannya dengan pelayanan, faktor yang menentukan adalah kemampuan menyesuaikan keinginan konsumen (*adaptability*). Sebagai industri jasa, para pelaku di sektor ini harus mengerti dan memahami permintaan konsumen serta melakukan usaha untuk memenuhi ekspektasinya (bahkan melebihi). Oleh karena itu, negara-negara di Asia harus fokus untuk meningkatkan produk jasanya melalui serangkaian inovasi dan peningkatan teknologi dan efisiensi.

Kompetisi antarnegara di Asia mulai tampak, khususnya dalam upaya untuk menjadikan negaranya sebagai *leading logistic hub* dalam lingkup regional (bahkan dunia) dalam upaya untuk memperoleh manfaat (*gain*) dari pertumbuhan permintaan dunia yang meningkat (Tongzon, 2004), meski sekarang ini pertumbuhan ekonomi dunia diperkirakan melambat akibat krisis global. Singapura yang bisa dikatakan sebagai *logistic hub* juga memperoleh tantangan dari negara-negara tetangga yang mulai meningkatkan kemampuan teknologi dan infrastrukturnya untuk menjadikan negara sebagai yang paling efektif dan paling efisien dalam distribusi barang dan jasa. Beberapa negara yang menjadi pesaing tersebut adalah Malaysia, Taiwan, Hongkong, dan Korea Selatan.

Perdagangan dan transportasi sangat penting dalam menggerakkan perekonomian di negara anggota Indonesia-Malaysia-Thailand

*Growth Triangle* (IMT-GT). Namun demikian, sangat diperlukan upaya-upaya kerja sama terutama menyangkut jaringan transportasi dan fasilitas logistik dalam sub-wilayahnya (Banomyong, 2008).

Infrastruktur bukan menjadi masalah yang sangat serius khususnya antara Thailand dan Malaysia karena infrastrukturnya relatif baik dan berbagai proyek transportasi sedang berjalan sekarang ini. Koridor Thailand Selatan dan Malaysia bagian utara telah terbangun dengan baik sehingga bisa difungsikan sebagai koridor logistik dalam IMT-GT dan ASEAN secara keseluruhan. Perbaikan dan pembangunan infrastruktur sangat diperlukan, khususnya di Sumatra untuk meningkatkan jaringan logistik di Sumatra sehingga mampu menjadi penggerak untuk memperoleh manfaat ekonomi dari terwujudnya segitiga pertumbuhan dalam IMT-GT (Banomyong, 2008).

Penyedia jasa LSP di wilayah IMT-GT sebagian besar adalah perusahaan menengah dan perusahaan kecil yang mengalami keterbatasan dalam hal modal dan pengetahuan. Penyedia lokal ini sekarang memperoleh persaingan dari perusahaan LSP asing juga perusahaan pengolahan lokal untuk mengelola sendiri barang-barangnya (Banomyong, 2008). Bila berjalan dengan baik, kerangka kebijakan dan kerja sama dan juga jaringan infrastruktur yang terbangun dengan baik maka kesempatan masuk (*entry opportunity*) bagi LSP global akan lebih besar dalam ikut menyelaraskan integrasi logistik di ASEAN.

## **E. KEKUATAN, KELEMAHAN, HAMBATAN, DAN TANTANGAN PENGEMBANGAN SEKTOR LOGISTIK DI ASEAN**

### **1. Kekuatan dan Kelemahan**

Sesuai dengan ASEAN *Transport Action Plan* 2005–2010, ada beberapa kelemahan kunci dari logistik di ASEAN, misalnya rendahnya kualitas jalan menuju pelabuhan, jaringan infrastruktur pelabuhan,

dan jaringan perkapalan yang terbatas dan jelek (*shipping network*) yang menyebabkan kenaikan biaya transportasi. Permasalahan tersebut secara tidak langsung menyebabkan munculnya *entry barriers* dan biaya operasional yang tinggi sehingga melemahkan perusahaan logistik dalam menawarkan jasanya.

Berdasarkan survei yang dilakukan oleh ADB dan USAID, diketahui beberapa kelemahan dan kekuatan dari logistik ASEAN (Tomczyk, Dzung dan Thanh, 2011), sebagaimana disajikan dalam Tabel 2.8. Terlihat bahwa permasalahan logistik di ASEAN secara umum terletak pada masalah terbatasnya infrastruktur jalan dan pelabuhan laut, termasuk jaringan penyeberangan antarpulau. Jaringan non-fisik seperti jaringan sistem informasi termasuk sistem *tracking* dan *tracing document* juga masih menjadi kelemahan dalam sektor logistik di ASEAN.

Sementara itu, kekuatan yang dimiliki adalah adanya proses renovasi/*upgrading* yang sedang dilakukan yang masih memungkinkan untuk ke arah peningkatan efisiensi operasionalisasi kepabeanan dan logistik pada umumnya. Dengan kondisi yang masih relatif terbatas, perusahaan penyedia jasa logistik masih bisa tumbuh. Ini memberikan gambaran, bahwa dengan adanya dukungan infrastruktur yang lebih baik dan kebijakan yang kondusif akan meningkatkan kemampuan daya saing perusahaan yang bersangkutan dan perekonomian nasional dan regional ASEAN pada umumnya.

Secara khusus, bila melihat dari beberapa pelabuhan yang ada di Thailand, Indonesia, dan Vietnam, beberapa kelemahan yang ada menyangkut adanya biaya tambahan, proses yang lambat, dan permasalahan efisiensi yang turut memengaruhi daya saing pelabuhan yang bersangkutan maupun jasa/produk yang menggunakan jasanya (Tabel 2.9). Malaysia dengan kondisi yang lebih baik juga masih mempunyai kelemahan terkait dengan masalah efisiensi. Sementara

**Tabel 2.8** Kekuatan dan Kelemahan Sistem Logistik di ASEAN

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kekuatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LSP menjalankan usaha dalam kondisi sulit</li> <li>• Banyak pelabuhan (laut) yang sedang direnovasi/<i>upgrade</i> dan dioperasionalkan secara lebih efisien (ini merupakan perubahan yang kuat ke arah operasionalisasi kepabeanaan di ASEAN yang merupakan hal penting dalam pembangunan logistik)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelemahan/ Gap yang memerlukan perhatian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kepabeanaan               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ASEAN <i>Single Windows</i></li> <li>- Penunjukan dokumen kepabeanaan ASEAN</li> <li>- Penilaian kepabeanaan secara penuh berdasarkan peraturan WTO</li> <li>- <i>Direct trade input</i></li> <li>- EDI system</li> <li>- <i>Clearance document</i> dengan <i>post audit</i></li> <li>- Manajemen risiko yang terkomputerisasi</li> <li>- <i>Inland bonded warehouse</i> (pemrosesan secara elektronik terhadap dokumen yang masuk secara umum)</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pelabuhan dan Pengapalan               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistem informasi yang terkomputerisasi di pelabuhan dan pelabuhan penghubung (<i>linking ports</i>)</li> <li>- Pengapal (<i>shippers</i>) dan <i>freight forwarders</i></li> <li>- Pintu masuk otomatis</li> <li>- Halaman <i>off-dock container</i></li> <li>- <i>Bonded distribution facilities</i></li> <li>- Jaringan kereta api dan jalan menuju ke pelabuhan</li> <li>- <i>Full-truck scanner</i> untuk keamanan</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportasi kereta api               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Terbatasnya jaringan kereta api <i>double-track</i> dan <i>track</i> khusus untuk <i>freight</i></li> <li>- Jasa (khususnya untuk <i>containers</i>)</li> <li>- Terbatasnya pengangkut, khususnya yang mampu mengangkut lebih dari 80 ton</li> <li>- Tidak tersedianya kereta api yang mampu mengangkut lebih dari 50 gerbong (sumber daya manajemen perkeretaapian yang terbatas, khususnya untuk transportasi intermodal)</li> </ul> </li> </ul>



- 
- Transportasi jalan raya
    - Keterbatasan pendanaan untuk perbaikan jalan di jalur internasional
    - Standar yang rendah untuk fasilitas truk internasional di perbatasan dan juga *trans-loading/trans-shipment* (tidak adanya perjanjian *transport international routier* (TIR) yang memungkinkan truk pengangkut dengan mudah melintas dari satu negara ke negara lainnya –untuk negara Great Mekong Subregion (GMS) sudah ada *cross-border transport agreement* (CBTA), tetapi belum digunakan secara penuh.
- 
- Transportasi penyeberangan (*inland waterway transport*)
    - Keterkaitan antara rute penyeberangan dengan jaringan transportasi lainnya (peralatan untuk menangani kontainer di pelabuhan penyeberangan)
- 
- Transportasi udara
    - Fasilitas penghubung untuk *air freight* (seperti *cargo villages*)
    - *Cold storage*, kemampuan penyimpanan barang yang berbahaya, dan jasa *handling* di darat yang kompetitif (*large pallet scanners* untuk keamanan)
- 
- Jasa logistik
    - Personel yang terlatih
    - Pengetahuan personel dalam bidang logistik internasional
    - Jaringan komunikasi antara *shippers*, kepabeanan, manajemen pelabuhan, dan LSP
    - Kontainer domestik di beberapa negara
    - *Track and trace*, distribusi, dan *cross-docking centers*
- 

Sumber: diadopsi dari Tomczyk, Dzung, dan Thanh, 2011, hal 48

Catatan: negara-negara yang tergabung dalam GMS adalah Kamboja, China (khususnya untuk Provinsi Yunnan dan Guangxi Zhuang, Laos, Myanmar, Thailand, dan Vietnam

**Tabel 2.9** Kondisi Pelabuhan di Beberapa Negara

Pelabuhan	Kondisi
Thailand ( <i>Laem Chabang</i> )	<p>Kelebihan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menawarkan kedalaman air yang rasional (cd–14m) dan mengakomodasi <i>vessels</i> sampai dengan 350m LOA</li> <li>• Masih ada ruang/kapasitas untuk mengakomodasi pertumbuhan di masa yang akan datang</li> </ul> <p>Kekurangan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adanya biaya tambahan dan waktu untuk produk yang menuju pelabuhan karena adanya <i>48 hours steaming off the main east-west shipping lanes</i></li> <li>• Masalah batasan <i>carrier equalization of inter-modal costs</i> ke Bangkok</li> </ul>
Vietnam ( <i>Cai Mep</i> )	<p>Kelebihan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Experiencing mainline vessel calls for the first time</i></li> </ul> <p>Kekurangan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Progres pembangunan lambat karena adanya keterlambatan proyek</li> <li>• Pengeluaran/biaya pelabuhan yang sangat tinggi</li> <li>• Operasi tidak efisien</li> </ul>
Singapore (PSA <i>International</i> )	<p>Kelebihan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peralatan yang berkualitas <i>high grade</i> dan cukup, seperti <i>crane</i> dan lainnya.</li> <li>• Operasi yang profesional</li> <li>• Masih ada ruang/kapasitas untuk mengakomodasi pertumbuhan di masa yang akan datang</li> </ul> <p>Kekurangan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Efisiensi masih menjadi masalah, bila dibandingkan <i>global hub</i> yang lebih besar</li> </ul>
Malaysia ( <i>Port of Tanjung Pelepas</i> )	<p>Kelebihan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokasi strategis terkait dengan <i>shipping traffic</i>.</li> <li>• Aksesibilitas multimoda yang baik</li> <li>• Peralatan dan fasilitas yang baik</li> <li>• Adanya <i>free-zone sites</i></li> </ul> <p>Kekurangan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Efisiensi masih menjadi masalah, dibandingkan dengan <i>global hub</i></li> </ul>

Indonesia ( <i>Port of Tanjung Priok</i> )	<p>Kelebihan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemerintah mulai memperhatikan pembangunan dan pengembangan pelabuhan</li> <li>• Kemungkinan perluasan (<i>expansion</i>) dalam jangka panjang</li> </ul> <p>Kekurangan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarif/biaya yang tidak kompetitif, khususnya untuk <i>extra fuel charge</i></li> <li>• Efisiensi dan produktivitas masih menjadi masalah besar</li> <li>• Pasokan listrik tidak mencukupi</li> <li>• Aksi demonstrasi, meski tidak selalu terjadi</li> <li>• Infrastruktur pendukung terbatas</li> </ul>
--	---

Sumber: Asrofi, 2011, hal 4

itu, ada beberapa kelebihan yang dimiliki, di antaranya adalah masih dimungkinkannya ekspansi dan perluasan pelabuhan; yang berarti masih bisa dikembangkan dengan menarik investasi untuk masuk. Untuk lebih detilnya, berikut diuraikan perbandingan kondisi beberapa pelabuhan di negara-negara ASEAN.

## 2. Hambatan dan Tantangan

Sebagai salah satu sektor yang masuk dalam sektor prioritas yang masuk integrasi ASEAN (*Priority Integrated Sector*), sektor logistik masih menyimpan banyak hambatan dalam persaingan. Masing-masing negara ASEAN mempunyai alasan tersendiri untuk tidak serta merta membukanya bagi persaingan internasional maupun regional ASEAN. Jenis hambatan dalam sektor logistik ini ada berbagai macam termasuk di dalamnya masalah kepabeanan, dan halangan masuk bagi investor asing (*entry barriers*). Dari studi yang dilakukan oleh de Souza, *et al.* (2007), tampak bahwa hambatan terbesar dalam upaya untuk melakukan liberalisasi sektor logistik di ASEAN adalah hambatan dalam hubungannya dengan masalah kepabeanan seperti prosedur dan inspeksi kepabeanan. Dari Tabel 2.10, bisa dilihat

berbagai jenis hambatan dalam sektor logistik di ASEAN dalam berbagai intensitasnya, mulai dari yang paling berpengaruh sampai yang pengaruhnya wajar.

Ada beberapa faktor yang menghambat perdagangan bebas di ASEAN terutama terkait dengan permasalahan dalam sektor jasa logistik, sebagaimana dikemukakan oleh de Souza (2007) dalam Tabel 2.10. Dalam Tabel 2.10 dijelaskan berbagai macam hambatan berdasarkan negara, termasuk saran kebijakan yang bisa diambil. Dikatakan bahwa hambatan tertentu mempunyai pengaruh yang signifikan bila mempunyai nilai empat atau lebih. Dalam Tabel 2.10, hambatan dibagi tiga kelompok, yaitu hambatan yang paling berpengaruh (kritis), hambatan yang sangat berpengaruh, dan hambatan yang berpengaruh biasa.

Ada banyak tantangan dalam proses integrasi di ASEAN termasuk di dalamnya integrasi sektor logistik. Beberapa di antaranya adalah (UNESCAP, 2007):

a. Adanya disparitas dalam pembangunan

Disparitas ini tampak sekali dalam pembangunan ekonomi, yang bisa dilihat dari perbedaan pendapatan per kapita antara Singapura dan negara lainnya.

b. Perdagangan dan investasi

Gap pembangunan juga tampak dalam bidang perdagangan dan investasi. Hal ini bisa dilihat dari jumlah/volume transaksi dan investasi, yang secara langsung maupun tidak langsung memengaruhi kecepatan dari proses integrasi.

Adanya gap yang terus menerus mungkin mengurangi niat negara-negara yang selama ini mengandalkan pendapatan dari pajak (impor) sebagai salah satu sumber pendapatannya. Apabila ini tetap berlanjut akan menciptakan suatu kondisi munculnya

**Tabel 2.10** Hambatan dan Saran Kebijakan

Hambatan	Type	Brunei	Kamboja	Indonesia	Laos	Malaysia	Myanmar	Filipina	Singapura	Thailand	Vietnam	Rekomendasi
Sangat berpengaruh												
Pemeriksaan dokumentasi yang lama	Prosedur kepabeanan dan inspeksi	3	5	6	6	2	6	4	1	4	3	Mengadopsi EDI untuk semua negara ASEAN dan semua pintu gerbang masuk (termasuk pembayaran) untuk meningkatkan alur secara efisien.
Pemeriksaan yang memberatkan	Prosedur kepabeanan dan inspeksi	2	3	6	3	2	3	4	1	4	3	Mengadopsi inspeksi yang umum, untuk mengurangi inspeksi yang berulang-ulang
Klasifikasi barang di negara berbeda	Prosedur kepabeanan dan inspeksi	4	4	6	3	3	3	6	1	4	2	Memakai peraturan kepabeanan yang jelas dan transparan. Melatih pegawai kepabeanan tentang klasifikasi barang
Berpengaruh												
Terbatasnya penggunaan peralatan	Peraturan transportasi darat	1	1	1	1	6	2	1	1	1	1	Mengizinkan truk yang bersertifikasi ASEAN melewati batas negara
Terbatasnya ukuran dan jam operasi	Peraturan transportasi darat	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	Mengizinkan truk yang bersertifikasi ASEAN untuk beroperasi di suatu negara
Tidak adanya koordinasi di perbatasan	Prosedur dan inspeksi kepabeanan	5	5	5	4	6	4	1	2	4	4	Memakai dokumentasi ASW

<i>Inbound clearance</i> proses yang tidak efisien	Prosedur dan inspeksi kepabeanan	2	4	6	4	4	4	6	4	1	5	4	Adanya peraturan kepabeanan yang transparan untuk meningkatkan efisiensi kepabeanan dan pengangkutan ( <i>shippers</i> )
Cukup Berpengaruh													
Peraturan kepemilikan asing	Investasi asing	1	4	5	4	4	5	4	1	1	5	4	Mengizinkan kepemilikan asing secara mayoritas untuk membantu meningkatkan infrastruktur
Lisensi yang diskriminatif	Investasi asing	1	1	4	3	5	1	1	1	1	3	1	Mempunyai perlakuan yang sama untuk semua perusahaan
<i>Asas cabotage</i>	Peraturan perubahan secara spesifik	1	3	3	3	4	3	2	5	1	2	2	Menghapus asas <i>cabotage</i>
Pengaturan yang independen secara <i>arbitrary</i>	Prosedur keabeanan dan inspeksi	1	1	5	1	1	4	1	1	1	1	1	Membuat peraturan yang transparan
Lonjakan <i>traffic</i> di perbatasan	Prosedur keabeanan dan inspeksi	3	3	3	4	5	3	1	2	4	4	4	Mempunyai pelayanan 24 jam di perbatasan
Banyaknya kantor yang tidak terkoordinasi	Prosedur keabeanan dan inspeksi	1	1	4	1	4	4	5	1	4	4	4	Membuat peraturan yang transparan dan integrasi kantor kepabeanan
Penalti yang tidak tepat	Prosedur keabeanan dan inspeksi	1	1	6	1	1	1	1	1	1	1	1	Transparansi yang lebih terbuka dalam prosedur kepabeanan dan peraturan

Sumber: De Souza (2007), hal 54

Note: Bila ada hambatan yang berpengaruh pada biaya, kualitas, waktu, dan volume perdagangan; penghapusan hambatan memiliki dampak yang diukur berdasarkan skala 1 (tanpa pengaruh) dan 6 (pengaruhnya tinggi).

*center of growth and peripheries* di ASEAN. Dengan demikian, ketimpangan akan tetap tercipta.

### 3. Infrastruktur transportasi

Perbedaan jumlah dan kualitas jaringan transportasi juga menjadi tantangan bagi upaya mencapai integrasi. Namun demikian, sebagai kawasan dengan pertumbuhan ekonomi yang progresif, akan mampu menciptakan peluang dan permintaan barang dan jasa yang dinamis di ASEAN. Sesuai dengan perhitungan UNESCAP, kemampuan/daya dukung pelabuhan di ASEAN akan meningkat tiga kali lipat dari sekitar 37 juta TEU pada tahun 2002 menjadi sekitar 93 juta TEU pada tahun 2015. Untuk negara ASEAN yang terisolasi secara geografis/tidak berbatasan dengan laut (*landlocked country*) seperti halnya Laos, upaya memperoleh akses laut membutuhkan jaringan dari negara tetangganya. Sekarang ini, Laos telah melakukan perjanjian bilateral dengan Thailand dan Vietnam untuk memperoleh transit bagi perdagangan internasionalnya. Posisi negara ASEAN ini mempunyai keuntungan strategis, salah satunya sebagai penghubung dua raksasa ekonomi China dan India sehingga memerlukan kerja sama transportasi yang lebih erat antarnegara.

Besarnya gap dalam infrastruktur transportasi dan akses ke pelabuhan disebabkan karena adanya kebutuhan dana investasi yang besar. Menurut UNESCAP (2007), besarnya biaya investasi dan perbaikan infrastruktur transportasi telah menyebabkan kondisi infrastruktur yang jelek. Sampai 2015, diperkirakan diperlukan dana investasi dan perbaikan paling tidak sebesar US\$27 miliar; dan pembangunan dok kapal sebanyak 136 buah akan memerlukan biaya US\$9,3 miliar (Tabel 2.11).

**Tabel 2.11** Rata-Rata Investasi Tahunan dan Biaya Perbaikan di ASEAN, US\$ Miliar

	2000–2005	2005–2010	2010–2015
Jalan	14,2	14,7	17,2
Kereta Api	0,4	0,5	0,5
Pelabuhan Udara	0,9	1,7	2,0
Pelabuhan Kontainer	0,5	0,7	0,9
Transportasi Massal	3,7	5,3	6,8
Total	19,7	22,9	27,4

Sumber: UNESCAP, 2007

c. Kendala institusional

Adanya kendala institusional untuk menjalankan proyek transportasi lintas batas negara. Beberapa kendala tersebut di antaranya adalah adanya perbedaan yang signifikan dalam hal kapasitas institusional dan keuangan untuk memobilisasi sumber daya yang ada dan implementasi proyek; tidak adanya instrumen tunggal untuk melaksanakan perjanjian lintas batas secara regional. Pada dasarnya, kerja sama transportasi lintas batas berdasar pada *project-to-project* basis. Tidak ada instrumen bersama baik dari sisi pengambilan keputusan maupun pendanaannya sehingga muncullah *missing links* dan ketertinggalan infrastruktur, khususnya di daerah perbatasan. Distribusi keuntungan dan biaya yang tidak berimbang dari proyek lintas batas merupakan tantangan tersendiri yang harus dipecahkan bersama. Skema adaptasi dan redistribusi keuntungan bersama mungkin bisa dijadikan solusi bersama. Juga adanya konflik perbatasan yang masih sering terjadi, misalnya antara Thailand-Myanmar, Thailand-Kamboja, juga Indonesia-Malaysia.

Dengan adanya upaya mewujudkan AEC 2015 dan integrasi logistik sebagai salah satu sektor prioritas maka diharapkan kendala-kendala yang ada bisa menjadi tantangan yang harus dihadapi dan



diselesaikan sehingga mampu melakukan integrasi ekonomi dengan lebih baik. Sebagai contoh, untuk negara CLMV, 20% pengurangan/penurunan biaya logistik akan mampu meningkatkan rasio perdagangan terhadap GDP (*trade to GDP ratio*) sebesar 10%.

## F. LANGKAH/STRATEGI KEBIJAKAN

Dalam pertemuan antara pihak pemerintah dan dunia usaha (penyedia jasa logistik) di Da Nang, Vietnam, 23 Agustus 2010, mereka secara bersama melihat bahwa transportasi darat menjadi pilihan pertama yang lebih realistis untuk dikembangkan dengan tanpa mengesampingkan transportasi yang lain. Dengan adanya peningkatan konektivitas regional ASEAN, jalur transportasi darat dilihat sebagai jalur yang lebih fisibel dan lebih realistis. Dengan adanya kendala waktu, transportasi darat memiliki kelebihan lebih murah dari transportasi udara dan lebih cepat daripada transportasi laut.

Liberalisasi perdagangan menuntut peran aktif sektor swasta dalam sektor logistik di ASEAN, termasuk dalam bentuk *joint ventures* dengan perusahaan patungan dari negara lain. Hal ini dikarenakan skala ekonomi dan aliansi sangat penting terutama pada segmen transportasi dan komunikasi. Jumlah pemain/perusahaan dalam industri logistik di ASEAN masih terbatas dan sebagian besar mereka masuk kategori perusahaan kecil dan menengah (Wattanapruttipaisan, 2008). Oleh karena itu, masih sangat diperlukan upaya harmonisasi dengan pemerintah, diantaranya dukungan kebijakan pemerintah untuk memperbaiki kualitas jasa dan biaya yang semakin murah, aglomerasi ekonomi melalui penciptaan *cluster* transportasi dan komunikasi, perbaikan *networking*, dan aliansi di antara penyedia jasa logistik di ASEAN.

Transportasi laut merupakan sarana vital dalam perdagangan internasional. Banyak pelabuhan laut di ASEAN, kecuali Singapura

dan Malaysia yang relatif buruk kondisinya dan juga sudah melebihi kapasitasnya (ASEAN Secretariat, 2011). Hal ini berarti perlu adanya investasi untuk melakukan pengembangan dan perluasan pelabuhan laut yang ada. Terkait dengan transportasi laut, ASEAN telah menetapkan sejumlah 47 pelabuhan utama (*hub*) dalam jaringan transportasi ASEAN (Gambar 2.2). Dari 47 pelabuhan utama tersebut, sekitar 15 pelabuhan laut berada di Indonesia. Ini berarti tugas besar (dari sisi individual negara) bagi Indonesia untuk mengembangkan pelabuhan yang ada dengan berbagai skema kerja sama melalui FDI atau lainnya.

Upaya memperbaiki, membangun, dan mengembangkan pelabuhan utama ASEAN tersebut harus dilakukan dalam upaya menciptakan jaringan transportasi laut yang efisien dengan melihat berbagai kendala dan tingkatan/kualitas dari pelabuhan laut yang ada sekarang ini. Hal-hal yang harus diperhatikan di antaranya adalah (seperti yang diuraikan oleh ASEAN Secretariat (2011): penanganan kargo yang sangat tergantung pada kapasitas pelabuhan dalam menampung kapal yang bersandar, kapasitas penanganan kargo, transportasi darat (pendukung) dan kapasitas logistik, kepabeanan dan prosedur administrasi kepabeanan (*clearance procedures*).

Dengan demikian, harus ada langkah strategis sesama negara ASEAN untuk melakukan revitalisasi pelabuhan laut dengan melalui skema *public private partnerships* (PPP), promosi untuk mengundang FDI dalam kerangka ASEAN, ASEAN *Plus One* atau ASEAN *Plus Three*, dan juga dari kerangka multilateral lainnya.

## G. KESIMPULAN

Sebagai salah satu sektor prioritas integrasi ASEAN (*Priority Integrated Sektor*), sektor logistik masih menyimpan banyak hambatan dalam persaingan. Masing-masing negara ASEAN mempunyai alasan



tersendiri untuk tidak serta merta membukanya bagi persaingan internasional maupun regional ASEAN.

Dari sisi pembangunan dan pengembangannya, ketimpangan pembangunan infrastruktur terlihat jelas antara satu negara dan negara lainnya. Ketimpangan ini tidak hanya pada bangunan fisik ja-ringan infrastruktur baik dari segi jumlah maupun kualitasnya, tetapi nonfisik menyangkut institusi pendukung, sumber daya manusia, dan perangkat kebijakan pendukung. Secara kuantitatif, ketimpangan tersebut ditunjukkan dengan data kuantitatif, seperti *Logistic Friendliness Indicator*, Kualitas Logistik, Indikator Kualitas Logistik, *Logistic Performance Index*, *Customs Clearance Performance*, *Transshipment Connectivity Index*, dan *Liner Shipping Connectivity Index*. Hal ini tentu akan menentukan keberhasilan proses integrasi sektor logistik dan integrasi ekonomi ASEAN pada umumnya.

Kerja sama dalam bentuk perjanjian dan proses implementasinya yang tertuang dalam ASEAN *Logistic Integration Roadmap* harus tetap dijalankan sesuai kesepakatan. Untuk mengatasi berbagai kelemahan dan hambatan, dilakukan dengan memanfaatkan kekuatan yang ada, baik menyangkut posisi geografis maupun sumber daya yang dimiliki. Kompetisi antarnegara ASEAN mulai tampak, khususnya dalam upaya menjadikan negaranya sebagai *leading logistic hub* dalam lingkup regional (bahkan dunia) dalam upaya memperoleh manfaat (*gain*) yang lebih dari proses integrasi ekonomi.

ASEAN juga melihat bahwa transportasi darat menjadi pilihan pertama yang lebih realistis untuk dikembangkan tanpa mengesampingkan transportasi yang lain. Transportasi laut merupakan sarana vital dalam perdagangan internasional. Banyak pelabuhan-pelabuhan laut di ASEAN kondisinya buruk dan juga sudah melebihi kapasitasnya, sehingga perlu adanya investasi untuk melakukan pengembangan dan perluasan pelabuhan laut yang ada. Upaya harmonisasi harus terus dilakukan dengan dukungan kebijakan

pemerintah untuk memperbaiki kualitas jasa dan biaya yang semakin murah, terjadinya aglomerasi ekonomi melalui penciptaan kluster transportasi dan komunikasi dan juga perbaikan *networking* dan aliansi di antara penyedia jasa logistik di ASEAN.

## DAFTAR PUSTAKA

- ASEAN Secretariat. 2011. *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Asrofi, Muhammad. 2011. *2015 ASEAN Connectivity and Its Implication for Indonesian Ports and Logistic Infrastructure*. Frost and Sullivan, 1 Jul 2011.
- Banomyong, Ruth. 2008. *Logistic Development Study of The Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT)*.
- Carruthers, Robin; Jitendra N. Bajpai, and David Hummels. 2003. "Trade and Logistic in East Asia: A Development Agenda". *Eastr Working Paper No. 3*, Transport Sector Unit, Infrastructure Department East Asia and Pacific Region, June 2003.
- Deloitte. 2009. *Logistik and Infrastructure: Exploring Opportunities*. Deloitte Touche Tohmatsu India Private Limited.
- De Souza, Robert et al. 2007. *An Investigation into the Measures Affecting the Integration of ASEAN's Priority Sectors (Phase 2): The Case of Logistic*. REPSF Project No. 06/001d, Final Report, 2007.
- ERIA. 2010. ERIA Custom and Cargo Clearance Survey.
- Findlay, Christopher. 2009. "Trade Facilitation in the ASEAN Economic Community. Policy Brief". ERIA Policy Brief, No. 2009-06, November 2009. Economic Research Institute for ASEAN and East Asia.
- Frost dan Sullivan. 2006. *Strategic Analysis of the ASEAN 3 Third Party Logistic Markets*. Frost & Sullivan, Feb 2006.
- Fry, John dan Vincent Honnold. 2010. "ASEAN: Regional Trends in Economic Integration, Export Competitiveness, and Inbound Investment for Selected Industries". Investigation No. 332-511, Publication 4176 August 2010.
- Hanouz, Margareta Drzeniek, and Thierry Geiger. 2010. "Enabling Trade in the Greater ASEAN Region: Findings from the Enabling Trade Index 2010". *World Economic Forum*.

- Hollweg, Claire dan Wong Marn-Heong. 2009. "Measuring Regulatory Restrictions in Logistic Services". ERIA Discussion Paper Series ERIA-DP-2009-14.
- Lee, Yoong Yoong. 2011. "ASEAN Cooperation on Transport Facilitation and Logistic". ([http://www.spp.nus.edu.sg/ips/docs/pub/Presentation\\_LeeYY\\_Logistik%20integration%20in%20ASEAN\\_070907.pdf](http://www.spp.nus.edu.sg/ips/docs/pub/Presentation_LeeYY_Logistik%20integration%20in%20ASEAN_070907.pdf), diakses pada 1 November 2011).
- Ponciano Intal, Jr. 2010. "Turning Trade Opportunities and Challenges into Trade: Implications for ASEAN Countries". *Paper to be presented at the OECD-WB Global Forum on Globalization, Comparative Advantage and Trade Policy*. Chengdu, China 14-15 Oktober 2010.
- Tomczyk, Jan dkk. 2011. "Trade Logistic in Vietnam and ASEAN Study Activity Code: Serv-3". EU-Vietnam MUTRAP III Report, April 2011.
- Tongzon, Jose. 2004. "Determinants of Competitiveness in Logistic: Implications for the Region". Paper to be presented at the International Conference on Competitiveness: Challenges and Opportunities for Asian Countries. Thailand's National Competitiveness Committee, Bangkok, 1-2 Juli 2004.
- UNDP. 2010. *Human Development Report 2010*.
- UNCTAD. 2007. *Transport Section, Trade Logistik Branch*.
- UNESCAP. 2007. *Ten as One: Challenges and Opportunities for ASEAN Integration*. ESCAP Series on Inclusive & Sustainable Development:1, Bangkok, 2007.
- USITC. 2005. "Logistic Service: An Overview of the Global Market and Potential Effects of Removing Trade Impediments". United States International Trade Commission (USITC), Investigation No. 332-463 USITC Publication 3770, May 2005.
- Wattanaputtipaisan, Thitapha. 2008. "Priority Integration Sectors in ASEAN: Supply-side Implications and Options". *Asian Development Review*, vol. 24, no. 2, pp.64-89.
- WTO. 2011. *Statistic Database/Service Profile*, 2011.
- WTO. 2011. *Trade Facilitation*. ([http://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm), diakses 1 2 November 2011).



# BAB III

## KESIAPAN INVESTASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI MULTIMODA DALAM MENDUKUNG MEA

*Carunia Mulya Firdausy*

### A. PENDAHULUAN

Investasi di bidang infrastruktur dan transportasi multimoda merupakan salah satu sumber pertumbuhan ekonomi penting dalam pencapaian pembangunan nasional yang berkelanjutan. Dengan berkembangnya investasi infrastruktur dan transportasi multimoda, berarti kendala untuk mempercepat kegiatan konsumsi, investasi, ekspor, dan kegiatan usaha lainnya dapat dikurangi. Selain itu, adanya investasi tersebut juga dapat meningkatkan produktivitas usaha, menciptakan lapangan kerja, memperluas pasar, memfasilitasi alih teknologi, dan keterampilan manajerial (lihat, misalnya, Sjöholm dan Takii, 2008).

Namun, perkembangan investasi dalam kedua bidang tersebut belum berjalan seperti yang diharapkan. Bahkan, lebih menyedihkan lagi, perhatian pemerintah terhadap investasi di kedua bidang tersebut sampai saat ini nyaris berjalan di tempat. Keadaan ini telah menyebabkan indeks daya saing global 2012–2013 yang diluncurkan Forum Ekonomi Global, kembali memerosotkan posisi Indonesia



di antara 144 negara menjadi posisi 50, padahal posisi pada tahun 2011 berada pada peringkat 46. Khusus untuk infrastruktur, posisi Indonesia pada tahun 2012 berada pada peringkat 78 dari 144 negara (Kompas, 7 September 2012). Sementara itu, komitmen untuk melaksanakan kebijakan ekonomi pasar terbuka baik di lingkup ASEAN (khususnya Masyarakat Ekonomi ASEAN-MEA), lingkup bilateral (e.g. *China-ASEAN Free Trade Agreement*), lingkup multilateral, dan lingkup global (*World Trade Organization*) tidak dapat ditunda, apalagi dihentikan atau dicegah.

Bahkan, belakangan ini pemerintah juga membuat Masterplan Perluasan dan Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia atau yang lebih dikenal dengan MP3EI 2011–2025 yang juga menggantungkan keberhasilannya melalui kerja sama dengan pihak asing. Padahal, potensi sumber ekonomi domestik belum banyak digali, terutama yang berkaitan dengan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda.

Oleh karena itu, entah apa yang akan terjadi di negeri ini jika komitmen untuk kebijakan ekonomi pasar terbuka khususnya dan kebijakan pembangunan ekonomi nasional umumnya, seperti disebutkan di atas, tidak diikuti dengan peningkatan investasi di bidang infrastruktur dan transportasi multimoda dalam arti umum dan sektor logistik khususnya. Bisa saja perekonomian nasional ini berjalan dan tumbuh tanpa investasi di kedua sektor tersebut, namun persoalannya, siapa yang beruntung dari kebijakan-kebijakan tanpa investasi tersebut? Inilah masalah yang perlu menjadi perhatian.

Bab 3 ini bertujuan untuk mendiskusikan kesiapan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda Indonesia sebagai komponen penting dalam membangun sektor logistik menyikapi komitmen Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Logistik di sini didefinisikan sebagai bagian dari rantai pasok yang menangani arus barang, arus informasi, dan arus uang melalui proses pengadaan, penyimpanan,

transportasi, distribusi, dan pelayanan penghantaran sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu, dan tempat yang dikehendaki konsumen, secara aman, efektif, dan efisien, mulai dari suatu titik sampai dengan titik tujuan yang diinginkan (Bappenas, 2011).

Susunan penulisan dalam bab ini adalah sebagai berikut: *Pertama*, dibahas terlebih dahulu tentang perkembangan investasi nasional secara umum. *Kedua*, dijelaskan tentang kebijakan dan upaya yang telah dilakukan dalam pengembangan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda. *Ketiga*, mengungkapkan tentang capaian dan kinerja dalam pengembangan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda. *Keempat*, mengungkapkan masalah dan kendala yang dihadapi dalam investasi infrastruktur dan transportasi multimoda. Akhirnya, beberapa implikasi kebijakan kini dan ke depan dalam pengembangan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda dijelaskan di bagian akhir sebagai penutup bab ini. Sebagai catatan, keseluruhan pembahasan dalam bab ini menekankan perhatian pada konteks pembentukan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) atau yang juga dikenal dengan *ASEAN Economic Community* yang harus diwujudkan pada tahun 2015.

## **B. PERKEMBANGAN INVESTASI NASIONAL**

Telah dinyatakan sebelumnya bahwa investasi merupakan salah satu sumber pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010–2014, investasi secara tegas dinyatakan sebagai salah satu prioritas dalam sembilan prioritas pembangunan nasional. Bahkan, Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM, 2010) meyakini investasi sebagai “*a key pillar of sustainable economic growth*” dan memiliki berbagai kemampuan untuk memberikan keuntungan nonfinansial, seperti produktivitas, perluasan lapangan kerja, pengurangan kemiskinan, dan pengurangan ketimpangan sosial.

Menyadari pentingnya peran investasi tersebut, berbagai upaya gencar dilakukan pemerintah melalui berbagai kebijakan ekonomi dan nonekonomi. Apalagi potensi dan peluang yang dimiliki di negeri ini relatif besar, baik dalam hal sumber daya alam, sumber daya manusia, stabilitas sosial, dan stabilitas politik serta sistem keuangan. Namun sayangnya, upaya gencar tersebut belum membuahkan hasil yang diharapkan. Hal ini terbukti dari masih dominannya sektor konsumsi yang melebihi 65% PDB dan ekspor sebagai sumber pertumbuhan ekonomi nasional selama ini.

Sebaliknya, perkembangan investasi fisik masih berjalan lambat. Penyebabnya tentu beragam dan kompleks, terutama masalah struktural dan kondisi iklim investasi yang belum kondusif, seperti ketidakpastian kebijakan, lemahnya kepastian hukum, prosedur birokrasi yang panjang, korupsi, kebijakan otonomi daerah, dan buruknya infrastruktur (Siwage dan Firdausy, 2011).

World Economic Forum (2010) mencatat bahwa peringkat Indonesia dalam kemudahan berbisnis pada tahun 2010 berada pada posisi 122 dari 183 negara yang disurvei. Posisi ini diakui lebih baik dibandingkan peringkat Indonesia pada tahun 2009 yang berada pada posisi 129. Namun, posisi ini tetap jauh tertinggal dibandingkan dengan Thailand yang telah naik kelas dan berada di peringkat 12, Malaysia di peringkat 23, dan Vietnam di posisi 93. Posisi Indonesia tersebut hanya lebih baik dibandingkan India dan Filipina yang berada masing-masing di peringkat 133 dan 144.

Dari tujuh komponen untuk menetapkan peringkat kemudahan berbisnis (*ease of doing business*) tersebut, komponen yang posisinya terburuk di Indonesia, yakni komponen dalam memulai kegiatan usaha. Komponen ini dinilai berada pada posisi 161 dari 183 total negara yang disurvei. Kemudian diikuti komponen yang berkaitan dengan masalah perburuhan, yang berada pada posisi 149, sulitnya penentuan kontrak usaha (peringkat 146) dan komponen penutupan

kegiatan usaha (peringkat 142). Di sisi lain, komponen yang relatif menggembirakan, yakni dalam hal perlindungan investor yang berada pada posisi 41 dari 183 negara yang disurvei (lihat juga BKPM, 2010).

Akibatnya, posisi daya saing Indonesia secara global juga berada pada peringkat yang belum memuaskan. Posisi daya saing Indonesia berada pada peringkat 54 dari total 133 negara yang disurvei. Posisi ini juga lebih buruk dari Malaysia dan Thailand yang berada masing-masing pada peringkat 24 dan 36. Namun, posisi tersebut lebih baik dari Vietnam apalagi Filipina.

Faktor utama penyebab rendahnya daya saing global Indonesia tentu dapat diperkirakan. Ada tiga faktor utama, yakni kualitas infrastruktur, inefisiensi pasar tenaga kerja, dan permasalahan kompleksitas pasar keuangan Indonesia. Peringkat untuk ketiga komponen dalam menentukan daya saing global Indonesia ini berada pada posisi rendah, yakni pada posisi 84, 75, dan 61 dari 133 negara yang disurvei (WEF dalam Kompas, 2011).

Implikasi dari posisi yang belum menggembirakan dalam “*ease of doing business*” dan daya saing global tersebut menyebabkan kontribusi investasi dalam nilai total PDB sejak tahun 2006 belum mencapai angka 20%. Bahkan pada tahun 2008, berdasarkan data yang dipublikasikan oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM, 2010), tercatat bahwa jumlah investasi domestik mengalami penurunan secara drastis sebesar 50%. Kondisi kurang menggembirakan dalam perkembangan jumlah investasi langsung domestik tersebut terus berlanjut sampai tahun 2010.

Hal ini berbeda dengan kondisi investasi langsung yang berasal dari luar negeri (PMA) yang terus meningkat sejak tahun 2008. Pada tahun 2008, jumlah total investasi meningkat sebesar 40% atau lima kali lebih besar dari investasi langsung domestik. BKPM (2009) mencatat jumlah proyek PMA sebanyak 1.029 proyek dengan nilai sebesar

US\$14,2 miliar, sementara nilai investasi domestik langsung hanya sebesar US\$1,7 miliar dengan jumlah proyek sebanyak 210 buah. Proyek investasi asing tersebut telah menciptakan lapangan kerja kepada sebanyak 220.775 tenaga kerja, sedangkan proyek investasi domestik hanya menciptakan lapangan kerja bagi 58.784 tenaga kerja.

Meningkatnya kontribusi investasi asing (PMA) tersebut sejak tahun 2008 pada sektor keuangan dan belum banyak pada sektor riil atau lebih dikenal dengan *greenfield investments*. Padahal investasi dalam sektor riil ini sangat diperlukan karena memiliki nilai tambah dalam penciptaan lapangan kerja dan alih teknologi bagi industri domestik (lihat, misalnya, Javorcik, 2004 dan Liu, 2008). Namun, harus diakui pula, keberadaan investasi asing langsung tersebut dapat menimbulkan berbagai dampak negatif lain berupa ketergantungan Indonesia terhadap teknologi asing. Ketergantungan tersebut selanjutnya dapat melemahkan upaya bangsa ini dalam mengembangkan inovasi domestik dan mengembangkan teknologi yang dilakukan oleh industri domestik. Dampak dominasi asing ini juga dapat memperketat persaingan usaha domestik khususnya pelaku usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah (Aitken dan Harisson, 1999).

Menjelang akhir 2011, investasi nasional baik PMDN maupun PMA menunjukkan perkembangan yang menggembirakan. BKPM (2012) mencatat bahwa menjelang akhir 2011, nilai investasi PMA diperkirakan meningkat dari US\$14,2 miliar menjadi US\$16 miliar. Angka ini meningkat 33% lebih besar dibandingkan nilai investasi pada tahun 2008 atau meningkat 24% dibandingkan nilai investasi PMA pada tahun 2010 sebesar US\$13,4 miliar. Sebaliknya, perkiraan dana asing yang akan masuk ke *portfolio* pasar keuangan Indonesia justru turun menjadi kurang dari US\$10 miliar. Turunnya investasi di pasar keuangan ini, salah satunya karena menurunnya perkembangan ekonomi global akibat krisis keuangan di Eropa dan Amerika sejak tahun 2009.

Faktor utama penyebab meningkatnya investasi tersebut adalah persepsi tentang fundamen ekonomi domestik Indonesia yang semakin membaik sehingga membuat investor asing dan investor domestik bertambah. Kondisi ini diperkuat lagi dengan iklim investasi yang semakin kondusif dan proyeksi pertumbuhan ekonomi yang tetap optimis sebesar 6,3% sampai 6,7% pada tahun 2012 di tengah-tengah kondisi global yang kurang menggairahkan sebagai akibat krisis utang di Eropa dan Amerika.

Walaupun demikian, upaya untuk membangun investasi masih membutuhkan perjuangan panjang dan berliku. Selain upaya untuk terus melakukan perbaikan dalam aspek hukum, kebijakan pembangunan daerah, biaya/upah tenaga kerja, sistem pajak yang tidak kompetitif dan prosedur administrasi yang koruptif, perbaikan dalam infrastruktur dan transportasi mutlak diperlukan. Perbaikan semua faktor ini selain diperlukan untuk memenuhi kebutuhan investor, juga karena masalah ini merupakan masalah yang sudah sejak lama tidak pernah diselesaikan secara tuntas.

Oleh karena itu, kini saatnya bagi Indonesia untuk berbenah diri, baik dalam investasi di sektor infrastruktur, maupun juga di industri hilir dan transportasi. Perbaikan investasi infrastruktur dan transportasi ini tidak saja penting dalam menyikapi komitmen mengoptimalkan pembangunan MEA pada umumnya, melainkan juga komitmen melaksanakan MP3EI 2011–2025 khususnya.

### **C. KEBIJAKAN DAN PROGRAM DALAM INVESTASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI MULTIMODA**

Empat tahun dari sekarang, Indonesia akan menjadi pasar bebas tidak hanya bagi perputaran barang dan jasa, melainkan juga modal dan tenaga kerja terampil bagi negara-negara ASEAN. Pasalnya, Indonesia telah membulatkan tekad bersama sembilan negara di Asia Tenggara

lainnya untuk menjadi suatu komunitas regional. Tidak hanya dalam pengertian komunitas politik-keamanan, dan sosio-kultural, tetapi juga komunitas ekonomi. Khusus untuk komunitas ekonomi, payung kebijakan yang ditetapkan dikenal dengan nama *ASEAN Economic Community* (AEC) atau Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA).

Dalam payung MEA, paling tidak terdapat dua konsep yang ingin diterapkan dalam pembentukan komunitas ekonomi. Pertama, konsep pasar tunggal, dan kedua adalah konsep basis produksi tunggal bagi seluruh negara anggota ASEAN. Kedua konsep ini digagas antara lain dalam upaya liberalisasi ekonomi yang intinya ditujukan mengurangi intervensi dan otoritas negara dalam pengaturan pasar di kawasan ASEAN di satu pihak, dan untuk mengurangi dominasi ekonomi dari negara China dan India dalam persaingan global di lain pihak (lihat Dionisius Narjoko, 2010; Zamroni, 2011).

Walaupun di atas kertas konsep pasar tunggal dan basis produksi tunggal MEA itu secara sederhana diakui dapat memberikan manfaat dan keuntungan bagi pembangunan ekonomi ASEAN, bagi Indonesia khususnya masih harus dipertanyakan. Selain persoalan yang menyangkut kebijakan dan rencana aksi yang harus disusun Indonesia masih banyak pertanyaan sekitar manfaat dan keuntungan apa saja yang dapat diperoleh dari adanya pasar tunggal dan basis produksi tunggal ASEAN bagi Indonesia. Syamsul Hadi (2011) misalnya, memberikan nada pesimistis terhadap pembentukan MEA dengan mengajukan pertanyaan: apakah Indonesia memang harus terus “setia” mendudukkan diri sebagai “konsumen massal” bagi perusahaan-perusahaan multinasional yang beroperasi di kawasan ASEAN?

Demikian pula dengan Makmur Keliat (2011) yang cenderung berargumen bahwa konsep pasar tunggal dan basis produksi tunggal dalam Masyarakat Ekonomi ASEAN akan membuat wilayah yang lebih maju di Indonesia lebih terintegrasi dengan kawasan ASEAN

daripada dengan wilayah Indonesia sendiri. Menurutnya, mengapa tidak mendahulukan konsep pasar tunggal Indonesia daripada pasar tunggal ASEAN? Selanjutnya, bagaimana Indonesia bisa meyakinkan publik bahwa konsep pasar tunggal ASEAN 2015 akan memperkuat pasar tunggal Indonesia? Singkatnya, banyak pertanyaan yang masih belum diketahui jawabnya sehingga menimbulkan sikap pesimistis dari berbagai kalangan terhadap implikasi dari MEA ini. Apalagi konsep tersebut lebih berwatak ekonomi atau persaingan pasar sehingga pelaku yang tak mampu bersaing akan menerima hukuman, yakni tersingkir dari mekanisme pasar, dan hanya sebagai konsumen.

Terlepas dari persoalan dan kritik serta ketidakpastian menyangkut manfaat dan keuntungan dengan adanya pembentukan MEA 2015, komitmen MEA ini suka atau tidak suka harus dijalankan. Jika demikian, lantas bagaimana dengan kesiapan Indonesia dalam komitmen MEA ini khususnya dalam hal kebijakan infrastruktur dan transportasi multimoda?

Berbagai rencana aksi dalam implementasi mewujudkan MEA 2015 telah disusun oleh negara-negara ASEAN. Penyusunan ini dilakukan dalam ASEAN Summit ke-17 di Hanoi pada Oktober 2010. Para pemimpin negara ASEAN bersepakat menetapkan rencana implementasi MEA tersebut dalam bentuk *Masterplan on ASEAN Connectivity* sebagai satu cara untuk mengintensifkan dan memperkuat upaya membangun komunitas ASEAN. Konektivitas dalam masterplan tersebut tidak hanya menyangkut negara ASEAN sendiri, melainkan juga ASEAN dengan negara mitra di Asia Timur. Konsep konektivitas ini tidak hanya menyangkut kegiatan ekonomi dan infrastruktur fisik, tetapi juga konektivitas sumber daya manusia di negara-negara ASEAN dan Asia Timur.

Bahkan lebih luas lagi, terdapat enam komitmen dalam MEA yang disepakati dalam pertemuan Bali Concord III pada tahun 2011 meliputi: (1) partisipasi ASEAN dalam perekonomian global;



(2) penguatan kapasitas ekonomi ASEAN; (3) adopsi standar produksi dan distribusi komoditas ekonomi; (4) perbaikan akses dan penerapan teknologi; (5) peningkatan investasi pertanian; dan (6) diversifikasi energi.

Namun, menyangkut kebijakan dan program investasi infrastruktur fisik dan transportasi multimoda, *blueprints* MEA belum memuatnya secara rinci (Sandee, 2011). Adapun yang telah ditetapkan yakni berkaitan dengan pengaturan investasi secara komprehensif antar sesama negara ASEAN atau disebut ASEAN *Comprehensive Investment Agreement* (ACIA).

Dalam persetujuan ini, terdapat empat pilar yang disepakati untuk diimplementasikan, yakni liberalisasi investasi, perlindungan investasi, fasilitasi, dan promosi. Lingkup ACIA ini lebih luas dibandingkan kesepakatan investasi ASEAN sebelumnya, yakni ASEAN *Investment Agreement* (AIA) dan ASEAN *Investment and Growth Agreement* (ASEAN IGA). Sektor investasi dalam ACIA tersebut meliputi industri manufaktur, pertanian, perikanan, kehutanan, pertambangan, dan jasa yang berkaitan dengan semua industri tersebut (baca *Roadmap for an ASEAN Community 2009–2015*, ASEAN Sekretariat, 2009).

Kebijakan dan program investasi infrastruktur dan transportasi multimoda nasional lebih banyak dirumuskan dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi (MP3EI) 2011–2015, khususnya kebijakan percepatan pembangunan infrastruktur melalui skema kerja sama pemerintah dan swasta. Adapun pendekatan MP3EI ini yakni dengan pendekatan terobosan (*breakthrough*) dan bukan *business as usual*. MP3EI dimaksudkan untuk mendorong terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang tinggi, berimbang, berkeadilan, dan berkelanjutan dengan mendorong percepatan pembangunan infrastruktur. Melalui langkah percepatan tersebut, Indonesia diharapkan dapat mendudukkan dirinya sebagai sepuluh besar kekuatan ekonomi dunia pada tahun 2025 dan enam besar pada tahun 2050.

Selanjutnya, MP3EI ini sama sekali tidak dimaksudkan untuk menggantikan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional ataupun proses perencanaan pembangunan nasional dan daerah yang selama ini berjalan. Sebaliknya, dokumen MP3EI ini berfungsi sebagai dokumen kerja yang komplementer dan terintegrasi dengan dokumen perencanaan yang sudah ada. Itulah mengapa pembangunan infrastruktur diintegrasikan antara pemerintah dan swasta. Dalam hal ini, pemerintah berfungsi sebagai fasilitator dan katalisator dengan membangun infrastruktur dasar yang memiliki nilai ekonomi tinggi. Sementara itu, pihak swasta diarahkan untuk berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur yang memiliki kelayakan finansial melalui skema kerja sama pemerintah dan swasta (KPS).

Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur melalui KPS merupakan usaha pemerintah dalam rangka menarik investasi swasta guna memacu pertumbuhan ekonomi nasional dan meningkatkan daya saing Indonesia dalam perekonomian global. Pentingnya kebijakan ini, seperti dikemukakan terdahulu, karena kondisi infrastruktur sampai saat ini masih merupakan kendala bagi percepatan pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Model KPS dalam penyediaan infrastruktur merupakan salah satu *breakthrough* yang akan dilakukan. Pada tahun 2025, pembiayaan publik ditargetkan hanya sekitar 8%, sedangkan kontribusi pembiayaan swasta diharapkan dapat mencapai 92%. Oleh karena itu, sudah sepatutnya pemerintah pusat dan pemerintah daerah memberikan perhatian khusus bagi pengembangan skema kerja sama pemerintah dan swasta (KPS) bagi pembangunan infrastruktur.

Pertimbangan pembangunan infrastruktur dan transportasi melalui skema KPS ini didasarkan atas pelajaran dari berbagai negara seperti Jepang, China, dan Korea Selatan. Pengalaman berbagai negara yang telah mengembangkan KPS disimpulkan bahwa salah satu kunci sukses pengembangan KPS adalah pengembangan kerangka kebijak-

an yang terintegrasi dan kerangka kelembagaan yang bekerja secara sinergis sebagai dasar dari penciptaan iklim investasi yang kondusif.

Untuk itu, pemerintah juga telah berupaya melakukan berbagai langkah terobosan guna mendukung pelaksanaan KPS tersebut. Kerangka kelembagaan sebagai fundamental pelaksanaan KPS telah disiapkan dengan dibentuknya Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KKPPI), Pusat Kerja Sama Pemerintah dan Swasta, dan Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal. Selain itu, PT Sarana Multi Infrastruktur, PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia, dan PT Indonesia Infrastructure Finance juga telah beroperasi penuh sebagai instrumen pembiayaan dan penjaminan infrastruktur.

Selanjutnya, pada 9 Juni 2011, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional juga telah menerbitkan buku Rencana Proyek Kerja Sama Pemerintah dan Swasta 2011 (Buku RPKPS 2011) yang merupakan pemutahiran Buku KPS 2010. Buku RPKPS 2011 ini akan memainkan peranan penting sebagai dokumen perencanaan proyek infrastruktur KPS, media informasi bagi pihak swasta tentang status dari masing-masing proyek KPS, dan alat monitoring perkembangan proyek KPS. Buku RPKPS 2011 telah menyeleksi 79 proyek senilai US\$53 miliar.

Saat ini, Bappenas bersama beberapa lembaga donor (ADB, JICA, dan AusAid) juga telah menginisiasi fasilitas penyiapan proyek (*Project Development Facility/PDF*). Namun, kapasitas pendanaan PDF tersebut sangat terbatas dan perlu dikembangkan lebih lanjut menjadi skema pendanaan yang bergulir (*revolving fund*) agar dana penyiapan proyek selalu tersedia.

Adapun basis legal dari pembangunan infrastruktur fisik dan transportasi ini telah dituangkan dalam Perpres Nomor 13 Tahun 2010 tentang perubahan atas Peraturan Presiden 67 Tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyedi-

aan Infrastruktur. Dalam peraturan ini disebutkan bahwa jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan dengan badan usaha mencakup delapan sektor, yaitu transportasi, jalan, pengairan, air minum, air limbah, telekomunikasi dan informatika, ketenagalistrikan, minyak, dan gas bumi.

Selain itu, berbagai peraturan yang berkaitan dengan pengadaan tanah untuk pembangunan juga dirumuskan dan kini sedang menunggu ketetapan undang-undangnya. Pada pelaksanaan Undang-Undang Pengadaan Tanah ini ditetapkan lima asas, yaitu keadilan, kemanfaatan, kesepakatan, keikursertaan, kesejahteraan, keberlanjutan, dan keselarasan. Prinsip pengadaan tanah, yakni prinsip jaminan ketersediaan tanah untuk kepentingan umum, prinsip jaminan perlindungan atas hak-hak masyarakat, dan prinsip mencegah terjadinya spekulasi tanah.

Adapun muatan Rancangan Undang-Undang tentang Pengadaan Tanah untuk Pembangunan, secara garis besar meliputi pengadaan tanah untuk kepentingan umum dan pengadaan tanah untuk kepentingan usaha swasta. Hal yang berkaitan dengan kepentingan umum, yakni kegiatan yang didefinisikan tidak untuk mencari keuntungan semata. Pengadaan tanah dilaksanakan oleh pemerintah atas nama negara, termasuk lembaga-lembaga publik yang dimungkinkan untuk melaksanakan pembangunan untuk kepentingan umum. Dalam hal kerja sama dengan pihak swasta, hasil pembangunan dapat dimanfaatkan untuk kepentingan umum dan dalam tenggat waktu tertentu menjadi atau akan dimiliki oleh pemerintah.

Jenis-jenis kepentingan umum yang dimaksud adalah (1) jalan umum, jalan tol, terowongan, jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api; (2) waduk, bendungan, irigasi, saluran air minum, saluran pembuangan air dan sanitasi, dan bangunan pengairan lainnya; (3) pelabuhan, bandar udara, dan terminal; (4) infrastruktur minyak, gas, dan panas bumi, meliputi transmisi

dan/atau distribusi minyak, gas, dan panas bumi; (5) pembangkit, transmisi, gardu, jaringan, dan distribusi tenaga listrik; (6) jaringan telekomunikasi dan informatika; (7) tempat pembuangan dan pengolahan sampah; (8) rumah sakit pemerintah/pemerintah daerah; (9) tempat pemakaman umum pemerintah/pemerintah daerah; (10) fasilitas keselamatan umum; (11) cagar alam dan cagar budaya; (12) pertahanan dan keamanan nasional; (13) kantor pemerintah/pemerintah daerah/desa; (14) penataan pemukiman kumuh perkotaan dan/atau konsolidasi tanah; (15) pendidikan dan sekolah pemerintah/pemerintah daerah; (16) sarana olahraga pemerintah/pemerintah daerah; dan (17) jenis kepentingan umum lainnya yang ditetapkan dengan keputusan presiden.

Kebijakan dan program pengembangan infrastruktur dan transportasi multimoda belum dirumuskan secara jelas dalam komitmen MEA. Kebijakan dan program yang berkaitan dengan hal ini masih merupakan kebijakan dan program nasional yang tidak secara langsung menjawab komitmen MEA. Adapun basis legal dari implementasi kebijakan dan program infrastruktur tersebut yakni Perpres No. 13 Tahun 2010 yang merupakan perubahan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Selain Perpres No. 13 Tahun 2010, pemerintah juga telah membuat panduan umum pelaksanaan kerja sama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur melalui Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional (Permen-PPN) No. 4 Tahun 2010. Pada tahun 2011, Peraturan Presiden (Perpres) No. 13 Tahun 2010 telah diubah kembali menjadi Perpres No. 56 Tahun 2011. Dengan demikian, kebijakan dan program untuk membangun sektor logistik dalam penyediaan infrastruktur dan transportasi multimoda dalam komitmen MEA masih merupakan perjalanan panjang.

## D. CAPAIAN INVESTASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI MULTIMODA

Capaian infrastruktur dan transportasi multimoda Indonesia belum terealisasi secara baik. *World Economic Forum* mencatat bahwa kualitas infrastruktur Indonesia pada tahun 2010 dibandingkan dengan negara ASEAN khususnya dan negara Asia Timur umumnya masih relatif rendah. Dalam hal kualitas jalan, misalnya, posisi Indonesia berada pada peringkat 94 dari 133 negara yang disurvei. Posisi ini jauh di bawah India, China, Thailand, dan Malaysia. Demikian pula dalam hal kualitas infrastruktur jalan kereta api, pelabuhan, transportasi udara, penyediaan listrik, dan sambungan telepon. Posisi Indonesia secara umum relatif hanya lebih baik daripada negara Filipina. Sementara itu, dibandingkan dengan China, India, dan Vietnam, posisi Indonesia relatif lebih baik dalam beberapa jenis infrastruktur saja. Kondisi ini berbeda dengan Thailand dan Malaysia yang memiliki posisi terbaik dari ketujuh negara ASEAN lainnya seperti dalam Tabel 3.1.

**Tabel 3.1** Peringkat Kualitas Infrastruktur Indonesia terhadap beberapa Negara ASEAN dan Asia Timur, 2010 (dari 133 negara yang disurvei)

	Jalan	Jalan Kereta Api	Pelabuhan	Transportasi Udara	Pasokan Listrik	Sambungan Telepon
China	50	27	61	80	61	49
India	89	20	90	65	106	103
Indonesia	94	60	95	68	96	79
Malaysia	24	19	19	27	39	72
Filipina	104	92	112	100	87	102
Thailand	35	52	47	26	41	84
Vietnam	102	58	99	84	103	36

Sumber: World Economic Forum (WEF) dalam Kompas, 2011.

Hal yang sama juga dapat diperhatikan dari *Logistic Performance Index* (LPI) Indonesia dengan beberapa negara di dunia. Dari 10 negara dalam kelompok pendapatan menengah rendah (*lower middle income countries*), posisi Indonesia berada di bawah Filipina, Thailand, India, dan China. Berdasarkan LPI, Indonesia berada pada peringkat 75 dari 155 negara yang disurvei. Sementara itu, China, India, Filipina, dan Thailand masing-masing berada pada peringkat 27, 47, 44, dan 36 seperti dalam Tabel 3.2.

**Tabel 3.2** Peringkat LPI Berbagai Negara ASEAN

Top 10 Negara Berpendapatan Menengah (Atas)		Top 10 Negara Berpendapatan Menengah (Bawah)		Top 10 Negara Berpendapatan Rendah	
Negara	Peringkat LPI	Negara	Peringkat LPI	Negara	Peringkat LPI
Afrika Selatan	28	China	27	Vietnam	53
Malaysia	29	Thailand	35	Senegal	58
Polandia	30	Filipina	44	Uganda	66
Lebanon	33	India	47	Uzbekistan	68
Latvia	37	Tunisia	61	Benin	69
Turki	39	Honduras	70	Bangladesh	79
Brazil	41	Ekuador	71	Kongo	85
Lithuania	45	Indonesia	75	Madagaskar	88
Argentina	48	Paraguay	76	Kirgistan	91
Chile	49	Syria	80	Tanzania	95

Sumber: Sandee, 2011.

Menyadari kualitas yang buruk tersebut, terdapat delapan sektor yang ditetapkan dalam Perpres No. 56 Tahun 2011 (artikel 4) untuk dikerjasamakan dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur pada 2010–2014. Kedelapan sektor tersebut adalah transportasi, jalan, pengairan, air minum, air limbah, telekomunikasi dan informatika, ketenagalistrikan, minyak dan gas bumi.

Adapun capaian yang telah dihasilkan antara lain menyangkut kesepakatan untuk mengakselerasikan lima *showcase* proyek KPS bersama-sama kementerian/lembaga terkait (seperti Bappenas, BKPM, dan Kementerian Keuangan) sebagai model proyek. Kelima *showcase* proyek KPS tersebut, yaitu (a) proyek air minum Umbulan; (b) proyek terminal kapal pesiar Tanah Ampo; (c) proyek PLTU Jawa Tengah; (d) proyek jalan tol Medan–Kualanamu; dan (e) proyek kereta api Manggarai–Soekarno Hatta.

Selain lima *showcase* proyek KPS tersebut, pemerintah juga sedang mempersiapkan beberapa proyek yang rencananya ditransaksikan pada tahun 2011, yaitu: (1) *Southern Bali water treatment facility*; (2) Purukcahu–Bangkuang *coal railway*; (3) Maros *water supply*; (4) Bandung *solid waste management (unsolicited)*; (5) Surakarta *solid waste management (unsolicited)*; (6) Southern *Banten Airport*; (7) Jatiluhur *water supply*; (8) Sunda *strait bridge*; (9) Pondok Gede *water supply* (10) Soreang–Pasir Koja *toll road*; dan (11) Pandaan–Malang *toll road*.

Pemerintah juga melalui buku KPS telah menetapkan daftar rencana proyek KPS yang terbagi atas tiga kategori, yaitu rencana proyek potensial, rencana proyek prioritas, dan rencana proyek siap ditawarkan. Di dalam buku KPS 2010–2014 tersebut, terdapat 100 proyek yang terdiri atas proyek yang disiapkan oleh pemerintah pusat dan 35 proyek pemerintah daerah (provinsi/kota/kabupaten). Daftar rencana proyek kerja sama tersebut ditetapkan setiap tahun dan dipublikasikan kepada semua pemangku kepentingan. Total proyek dalam buku KPS edisi perdana 2009 adalah 87 proyek dengan total investasi sebesar US\$34 miliar.

Adapun rinciannya, yakni proyek potensial sebanyak 61 proyek dengan nilai investasi sebesar US\$26 miliar, proyek prioritas sebanyak 18 proyek dengan nilai investasi sebesar US\$3 miliar, dan proyek siap ditawarkan sebanyak 8 proyek dengan nilai investasi sebesar US\$4 miliar. Selanjutnya, dalam buku KPS 2010 telah ditetapkan



100 proyek KPS dengan total investasi sebesar US\$47 miliar. Proyek potensial terdiri atas 72 proyek dengan nilai investasi sebesar US\$38 miliar, proyek prioritas terdiri atas 27 proyek dengan nilai investasi sebesar US\$8 miliar, dan proyek siap ditawarkan terdiri atas 1 proyek dengan nilai investasi sebesar US\$36 juta.

Selanjutnya pada tahun 2011, total proyek yang ditetapkan dalam buku KPS 2011 adalah 79 proyek dengan nilai investasi US\$53 miliar. Proyek potensial terdiri atas 45 proyek dengan nilai investasi US\$16 miliar, proyek prioritas terdiri atas 21 proyek dengan nilai investasi US\$21 miliar, dan proyek siap ditawarkan terdiri atas 13 proyek dengan nilai investasi US\$26 miliar. Berdasarkan sektor, proyek KPS dalam buku tersebut meliputi transportasi darat sebanyak 2 proyek, transportasi laut sebanyak 6 proyek, transportasi udara sebanyak 8 proyek, jalan tol sebanyak 22 proyek, jalur kereta api sebanyak 3 proyek, air minum sebanyak 24 proyek, persampahan dan sanitasi sebanyak 8 proyek, dan listrik sebanyak 6 proyek. Adapun contoh daftar proyek dalam proses transaksi pada 2010–2011 dapat dilihat pada Tabel 3.3.

Realisasi dari proyek infrastruktur tersebut tentu belum seluruhnya dapat dilakukan. Selain dana pembangunan yang masih terbatas, juga disebabkan terbatasnya lahan untuk pengembangan infrastruktur dan masalah administrasi lainnya. Masalah dan kendala yang dihadapi diungkapkan berikut ini.

## **E. MASALAH DAN KENDALA YANG DIHADAPI**

Walaupun secara konseptual pelaksanaan pembangunan infrastruktur melalui skema KPS telah dirumuskan dalam Peraturan Menteri No. 4 Tahun 2010, operasionalisasi di lapangan masih mengalami berbagai masalah dan kendala. Masalah dan kendala tersebut tidak saja menyangkut proyek-proyek dengan kategori potensial, tetapi juga

No.	Nama Proyek	PJPK	Perkiraan Investasi (US\$ juta)	Status
1.	<i>Central Java Coal Fired Sistem Power Plant</i>	PT. PLN	3.000,0	Persiapan penandatanganan PPA dan <i>Guarantee Agreement</i>
2.	<i>Puruk Cahu-Bangkuang Coal Railway</i>	Pemprov. Kalteng	2.100,0	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Review Dokumen lelang (RFP)</li> <li>- Pemasukan penawaran investor pada kuartal 1 2012</li> </ul>
3.	<i>Umbulan Water Supply</i>	Pemprov. Jatim	204,2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengumuman hasil PQ tanggal 22 Juni 2011 dan terdapat 5 peserta lulus PQ</li> <li>- Penyiapan Dokumen Lelang (RFP)</li> </ul>
4.	<i>Maros Water Supply</i>	Kab. Maros	12,9	<ul style="list-style-type: none"> <li>- PQ sudah dimulai 16 Agustus 2011</li> <li>- Pemasukan Dokumen PQ tanggal 19 Oktober 2011</li> </ul>
5.	<i>Kemayoran-Kampung Melayu Toll Road, DKI Jakarta</i>	Kementerian PU	695,36	PQ sudah dimulai pada 9 September 2011
6.	<i>Sunter-Rawa Buaya- Batu Ceper Toll Road, DKI Jakarta</i>	Kementerian PU	976,07	PQ sudah dimulai pada 9 September 2011
7.	<i>Ulujami-Tanah Abang Toll Road, DKI Jakarta</i>	Kementerian PU	42.553	PQ sudah dimulai pada 9 September 2011
8.	<i>Pasar Minggu- Cassablanca Toll Road, DKI Jakarta</i>	Kementerian PU	571,99	PQ sudah dimulai pada 9 September 2011

9.	Sunter-Pulo Gebang-Tambel- ang Toll Road, DKI Jakarta	Kementerian PU	737,80	PQ sudah dimulai pada 9 September 2011
10.	Duri Pulo-Kampung Melayu Toll Road, DKI Jakarta	Kementerian PU	596,01	PQ sudah dimulai pada 9 September 2011
11.	Surabaya Solid Waste	Pemkot Surabaya	100,00	Sudah PQ 2009 4 Perusahaan sudah masuk dalam <i>shortlist</i>
12.	Southern Bali Water Supply	Prov Bali	43,50	Konsorsium Lotte, K-Water, dan Samsung sudah mengusulkan pra FS ke Pemda Bali ( <i>unsolicited</i> ) dan konsultan poverly sudah dimobilisasi sejak 5 September 2011. Saat ini, konsultan tersebut sedang mengevaluasi hasil kajian dari konsorsium tersebut.
13.	Bandung Solid Waste	Pemkot Bandung	100,00	Akan dimulai PQ Oktober 2011
14.	Jakarta ITF for Solid Waste	Pemprov DKI Jakarta	100,00	Akan dimulai PQ
15.	Kalibaru Port	Otoritas pelabuhan Tanjung Priuk	11 T rupiah	PQ sedang dilaksanakan dan finalisasi dokumen tender untuk pengadaan badan usaha, untuk pembangunan dan pengoperasian peti kemas di pelabuhan Tanjung Priuk tahap 1.
16.	Sampah Solo	Pemkot Surakarta	30,00	Sudah selesai pra FS dan akan masuk transaksi
17.	Batam Solid Waste	Pemkot Batam	100,00	Siap ditender ulang

rencana proyek prioritas dan rencana proyek siap ditawarkan. Catatan masalah dan kendala berikut ini diringkas dari hasil kajian yang telah dilakukan Bappenas (2011). Pentingnya diungkapkan hasil kajian ini agar berbagai pelajaran dalam pengembangan infrastruktur dengan segala masalah dan kendala yang dihadapinya dapat dikurangi dan selanjutnya dapat dirumuskan kebijakan dan program yang lebih baik dalam pengembangan infrastruktur.

Dalam operasionalisasi proyek infrastruktur potensial, misalnya, pada umumnya penanggung jawab proyek kerja sama (PJPK) masih menghadapi permasalahan terkait dengan analisis kelembagaan. Analisis kelembagaan merupakan salah satu kajian hukum dalam penyiapan proyek kerja sama. Tujuan analisis kelembagaan tersebut adalah untuk memastikan kewenangan PJPK dalam melaksanakan proyek kerja sama.

Kendala yang dihadapi dalam analisis kelembagaan adalah.

- (a) Ketidakpastian dalam menetapkan instansi PJPK yang diakibatkan oleh kurangnya kapasitas dari instansi PJPK dan adanya perubahan ruang lingkup dari proyek;
- (b) Jaringan pusat KPS dan Simpul KPS di kementerian teknis dan di daerah belum terbentuk dan belum berfungsi dengan baik; dan
- (c) Perbedaan aturan mengenai investasi antara satu lembaga dan lembaga lain sehingga implementasi di lapangan sering terjadi tumpang tindih kegiatan.

Masalah yang sama juga ditemui dalam melakukan proyek prioritas. Dalam penyusunan rencana proyek kerja sama prioritas, PJPK banyak menghadapi permasalahan terkait dengan penyiapan proyek, dukungan pemerintah, penjaminan proyek, dan pembiayaan proyek. Dalam penyiapan proyek, misalnya, kendala yang dihadapi yaitu jumlah dana penyiapan proyek yang terbatas. Saat ini terdapat

fasilitas penyiapan proyek (*project development facility*) yang berasal dari pinjaman ADB sebesar US\$26,843 juta dan *grant* dari Pemerintahan Belanda sebesar US\$7,56 juta dengan dana pendamping dari APBN sebesar US\$4,7 juta.

Namun, dalam pelaksanaannya kendala yang dihadapi dalam penyediaan fasilitas penyiapan meliputi:

- (a) Pengelolaan fasilitas tersebut masih bersifat keproyekan, tidak berkesinambungan, dan terbatas untuk beberapa proyek.
- (b) Proses pengadaan konsultan untuk penyiapan proyek dan transaksi proyek yang memakan waktu lama karena harus mengikuti prosedur donor maupun melalui Keputusan Presiden Nomor 80 Tahun 2003.
- (c) Kapasitas konsultan lokal dalam penyiapan proyek KPS masih terbatas sehingga bergantung pada konsultan asing dengan biaya yang lebih mahal.

Dalam hal dukungan pemerintah, kendala yang dihadapi adalah pengadaan tanah dan sebagian konstruksi. Kendala yang dihadapi dalam pengadaan tanah adalah:

- (1) Ketidakpastian proses pembebasan tanah karena proses pembebasan tanah membutuhkan waktu lama. Terbatasnya dana untuk pembebasan tanah pada kementerian/lembaga serta pemerintah daerah;
- (2) Kurang adanya pendekatan yang baik dari pelaksana dengan masyarakat sehingga dukungan terhadap pengadaan tanah untuk kepentingan umum tidak optimal;
- (3) Terhambatnya perolehan tanah dan pembangunan fisik yang disebabkan ketidaksepakatan harga, menyebabkan tertangung-katangungnya proyek dan berakibat inefisiensi karena harga tanah dan biaya konstruksi naik;

- (4) Peralihan tanah yang terkena pembangunan untuk kepentingan umum kepada pihak lain, menyebabkan permintaan harga ganti rugi tanah meningkat; dan
- (5) Kurangnya pemahaman secara menyeluruh dan terperinci tentang proses pengadaan tanah serta kurang koordinasi antara panitia pengadaan tanah (P2T), tim pengadaan tanah (Instansi Pemerintah yang memerlukan tanah), otoritas keuangan/pembiayaan dan badan usaha dan masyarakat menyebabkan pelaksanaan pengadaan tanah tidak lancar (Bappenas, 2011).

Oleh karena itu, keberhasilan pelaksanaan pengadaan tanah terutama ditentukan oleh koordinasi yang baik antara para pelaksana, dukungan/peran serta masyarakat, dan pelaksanaan musyawarah yang berkualitas dan efektif. Peran aktif dan kreatif masyarakat dan instansi terkait dalam menunjang percepatan pengadaan tanah oleh P2T, otoritas keuangan/pembiayaan, dan badan usaha perlu ditingkatkan sehingga program pembangunan infrastruktur dapat meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan rakyat.

Selanjutnya dalam hal penjaminan proyek KPS ditemui kendala yang meliputi:

- (a) PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII) sudah dibentuk, namun, belum memiliki landasan hukum yang kuat terkait dengan pemberian penjaminan;
- (b) PT PII masih terkendala oleh terbatasnya kapitalisasi yang membuat ketidaknyamanan investor terhadap skema penjaminannya karena ketidakcukupan pemberian Jaminan Pemerintah untuk proyek dengan skala nilai yang besar;
- (c) Proses dan konsep penjaminan masih belum dipahami oleh PJPK yang mempunyai proyek KPS.

Dalam hal pembiayaan proyek KPS, masalah dan kendala yang dihadapi adalah terbatasnya fasilitas pembiayaan yang ada. Pemerintah melalui Kementerian Keuangan telah membentuk PT Indonesia Infrastructure Finance (IIF) untuk mendukung penyediaan dana investasi dan ekuitas bagi pembangunan proyek KPS. Kapasitas pembiayaan PT IIF didukung oleh komitmen investasi dari para pendirinya yang terdiri atas PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)/ PT SMI sebagai wakil Pemerintah Indonesia sebesar Rp600 miliar, IFC sebesar Rp400 miliar, ADB sebesar Rp400 miliar, dan DEG sebesar Rp200 miliar.

Selain komitmen investasi tersebut, IIF menerima pinjaman jangka panjang dari ADB dan World Bank masing-masing sebesar US\$100 juta. Angka tersebut masih belum mencukupi untuk investasi infrastruktur di Indonesia. Oleh karena itu, IIF memobilisasi pendanaan melalui pengembangan pasar modal dalam negeri dan kerja sama strategis dengan lembaga keuangan internasional di bawah tanggung jawab IIF, Kementerian Keuangan, dan Bappepam.

Dalam kaitannya dengan proyek siap ditawarkan, PJKP masih menghadapi permasalahan terkait dengan masalah perizinan. Setiap investor yang akan melaksanakan proyek kerja sama memerlukan perizinan/lisensi dari instansi pemerintah. Kendala yang dihadapi dalam proses perizinan, yaitu masih tersebarunya proses perizinan di berbagai instansi dalam pengembangan dan pelaksanaan proyek KPS.

Dari uraian singkat tersebut, pengembangan KPS masih menghadapi tantangan-tantangan dalam implementasi kebijakannya. Tantangan-tantangan tersebut antara lain adalah PJKP masih memiliki pandangan bahwa dengan dikembangkannya suatu proyek dengan skema KPS maka semua tanggung jawab diserahkan kepada pihak swasta. Perlu dipahami bahwa dalam skema KPS, pemerintah masih memiliki kewajiban untuk menyiapkan proyek dengan baik. Oleh karenanya, PJKP tetap harus mengalokasikan biaya penyiapan

proyek. Dengan semakin strategisnya peranan proyek KPS dalam pembangunan infrastruktur, sudah seharusnya PJKP meningkatkan komitmennya dengan mengalokasikan dana bagi penyiapan proyek KPS (Bappenas, 2011).

Selanjutnya, jika proyek tidak memenuhi kriteria kelayakan komersial, PJKP juga harus menyiapkan alokasi dana untuk meningkatkan kelayakan proyek, baik dalam bentuk dukungan penyediaan tanah, fiskal, dan sebagian konstruksi. Selain itu, perlu pula ditingkatkan minat perbankan dan institusi pembiayaan dalam negeri lainnya dalam pembiayaan proyek KPS, dengan mendorong perubahan strategi bisnis dari *corporate finance* menjadi *project finance*.

Perhatian yang sama juga terhadap sinkronisasi/*streamlining* keseluruhan proses pelaksanaan proyek, mulai dari penyiapan, transaksi, dan perizinan sehingga ada kepastian jangka waktu dan proses dalam pelaksanaan proyek KPS agar lebih efektif. Akhirnya, untuk menjawab tantangan-tantangan tersebut, siklus perencanaan dan pelaksanaan proyek KPS perlu diintegrasikan dengan siklus perencanaan dan penganggaran tahunan dalam rangka penyusunan rencana kerja pemerintah (RKP) atau rencana kerja pemerintah Daerah (RKPD).

## F. PENUTUP

Kesiapan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda dalam mendukung sektor logistik menyikapi komitmen MEA 2015 bagi Indonesia masih jauh dari yang diharapkan. Bahkan, kesiapan dimaksud baru sebatas strategi, cetak biru, dan rencana tindakan. Padahal, komitmen menjalankan MEA sudah semakin dekat yakni 2015. Oleh karena itu, tindakan konkret terhadap rencana dan cetak biru tersebut harus diperjelas.

Adapun contoh tindakan yang masih harus diperjelas, yakni berkaitan dengan pembangunan jalan dan pelabuhan, pengadaan



tanah, dan pemberian insentif kepada pelaku dan penyedia jasa logistik yang berhasrat untuk melakukan investasi di sektor ini. Selain itu, berbagai kendala dalam menciptakan iklim investasi yang kondusif baik menyangkut waktu pengurusan, regulasi dan kebijakan serta sistem pembayarannya juga mutlak perlu diperbaiki. Demikian pula cetak biru investasi infrastruktur dan transportasi multimoda harus diselaraskan dengan MP3EI.

Selanjutnya, dalam melakukan tindakan pengembangan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda dalam mendukung sektor logistik mutlak diperlukan optimalisasi dalam bidang administrasi seperti peraturan bea dan cukai dan masalah kelembagaan seperti kualitas SDM dan pembangunan sistem informasi teknologi. Selain itu, koordinasi antar pihak terkait juga tidak dapat diabaikan untuk suksesnya implementasi rencana tindakan.

Belajar dari negara-negara yang telah memiliki kinerja baik dalam pembangunan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda dalam mendukung sektor logistik, terutama Thailand dan Malaysia maka perlu dipikirkan suatu bentuk kelembagaan yang secara *day to day* mengawasi pelaksanaan rencana tindakan yang telah dibuat dan sekaligus mampu mengawal koordinasi antar-*stakeholders*. Masalah koordinasi ini memegang peranan kunci dalam upaya mengembangkan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda dalam memanfaatkan keuntungan yang diciptakan dari pasar tunggal dan basis produksi tunggal ASEAN. Tanpa kesiapan yang sungguh-sungguh dalam pengembangan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda, mustahil berbagai berkah yang diimpikan dari dibentuknya MEA dapat terwujud.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aitken, B.J. and Harrison, A. E. 1999. "Do Domestic Firms Benefit from Direct Foreign Investment? Evidence from Venezuela". *American Economic Review* 89 (3), 605–618.
- ASEAN Secretariat. 2009. Road Map for An ASEAN Community, 2009–2015. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas). (2011). "Peningkatan Performa Logistik Nasional". Paper yang disampaikan dalam Indonesia Logistic Summit (ILS), 10 November 2011.
- Badan Koordinasi Penanaman Modal (Capital Investment Coordinating Board). 2009. *Statistics of Direct Investment*. Jakarta: BKPM.
- Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). 2010. *FDI Strategy Paper*. Jakarta: BKPM.
- Baumüller, H. 2009. Competing for Business: Sustainable Development Impacts of Investment Incentives in Southeast Asia. International Institute for Sustainable Development (IISD).
- BKPM. 2012. Realisasi Penanaman Modal PMDN – PMA Triwulan Iii dan Januari – September Tahun 2012. Jakarta: BKPM.
- Dionisius, Narjoko. 2010. "Towards ASEAN Economic Community". *The Indonesian Quarterly*, vol. 38. No. 4, CSIS, Jakarta, hlm. 400–415,
- Firdausy, C.M. 2010. "Industri berbasis pertanian dalam pasar tunggal dan basis produksi ASEAN", dalam Zamroni Salim (ed). *Efek Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN terhadap Perekonomian Indonesia*, Puslit Ekonomi-LIPI, Jakarta.
- Javorcik, B. 2004. "Does Foreign Direct Investment Increase the Productivity of Domestic Firms? In Search of Spillovers through Backward Linkages". *American Economic Review* 94 (3), 605–627.
- Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 80 Tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.
- Kompas. 2011. "Infrastruktur Jauh tertinggal: Daya saing Indonesia Merosot dari 44 ke 46". *Kompas*, 15 November 2011.
- \_\_\_\_\_. 2012. "Yang Dibutuhkan, Tetapi Diabaikan". *Kompas*, 7 September 2012.

- Liu, Z. 2008. "Foreign Direct Investment and Technology Spillovers: Theory and Evidence". *Journal of Development Economics* 85, 176–193.
- Makmur Keliat. 2011. "MEA menguntungkan Siapa?" *Kompas* 23 November 2011.
- Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2010 tentang Panduan Umum Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia (Perpres) Nomor 56 Tahun 2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Sandee, H. 2011. "Menurunkan Biaya Logistik di Indonesia: Sudah tepatkah Arah Kita?" Paper yang disampaikan dalam Indonesia Logistics Summit (ILS), 10 November 2011.
- Siwage Dharma Negara dan C.M. Firdausy. 2011. "The development of foreign direct investment and its impact on firms' productivity, employment and exports in Indonesia". In Chalongphob Sussangkarn, Yung Chul Park dan Sun Jin Kang (ed). *Foreign Direct Investment in Asia, Routledge Studies in the Modern World Economy*. Routledge, London and New York.
- Sjoholm, F. and Takii, S. 2008. "Foreign Networks and Exports: Results from Indonesian Panel Data". *The Developing Economies* XLVI (4), 428–446.
- Syamsul Hadi. 2011. "Indonesia Konsumen Massal ASEAN". *Kompas*, 25 Oktober 2011.
- Takii, S. 2001. "Productivity Spillovers and Characteristics of Foreign Multinational Plants in Indonesian Manufacturing 1990–1995". Working Paper Series Vol.14, Kitakyushu: International Centre for the Study of East Asian Development.
- \_\_\_\_\_. 2008. *World Investment Report: Transnational Corporations and the Infrastructure Challenge*. Geneva, Switzerland: United Nations Conference on Trade and Development
- World Bank. 2009. *Indonesia: Indonesia Economic Quarterly: Weathering the Storm, June 2009*. Jakarta.

- World Economic Forum. 2010. The Global Competitiveness Report 2010 – 2011. Geneva, Switzerland: WEF.
- \_\_\_\_\_. 2009. *Battling the Forces of Global Recession, East Asia and Pacific Economic Update, April 2009*.
- \_\_\_\_\_. 2008. *Doing Business 2009*. Washington, D.C.: World Bank.
- Zamroni Salim (Ed). 2010. *Efek Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN terhadap Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Puslit Ekonomi-LIPI.



# BAB IV

## FASILITAS PERDAGANGAN UNTUK MEMPERKUAT SEKTOR JASA LOGISTIK DALAM PASAR TUNGGAL ASEAN

*Agus Syarip Hidayat*

### A. PENDAHULUAN

Sektor jasa logistik Indonesia terbilang masih memiliki daya saing rendah. Survei World Bank tahun 2010 tentang *logistic performance index* (LPI) menempatkan daya saing jasa logistik Indonesia berada di posisi 75 dari total 155 negara. Di tingkat ASEAN, posisi Indonesia ini jauh berada di bawah peringkat lima negara ASEAN lainnya. Singapura menempati peringkat (2) Malaysia (29), Thailand (35), Filipina (44), dan Vietnam (53). Posisi daya saing jasa logistik Indonesia di kawasan ASEAN hanya lebih baik dari Laos (118), Kamboja (129), dan Myanmar (133).

Rendahnya daya saing jasa logistik Indonesia ini cukup memprihatinkan mengingat sesuai *ASEAN economic community* (AEC) *blueprint*, sektor jasa logistik ditargetkan akan diliberalisasi mulai tahun 2013. Dengan kata lain, Indonesia hanya mempunyai waktu dua tahun untuk berbenah memperbaiki sektor logistik. Liberalisasi jasa logistik ini akan diberlakukan setelah liberalisasi empat sektor

jasa lainnya yaitu perhubungan udara, jasa kesehatan, dan pariwisata dilakukan pada tahun 2010<sup>1</sup>.

Peran logistik menjadi sangat sentral dalam aktivitas perdagangan internasional. Menurut Chapman, et al. (2002), peran logistik kini telah meluas bukan hanya sekadar memindahkan produk jadi dan bahan, tetapi juga menciptakan keunggulan kompetitif dengan memberikan layanan yang memenuhi permintaan konsumen. Memiliki jasa logistik yang kompetitif sangatlah penting bagi Indonesia dalam upaya membangun konektivitas nasional dan internasional.

Dalam konteks nasional, sebagai negara kepulauan, lalu lintas pengangkutan logistik antarpulau Indonesia dipastikan akan semakin meningkat di masa mendatang. Sementara dalam konteks perdagangan intra ASEAN, volume perdagangan yang semakin tinggi menuntut tersedianya jasa logistik yang semakin kompetitif. Perdagangan intra ASEAN memperlihatkan tren yang semakin meningkat. Pada tahun 2000, porsi ekspor intra ASEAN terhadap total ekspor ASEAN masih sebesar 20%. Kemudian, porsinya meningkat menjadi 24,6% pada tahun 2009.

Sesuai ASEAN *economic community* (AEC) *blueprint*, salah satu dari tujuh poin penting untuk mendukung aliran bebas barang ASEAN termasuk sektor jasa logistik adalah fasilitas perdagangan (*trade facilitation*). Fasilitas perdagangan diarahkan untuk menjamin proses perdagangan dan kepabeanaan yang sederhana, terharmonisasi, dan terstandardisasi, baik di tingkat regional maupun internasional. Hal ini sangat penting dalam upaya mengurangi biaya transaksi dalam perdagangan intra ASEAN sehingga diharapkan bisa meningkatkan

---

<sup>1</sup> Dalam kerangka AEC, liberalisasi atas 12 sektor prioritas akan diberlakukan dengan pengurangan hingga penghapusan hambatan perdagangan dalam bentuk hambatan tarif dan nontarif. Hambatan tarif akan dihapuskan pada 2015 untuk ASEAN-6 dan 2018 untuk Kamboja, Laos, Myanmar, dan Vietnam (CLMV). Sementara hambatan nontarif akan dihapuskan pada 2010 untuk ASEAN-5, 2012 untuk Filipina dan 2015 untuk CLMV dengan kelonggaran hingga 2018.

daya saing logistik bukan hanya di tingkat ASEAN, tapi juga di pasar internasional.

## B. FASILITAS PERDAGANGAN

World Trade Organization (WTO) mendefinisikan fasilitas perdagangan sebagai upaya penyederhanaan dan harmonisasi prosedur perdagangan internasional yang mencakup kegiatan perdagangan beserta prosedur formal dalam pengumpulan, penyajian, pengomunikasian, dan pengolahan data serta informasi lainnya yang dibutuhkan dalam kegiatan perdagangan internasional. Layton (2008) menggunakan definisi lebih luas ketika menganalisis fasilitas perdagangan dalam konteks ASEAN. Layton memasukkan variabel waktu dan sumber daya yang terlibat dalam perdagangan intra ASEAN. Pertimbangan utamanya adalah karena *AEC blueprint* lebih fokus pada upaya perbaikan logistik perdagangan, bukan hanya pada perbaikan arus informasi yang terkait dengan perdagangan.

Rekomendasi WTO untuk fasilitas perdagangan sebagaimana tertuang dalam General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) artikel V, VIII, dan X memberikan dasar-dasar dan batasan yang cukup jelas tentang fasilitas perdagangan sebagai berikut (Grainger, 2008): rekomendasi fasilitas perdagangan dalam artikel V meliputi (a) menerima dokumen komersial (misalnya faktur dan dokumen transportasi) sebagai pengganti peraturan resmi; (b) membuat prosedur yang sederhana dan jelas untuk mengidentifikasi proses pengiriman; (c) memastikan perilaku non-diskriminatif terhadap barang-barang; (d) menggunakan perjanjian internasional dan komitmen untuk kerja sama pengaturan.

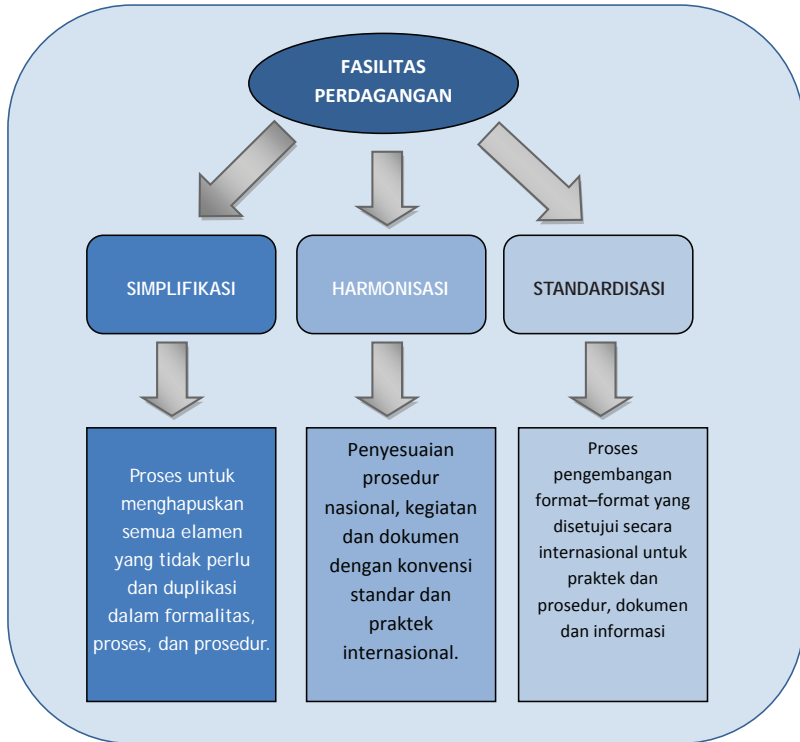
Tambahan rekomendasi fasilitas perdagangan dicantumkan dalam artikel VII yang meliputi (a) biaya regulasi seharusnya tidak melebihi pengeluaran-pengeluaran; (b) standarisasi dan penyederhanaan kepa-



beanan dan dokumen perdagangan; (c) intervensi terkoordinasi dan konvergensi dari kontrol regulasi; (d) penyederhanaan prosedur yang mengatur perdagangan; (e) konsep *single window*; (f) penggunaan teknik manajemen risiko; (g) penggunaan teknologi informasi; (h) penggunaan model-model data umum; (i) pedoman waktu untuk pembukaan perbatasan; (j) kepatuhan terhadap konvensi internasional kepabeanan.

Artikel X memberikan rekomendasi tambahan fasilitas perdagangan yang meliputi: (a) publikasi prosedur dan persyaratan yang dapat diakses; (b) penyediaan informasi secara aktif; (c) prosedur untuk putusan yang mengikat; (d) prosedur peradilan dan banding yang adil dan efisien; (e) penggunaan nota kesepahaman antara badan pengatur dan pelaku perdagangan (WTO 2002a; 2002b; 2002c dalam Grainger, 2008).

Berbagai studi memberikan penjabaran tentang fasilitas perdagangan dengan menggunakan indikator yang beragam. Shepherd dan Wilson (2009) menjelaskan aspek utama fasilitas perdagangan dengan membaginya ke dalam empat pilar pokok, yaitu (a) kualitas infrastruktur transportasi udara; (b) kualitas infrastruktur transportasi laut; (c) administrasi kepabeanan; dan (d) kualitas persaingan di antara penyedia layanan sektor jasa. Sementara itu, ADB dan UNESCAP dalam studinya memfokuskan pada lima aspek penting dalam fasilitas perdagangan, yaitu (a) publikasi dan administrasi kebijakan-kebijakan yang terkait dengan masalah perdagangan internasional; (b) peraturan dan prosedur ekspor-impor; (c) standardisasi dan kesesuaian produk; (d) infrastruktur perdagangan dan jasa; dan (e) barang-barang dalam transit (*goods in transit*) (ADB & UNESCAP, 2009). Kelima aspek yang saling berhubungan ini sangat penting dalam aktivitas perdagangan, dan merupakan variabel yang bisa diperbaiki melalui intervensi kebijakan pemerintah.



Sumber: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), dalam ADB dan UNESCAP, 2009

**Gambar 4.1** Fasilitas Perdagangan

Dalam konteks ASEAN, AEC *Blueprint* menyebutkan bahwa promosi fasilitas perdagangan di tingkat ASEAN akan difokuskan dengan aksi-aksi nyata sebagai berikut.

- (a) Membangun sebuah program fasilitas perdagangan yang komprehensif untuk menyederhanakan, mengharmoniskan dan menstandarkan prosedur perdagangan dan kepabeanaan serta informasi lainnya yang berkaitan dengan arus perdagangan barang;

- (b) Mendirikan pusat tempat fasilitas perdagangan dan sebuah mekanisme kerja sama fasilitas perdagangan;
- (c) mempromosikan transparansi semua aktivitas dan intervensi oleh para *stakeholders* dalam transaksi perdagangan internasional.

Dengan memperhatikan berbagai studi terdahulu dan AEC *blueprint* serta dinamika perkembangan fasilitas perdagangan di tingkat domestik maka fokus analisis pada bagian ini adalah kebijakan fasilitas perdagangan yang terkait dengan empat aspek utama berikut ini, yaitu (a) transparansi kebijakan perdagangan, (b) kebijakan dan implementasi kepabeanan, (c) Indonesia *national single windows* (INSW), (d) infrastruktur pendukung dan fasilitas logistik.

## 1. Transparansi Kebijakan Perdagangan

Transparansi kebijakan perdagangan merupakan pilar fasilitas perdagangan yang sangat penting untuk memperlancar kegiatan perdagangan internasional. Transparansi kebijakan diartikan sebagai publikasi yang jelas dan terperinci atas informasi mendasar yang terkait dengan kebijakan, proses, dan prosedur kegiatan ekspor-impor. Beberapa hal mendasar yang setidaknya harus terpublikasikan adalah semua kebijakan perdagangan yang terkait kegiatan ekspor-impor, prosedur kepabeanan, prosedur pemeriksaan, lembaga yang terkait, biaya yang harus dikeluarkan, dan pengaduan masalah.

Transparansi informasi kebijakan perdagangan juga diyakini akan mampu meminimalisasi *moral hazard* para pihak yang terlibat di dalamnya. Bentuk-bentuk *moral hazard* tersebut di antaranya adalah memperlambat proses pengurusan dokumen, mempercepat pengurusan dokumen dengan imbalan tertentu, mengenakan biaya melebihi ketentuan yang berlaku, kolusi antara petugas dan pelaku usaha, dan lainnya. Upaya minimalisasi penyimpangan dalam pengurusan

dokumen perdagangan ini menjadi sangat mendesak dalam konteks Indonesia yang masih memiliki banyak sekali kasus dalam bidang administrasi kepabeanan ini.

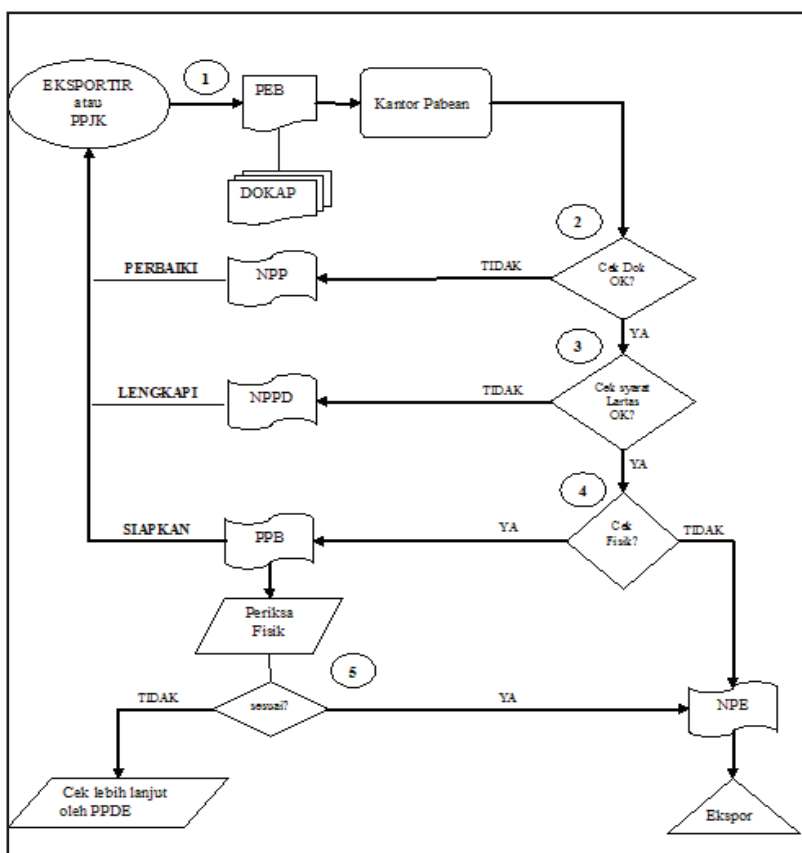
Studi yang dilakukan Hidayat (2008) dengan mengambil fokus di industri makanan menjelaskan bahwa salah satu permasalahan ekspor-impor yang dihadapi industri makanan adalah maraknya pungutan-pungutan liar di jalan menuju pelabuhan. Lebih lanjut disebutkan juga bahwa banyak oknum aparat bea dan cukai yang meminta bayaran untuk proses pengambilan barang impor. Hasil survei yang dilakukan UNESCAP tahun 2006 terhadap para pengusaha di kawasan Asia Pasifik mengindikasikan hasil yang serupa. Menurut survei ini, ada tiga hal yang menjadi prioritas untuk diperbaiki dalam kasus Indonesia terkait dengan kegiatan ekspor-impor, yaitu

- (a) waktu dan publikasi yang komprehensif dan penyebaran informasi aturan dan regulasi perdagangan, misalnya melalui internet;
- (b) penghapusan berbagai pungutan/sogokan dan perilaku korup aparat yang menangani pengambilan dan pelepasan barang impor;
- (c) perbaikan koordinasi di antara lembaga-lembaga yang mengurus dokumen persyaratan termasuk dalam *national single windows*.

## 2. Kebijakan dan Implementasi Kepabeanan

Kebijakan kepabeanan menjadi salah satu aspek fasilitas perdagangan yang mempunyai peran sangat penting dalam memperlancar kegiatan ekspor-impor. Merujuk pada UU No.17 Tahun 2006, kepabeanan didefinisikan sebagai segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean

serta pemungutan bea masuk dan bea keluar. Alur kepabeanaan untuk kegiatan ekspor dan impor disajikan dalam Gambar 4.2.



Sumber: Keputusan Dirjen Bea Cukai KEP-50/BC/2010

**Gambar 4.2** Kegiatan kepabeanaan di bidang ekspor

## Penjelasan Gambar 4.2.

Alur pemeriksaan kepabeanan kegiatan ekspor:

1. Eksportir atau pengusaha pengurusan jasa kepabeanan (PPJK) menyampaikan pemberitahuan ekspor barang (PEB) disertai dokumen pelengkap pabean ke kantor pabean di pelabuhan muat ekspor.
  2. Pengecekan dokumen meliputi:
    - Ada atau tidak blokir eksportir/PPJK
    - Dokumen pelengkap pabean
    - Kesesuaian PEB dengan dokumen pelengkap, bukti bayar PNB, bukti bayar bea keluar (dalam hal terkena bea keluar)
      - Jika lengkap dan sesuai, dilanjutkan pengecekan pemenuhan persyaratan (lartas).
      - Jika tidak lengkap dan tidak sesuai, diterbitkan nota pemberitahuan penolakan (NPP).
  3. Penelitian dokumen selesai dilanjutkan dengan pengecekan pemenuhan persyaratan larangan dan/atau pembatasan (lartas):
    - Jika sudah dipenuhi diterbitkan NPE
    - Jika belum dipenuhi diterbitkan nota pemberitahuan persyaratan dokumen (NPPD)
  4. Penelitian dokumen dan ketentuan lartas selesai dilanjutkan dengan pengecekan perlu/tidak dilakukan pemeriksaan fisik:
    - Jika tidak dilakukan pemeriksaan fisik, diterbitkan NPE
    - Jika dilakukan pemeriksaan fisik, diterbitkan pemberitahuan pemeriksaan barang (PPB)
  5. Pemeriksaan fisik barang ekspor:
    - Jika sesuai, diterbitkan NPE
    - Jika tidak sesuai, barang disegel dan diteliti lebih lanjut oleh pejabat pemeriksa dokumen ekspor (PPDE)
- Sumber: Bea Cukai (2010)

Sementara itu, menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kepabeanan (2011), kegiatan impor dibedakan ke dalam beberapa jalur, yaitu:

- a. Jalur Merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi

dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB). Kriteria yang ditetapkan untuk Jalur Merah adalah importir baru; importir yang termasuk dalam kategori risiko tinggi (*high risk importir*); barang impor sementara; barang operasional perminyakan (BOP) golongan II; barang re-impor; terkena pemeriksaan acak; barang impor tertentu yang ditetapkan oleh pemerintah; barang impor yang termasuk dalam komoditi berisiko tinggi dan/atau berasal dari negara yang berisiko tinggi.

- b. Jalur Hijau adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB). Kriteria Jalur Hijau adalah importir dan importasi yang tidak termasuk dalam kriteria sebagaimana dimaksud dalam kriteria Jalur Merah;
- c. Jalur Kuning adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB;
- d. Jalur Mita Non-Prioritas;
- e. Jalur Mita Prioritas. Kriteria Jalur Prioritas adalah importir yang ditetapkan sebagai Importir Jalur Prioritas.

Sumber: Bea cukai (2010)

Proses pengurusan kepabeanan di Indonesia untuk ekspor mengalami perbaikan dari waktu ke waktu. Indikasi ini bisa dilihat dari beberapa rangkaian survei yang dilakukan oleh beberapa lembaga nasional dan internasional. Hasil survei World Bank yang terangkum dalam World Bank *Doing Business* 2010 memperlihatkan bahwa pada tahun 2009, waktu yang dibutuhkan untuk pengurusan kepabeanan dan pemeriksaan teknis ekspor hanya dua hari. Durasi pengurusan kepabeanan dan pemeriksaan teknis ini sama dengan Malaysia. Akan

tetapi, kalah cepat dibandingkan dengan Singapura dan Thailand yang hanya membutuhkan waktu satu hari untuk kepabeanaan dan pemeriksaan teknis.

Sementara di sisi impor, lamanya pengurusan kepabeanaan dan pemeriksaan teknis impor membutuhkan empat hari kerja. Kemam-

**Tabel 4.1** Jumlah Hari untuk Pengurusan Prosedur Ekspor-Impor di Negara ASEAN-5 Tahun 2009

No.	Indikator	Jumlah hari untuk pengurusan prosedur ekspor					Jumlah hari untuk pengurusan prosedur impor				
		Ind	Sing	Mal	Thai	Viet	Ind	Sing	Mal	Thai	Viet
1	Penyiapan dokumen	14	1	10	8	12	15	1	9	8	12
2	Kepabeanaan dan pengawasan teknis	2	1	2	1	4	4	1	2	2	4
3	Penanganan di pelabuhan dan terminal	2	1	3	3	3	6	1	8	2	4
4	Penanganan pemasukan barang ke kapal	3	2	3	2	3	2	1	1	1	1

Sumber: *World Bank Doing Business*, World Bank and IFC, 2010

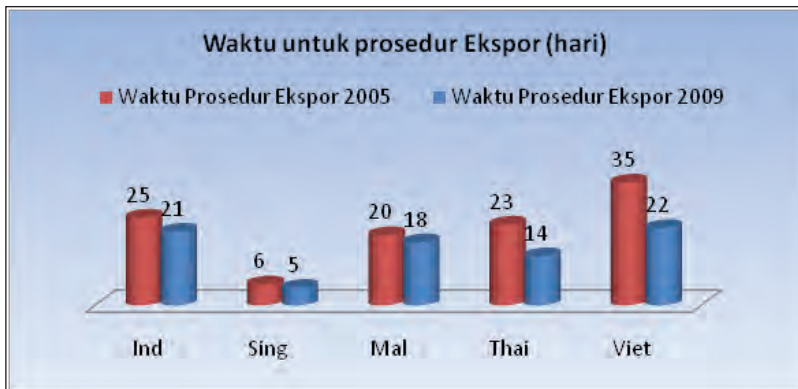
puan Indonesia dalam menangani waktu kepabeanaan impor sama dengan Vietnam yaitu 4. Durasi ini terbilang lambat bila dibandingkan dengan Singapura yang mampu menyelesaikan administrasi kepabeanaan impor hanya dalam waktu satu hari. Sementara itu, Malaysia dan Thailand mampu menyelesaikan administrasi kepabeanaan ekspor dalam hitungan dua hari.

Walaupun pengurusan kepabeanaan menunjukkan tren perbaikan, proses keseluruhan yang dibutuhkan untuk kegiatan ekspor masih jauh lebih lama dibandingkan dengan empat negara ASEAN lainnya (Singapura, Thailand, Malaysia, dan Vietnam). Merujuk pada hasil survei World Bank dalam *World Bank Doing Business* 2006 dan 2010,



ternyata pada 2005, total waktu untuk pengurusan prosedur ekspor di Indonesia membutuhkan 25 hari. Sementara itu, di Singapura hanya membutuhkan 6 hari, Malaysia 20 hari, dan Thailand 23 hari. Pada saat itu, Indonesia hanya lebih baik dari Vietnam yang durasinya mencapai 35 hari.

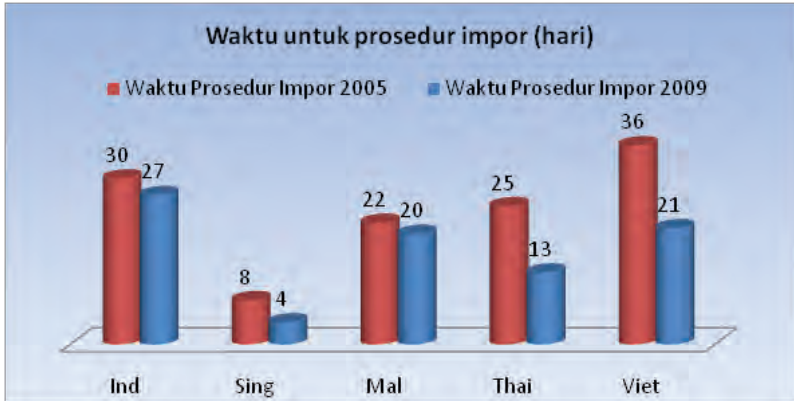
Empat tahun berselang, Indonesia masih tetap berada pada urutan kedua terbawah di antara ASEAN-5 dalam proses pengurusan ekspor, yaitu memakan waktu 21 hari. Dengan kata lain, Indonesia hanya mampu memangkas 4 hari dari yang sebelumnya 25 hari. Fenomena ini mengindikasikan bahwa reformasi pelayanan kegiatan ekspor berjalan relatif lebih lambat di Indonesia dibandingkan dengan negara di ASEAN-5. Malaysia mampu mengurangi pengurusan prosedur ekspor hingga tinggal 18 hari. Thailand melakukannya dengan lebih baik lagi sehingga menjadi 14 hari. Sementara itu, Vietnam bisa dikatakan sebagai yang paling signifikan dalam memperbaiki prosedur



Sumber: *World Bank Doing Business* 2006 dan 2010, diolah

**Gambar 4.3** Waktu untuk Prosedur Ekspor di ASEAN-5

ekspornya. Walaupun masih menjadi yang terlama dalam urusan ini yaitu 22 hari, Gambar 4.3 menunjukkan bahwa Vietnam mampu memangkas hingga 13 hari kerja dari durasi sebelumnya.



Sumber: *World Bank Doing Business 2006 dan 2010*, diolah

**Gambar 4.4** Waktu untuk Prosedur Impor di ASEAN-5

Di sisi impor, waktu pengurusan prosedur impor di Indonesia adalah terlama di antara negara ASEAN-5. Pada tahun 2009, waktu untuk prosedur impor mencapai 27 hari. Indonesia hanya mampu memangkas 3 hari dari sebelumnya tahun 2005 yang selama 30 hari. Penanganan prosedur impor di Singapura luar biasa cepatnya, hanya membutuhkan waktu 4 hari. Sementara itu, di Malaysia dan Thailand masing-masing 20 hari dan 13 hari. Vietnam menjadi paling progresif dalam reformasi pelayanan kepabeanan impor, dari sebelumnya 36 hari menjadi 21 hari pada tahun 2009.

Pembenahan di sisi kepabeanan ekspor dan impor menjadi sangat penting karena sangat terkait dengan tingkat daya saing logistik secara umum. Dalam pengukuran *logistic performance index* (LPI) yang diterbitkan World Bank 2010, tingkat keefisienan proses kepabeanan menjadi salah satu indikator yang digunakan dalam penentuan daya saing logistik. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, bahwa pelayanan kepabeanan di Indonesia yang masih lambat telah menyebabkan posisi daya saing logistik Indonesia jauh berada di bawah peringkat negara ASEAN lainnya. Lambatnya penanganan impor juga berimplikasi

pada tambahan biaya transaksi bagi importir. Selain itu, penanganan prosedur impor yang lama juga berpotensi mengganggu sirkulasi produksi ketika kebutuhan bahan baku impor sangat mendesak untuk mengejar target produksi.

### 3. *Indonesia National Single Windows (INSW)*

Pembentukan *national single window* (NSW) merupakan salah satu bentuk fasilitas perdagangan untuk memperbaiki dan mempersingkat waktu pengurusan prosedur ekspor-impor. Proses pembentukan ASW didahului oleh keharusan bagi setiap anggota ASEAN untuk membentuk *national single window* (NSW), yaitu suatu sistem tunggal dalam pengumpulan, pemrosesan, dan pengambilan keputusan yang berkaitan dengan data dan informasi *custome clearance of cargo*. Jadi, ASW merupakan sebuah integrasi dari sepuluh NSW negara-negara ASEAN. Dengan sistem ini maka dalam kegiatan perdagangan intra ASEAN diharapkan akan bisa mengurangi waktu dan biaya-biaya transaksi (*transaction time and costs*) sehingga mampu meningkatkan efisiensi dan daya saing. Aksi nyata yang akan ditempuh ASEAN dalam mewujudkan ASW ini adalah.

(a) ASEAN 6 akan mengoperasikan NSW paling lambat 2008. Sementara itu, ASEAN 4 (CLMV) akan mengoperasikan NSW paling lambat 2012;

(b) Standardisasi elemen-elemen data sesuai WCO data model, WCO *data set* dan *United Nation Trade Data Elements Directory* (UNTDDED).

Indonesia sendiri sudah mulai melakukan uji coba *Indonesia national single windows* (INSW) sejak Desember 2007. Saat ini, berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai No: KEP-50/

**Tabel 4.2** Pelabuhan dan Bandara Udara yang Sudah Menerapkan Sistem Ekspor INSW

No.	Pelabuhan	Pemberlakuan INSW
1	Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, Jakarta	5 Agustus 2010
2	Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas, Semarang	17 Juni 2010
3	Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Belawan, Medan	15 Juli 2010
4	Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Perak, Surabaya	18 Januari 2010
5	Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta, Jakarta	23 September 2010

Sumber: Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai No: KEP-50/BC/2010

BC/2010, sistem INSW Ekspor telah dilakukan penerapan secara penuh di lima pelabuhan utama seperti dalam Tabel 4.2.

Pada tahap uji coba INSW tahap I (Desember 2007–Juni 2008), integrasi sistem difokuskan pada lima instansi pemerintah pemberi izin ekspor-impur terkait, yaitu Direktorat Jendral Bea dan Cukai Kementerian Keuangan, Direktorat Jendral Perdagangan Luar Negeri, Badan Pemeriksaan Obat dan Makanan (BPOM), Badan Karantina Kementerian Pertanian dan Pusat Karantina Perikanan (Kementerian Kelautan dan Perikanan). Saat ini INSW sudah mampu mengintegrasikan sistem 18 lembaga pemberi izin dan lembaga terkait lainnya di kelima pelabuhan dan bandar udara.

Di tingkat ASEAN, beberapa negara seperti Singapura dan Malaysia sebenarnya sudah sejak beberapa tahun lalu menerapkan sebuah sistem seperti *national single window* (NSW). Kedua negara ini

terbilang sukses dalam melakukan reformasi kepabeanan dan prosedur ekspor-impor seperti Singapura dan Malaysia.

Singapura sudah melakukan serangkaian reformasi prosedur pengurusan ekspor-impornya sejak era 1980-an. Salah satu kebijakan mendasar yang diambil untuk memperbaiki prosedur ekspor-impor adalah dengan membenahi jaringan sistem *Information Technology* (IT) dengan cara membangun sistem *TradeNet* pada tahun 1989. Sistem ini mengintegrasikan 35 instansi terkait ke dalam satu atap untuk berbagai pengurusan dokumen ekspor-impor mulai dari pengurusan izin kepabeanan ekspor-impor, pembayaran bea dan pajak, dan pengurusan *certificate of origin*.

Penerapan Sistem *TradeNet* ini mendapatkan respons positif dari para pengusaha. Menurut Wulf dan Sokol (2005), pada tahun 1991, sekitar 95% dari seluruh pengurusan transaksi perdagangan internasional Singapura melalui jalur laut dan udara sudah dilakukan melalui sistem ini, bahkan saat ini sudah mencapai 100%.

Menurut hasil kajian ADB & UNESCAP (2009), ada beberapa faktor kunci yang mendukung suksesnya Singapura dalam melakukan reformasi pengaturan ekspor-impor ini, yaitu (a) komitmen kuat para pembuat kebijakan tingkat menteri, (b) kerja sama *steering committee* yang kokoh dengan melibatkan *multi-agency* dan sektor swasta, (c) pembentukan agensi penggerak untuk melakukan inovasi sistem, termasuk IT sistem, (d) implementasi bertahap, tidak dilakukan dengan metode *big bang* atau perubahan secara besar-besaran pada tahap awal implementasi, (e) pendirian pusat layanan dokumen ekspor-impor.

Hal yang serupa dilakukan oleh Malaysia yang mulai melakukan perubahan secara radikal dalam sistem pengurusan ekspor-impornya sejak akhir 1980-an. Kebijakan ini dimulai dengan menggandeng sektor swasta untuk membangun *Information and Communication Technology* (ICT) yang andal. Pada tahun 1989, diluncurkan portal

DagangNet, sebuah ICT sistem yang khusus menangani prosedur perdagangan internasional. Tujuan utama dari kebijakan ini adalah mempersingkat pengurusan administrasi ekspor-impor yang salah satunya melalui perubahan pengurusan administrasi ekspor-impor dari dokumen berbasis kertas menjadi dokumen digital.

*Port Klang Community System* (PKCS) menjadi salah satu contoh keberhasilan DagangNet dalam perbaikan prosedur ekspor-impor Malaysia. Sebelum adanya PKCS ini, waktu perputaran kargo (*cargo turnaround time*) di Port Klang mencapai empat hari. PKCS mampu mengurangnya menjadi dua hari dan ditargetkan menjadi satu hari dalam waktu dekat ini. PKCS juga menyederhanakan dokumen dari lima format menjadi hanya satu format. Selain itu, perbaikan signifikan ditunjukkan oleh menurunnya tingkat kesalahan pengurusan dokumen dari rata-rata 40% menjadi hanya 5%. Tidak berhenti di situ, PKCS juga mampu mereduksi waktu pengurusan dokumen dari 12 jam menjadi hanya 15 menit.

Setidaknya ada tiga faktor dasar yang menjadi kunci sukses keberhasilan DagangNet yang kemudian sejak September 2009, ditunjuk oleh Pemerintah Malaysia sebagai *service provider* untuk membangun, mengelola, dan mengoperasikan Malaysia *national single window* (NSW). *Pertama*, dukungan dari pemerintah Malaysia yang sangat kuat sejak tahun 1990-an untuk menjadikan program elektronisasi pengurusan prosedur ekspor-impor sebagai prioritas utama nasional; *Kedua*, kuatnya kolaborasi antarinstansi terkait. Saat ini kerja sama kelembagaan telah terjalin dengan 30 institusi pemerintah dan swasta dalam operasionalisasi Malaysia NSW; *Ketiga*, terbangunnya kerja sama pemerintah dan swasta (*public private partnership*). Pembentukan DagangNet merupakan salah satu bentuk konkret dari kerja sama yang terbuka dan saling menguntungkan ini (UNNEXT, 2010).

## 4. Infrastruktur Pendukung dan Fasilitas Logistik

Kajian yang dilakukan oleh tim *ASEAN competitiveness study* sebagaimana dikemukakan oleh Lee (2007) menunjukkan bahwa kualitas dan kuantitas logistik di mayoritas negara-negara ASEAN masih jauh dari memadai (*poor logistics*). Hal ini ditandai oleh minimnya transportasi jalan raya yang berkualitas, buruknya infrastruktur pelabuhan, lemahnya jaringan pelayaran di tingkat lokal, tidak memadainya fasilitas jalan dan kereta api, dan tidak memadainya fasilitas pergudangan.

### a. Infrastruktur Jalan

Dalam perspektif teoritis, jalan telah secara luas digunakan sebagai *proxy* yang cocok untuk menggambarkan kondisi infrastruktur suatu wilayah. Jalan merupakan salah satu infrastruktur dasar yang paling penting untuk mendukung kelancaran arus logistik. Kondisi jalan akan memengaruhi waktu pengiriman dan biaya dalam pengangkutan bahan baku, barang setengah jadi, dan produk akhir dari pelabuhan dan bandar udara menuju ke lokasi industri dan sebaliknya.

Secara umum, kondisi jalan di Indonesia masih jauh dari memadai. Porsi jalan yang belum diaspal mencapai 43% pada tahun 2000. Sembilan tahun kemudian, atau tepatnya pada tahun 2009, persentasenya tidak mengalami perubahan, yaitu tetap di angka 43%. Bila dilihat secara *absolute*, selama periode 2004–2009, di bawah kepemimpinan Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono, tingkat pertumbuhan panjang jalan memiliki tren pertumbuhan yang lebih baik dibandingkan dengan periode-periode sebelumnya. Dalam periode pemerintahan saat ini, tingkat pertumbuhan panjang jalan rata-rata sebesar 5,1%. Sementara, rata-rata pertumbuhan panjang jalan pada periode 2000–2004 hanya 1,2%.

**Tabel 4.3** Jalan Berdasarkan Kondisi Permukaannya, 2000–2009 (km)

Tahun	Diaspal		Non-Aspal		Jumlah*	
	Panjang jalan (Km)	%	Panjang jalan (Km)	%	Panjang jalan (Km)	%
2000	203.214	57	152.737	43	355.951	100
2001	212.935	59	148.847	41	361.782	100
2002	211.998	58	156.364	42	368.362	100
2003	216.109	58	154.407	42	370.516	100
2004	206.144	55	166.485	45	372.629	100
2005	216.714	55	174.295	45	391.009	100
2006	208.732	53	185.062	47	393.794	100
2007	256.548	61	164.987	39	421.535	100
2008	258.744	59	179.015	41	437.759	100
2009	271,230	57	205.107	43	476.337	100

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS), 2011

\*Total jalan provinsi, kabupaten/kota dan jalan desa.

Sebagaimana diilustrasikan dalam Tabel 4.3 bahwa pada periode 2000–2009 telah terjadi penambahan panjang jalan yang signifikan baik dari total panjang jalan maupun jalan dengan status permukaan beraspal. Pada tahun 2000, porsi jalan aspal mencapai 57% dari total panjang jalan nasional. Pada tahun 2001, jalan beraspal meningkat menjadi 59%. Namun demikian, dalam perkembangannya sampai 2009, bagian jalan beraspal tidak berubah atau bahkan lebih buruk, yang hanya 57%. Mayoritas jalan nonaspal adalah jalan provinsi dan kabupaten. Menurut catatan Bappenas, pada periode 2006–2007 jalan rusak ringan tersebar di Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Papua. Pada 2007, jalan rusak berat kebanyakan di daerah Maluku, Papua, dan Kalimantan. Berdasarkan perbandingan kondisi jalan provinsi, tiga



provinsi dengan kondisi tertinggi jalan rusak berat adalah Kalimantan Tengah, Gorontalo, dan Nanggroe Aceh Darussalam.

Kerusakan jalan raya tidak hanya di daerah, di Jakarta sebagai ibu kota negara sekalipun banyak jalan yang tidak memadai untuk menunjang aktivitas ekonomi. Jalan menuju sentra industri, sentra bisnis, dan pelabuhan rusak berat sehingga mengganggu kelancaran arus lalu lintas yang pada akhirnya mengganggu proses produksi, meningkatkan biaya logistik dan akhirnya menjadikan biaya produksi total menjadi lebih mahal. Salah satu contohnya adalah ruas jalan menuju ke Pelabuhan Tanjung Priok yang seringkali rusak, berlubang bahkan amblas, salah satunya adalah ruas jalan Cawang-Cilincing.

Hal yang sama juga terjadi di Surabaya. Jalan menuju Pelabuhan Tanjung Perak banyak yang mengalami rusak berat. Setidaknya ada empat ruas jalan menuju pelabuhan Tanjung Perak yang mengalami rusak parah, yaitu di persimpangan jalan menuju Terminal Petikemas Surabaya (TPS), di depan pelabuhan Nilam, pelabuhan Berlian, dan pelabuhan Mirah (Vivanews, 2011). Akses ke Pelabuhan Tanjung Emas Semarang pun tidak lepas dari masalah jalan yang selalu digenangi banjir dan rob. Hal ini sering kali menyebabkan kendaraan-kendaraan pengangkut barang mengalami kesulitan untuk menjangkau pelabuhan.

Secara umum, ada beberapa faktor yang menyebabkan lambatnya pembangunan jalan dan infrastruktur terkait lainnya. *Pertama*, kurangnya alokasi anggaran nasional untuk pembangunan infrastruktur, termasuk jalan. Rasio belanja infrastruktur terhadap PDB hanya sekitar 4%. Angka ini cukup jauh tertinggal dibandingkan dengan negara berkembang lainnya seperti China, Thailand, dan Vietnam yang telah mengalokasikan belanja infrastrukturnya rata-rata lebih dari 7% dari PDB; *Kedua*, pemerintah cenderung terlambat untuk menarik partisipasi sektor swasta dengan membangun skema kemitraan publik-swasta (*publik private partnership*) untuk penyediaan

infrastruktur pemerintah baru secara intensif mendorong partisipasi swasta dalam skema Public-Private Partnership pada tahun 2011. Hal ini seharusnya sudah dilakukan sejak sepuluh tahun silam. *Ketiga*, tidak adanya bank yang mendukung dan menyediakan dana khusus untuk pembangunan infrastruktur. China adalah salah satu contoh yang baik yang memiliki bank tertentu untuk pengembangan pembiayaan infrastruktur. Dalam hal ini, China Construction Bank memiliki pinjaman khusus untuk pembangunan infrastruktur. Hal ini telah secara langsung berdampak pada pesatnya pembangunan infrastruktur di China.

Menurut rencana strategis Departemen Pekerjaan Umum, perencanaan pembangunan jalan dalam jangka menengah atau lima tahun ke depan (2010–2014) akan diarahkan untuk pembangunan prasarana jalan di empat koridor utama, yaitu utara Jawa, Sumatra Timur, Trans -Trans-Kalimantan dan Sulawesi.

## **b. Jalan Tol**

Di banyak negara, jalan tol telah berkontribusi positif dalam memecahkan masalah kemacetan, khususnya di perkotaan dan daerah-daerah yang rawan kemacetan karena banyak dilewati transportasi ke dan dari pelabuhan, kawasan industri, dan sentra-sentra bisnis. Lalu lintas jalan tol yang lancar akan memberikan kontribusi langsung terhadap pengurangan biaya produksi industri melalui penurunan komponen biaya transportasi dan komponen distribusi. Lebih jauh, lancarnya lalu lintas tol yang banyak dilewati transportasi pengangkut logistik juga memberikan manfaat tidak langsung yang besar yaitu kepastian dalam proses pengiriman produk.

Menurut Kementerian Pekerjaan Umum, penambahan panjang jalan tol di Indonesia terbilang lambat. Ada beberapa kendala yang menyebabkan masalah ini terjadi, di antaranya adalah masalah pembebasan lahan, regulasi, masih rendahnya dukungan pemerintah daerah

dalam pengembangan jaringan jalan tol, dan tidak ada ketentuan jelas mengenai pembebasan lahan.

Untuk memecahkan masalah-masalah tersebut, pemerintah telah mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor 13 Tahun 2010. Peraturan ini merupakan revisi dari Keputusan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Sektor Bisnis Pada Penyediaan Infrastruktur. Gautama dkk. (2010) menyebutkan beberapa perubahan positif dalam peraturan baru ini, adalah:

- a) Pengadaan tanah: pengadaan tanah untuk kepentingan umum ditangani oleh menteri/kepala lembaga/kepala badan usaha daerah sebelum proses pengadaan oleh perusahaan bisnis. Hal ini menegaskan bahwa pengadaan tanah adalah tanggung jawab pemerintah.
- b) Transfer saham: investor dapat mengambil alih saham secara langsung pada konstruksi jalan raya tertunda. Dalam peraturan sebelumnya, pengalihan saham dilarang sebelum operasi jalan raya jalan.
- c) Dukungan pemerintah: pemerintah mendukung dalam bentuk perizinan, pembebasan tanah, dan konstruksi sebagian.

Terkait dengan kelancaran pengangkutan logistik dari dan ke pelabuhan di Jakarta, pemerintah berencana membangun jaringan jalan tol di Jakarta, Bogor, Tangerang, Depok, dan Bekasi yang terintegrasi satu sama lain. Jalan tol di Jabodetabek ini dirancang untuk memberikan prioritas akses ke Pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini diharapkan akan memperpendek waktu tempuh dan mengurangi pengeluaran biaya logistik.

### **c. Pelabuhan Laut**

Pelabuhan memiliki peran sangat penting bukan hanya sebagai tempat bongkar muat kargo atau penampungan logistik, namun juga dalam

mendukung pengembangan industri nasional. Pentingnya pelabuhan sering dikaitkan dengan kegiatan ekspor-impor dan pergerakan barang antardaerah. Ray (2008) menyebutkan bahwa sekitar 90% kegiatan ekspor-impor di Indonesia dilakukan melalui transportasi laut.

Selama tahun 2005–2009, jumlah pelabuhan komersial di Indonesia berjumlah 111 pelabuhan. Meskipun tidak ada data resmi jumlah pelabuhan saat ini, diperkirakan bahwa jumlah pelabuhan komersial sama dengan periode tersebut. Pelabuhan ini dioperasikan oleh empat perusahaan milik negara, PT Pelindo I, II, III dan IV yang tersebar di seluruh Indonesia.

Selain pelabuhan komersial, ada sekitar 1.000 pelabuhan khusus atau pelabuhan swasta yang melayani beragam kebutuhan perusahaan (baik swasta maupun milik negara) di beberapa industri termasuk

**Tabel 4.4** Pelabuhan Berdasarkan Wilayah Kerja PT Pelindo

PT Pelindo	Cakupan Kerja Provinsi	Pelabuhan
Pelindo I	Aceh, Sumatera Utara, Riau	Belawan, Pekanbaru, Dunai, Tanjung Pinang, Lhokseumawe
Pelindo II	Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Jakarta	Tanjung Priok, Panjang, Palembang, Teluk Bayur, Pontianak, Cirebon, Jambi, Bengkulu, Banten, Sunda Kelapa, Pangkal Balam, Tanjung Pandan
Pelindo III	Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur	Tanjung Perak, Tanjung Emas, Banjarmasin, Benoa, Tenau/ Kupang
Pelindo IV	Sulawesi, Maluku, Irian Jaya	Makassar, Balikpapan, Samarinda, Bitung, Ambon, Sorong, Biak, Jayapura

Sumber: Laporan Tahunan Pelindo I, II, III dan IV, tahun 2010

pertambangan, minyak dan gas, perikanan, dan kehutanan. Beberapa dari pelabuhan tersebut memiliki fasilitas yang sesuai untuk satu komoditas atau sekelompok komoditas (misalnya bahan kimia) dan memiliki kapasitas terbatas untuk mengakomodasi kargo pihak ketiga. Namun, pelabuhan lain memiliki fasilitas yang sesuai untuk berbagai komoditas, termasuk kargo peti kemas.

Pelabuhan-pelabuhan komersial tersebut masih kurang dalam hal sarana dan prasarana pendukung. Beberapa pelabuhan tidak memiliki peralatan kontainer yang cukup. Oleh karena itu, dalam beberapa kasus perusahaan pelayaran harus menyediakan dan menggunakan alat-alat mereka sendiri. Kondisi ini membuat beban tambahan bagi pengguna, dan kemudian meningkatkan biaya pengiriman. Hal ini juga menyebabkan rendahnya produktivitas pergerakan kontainer per jam. Pada pertengahan 2008, tercatat bahwa kemampuan transfer kontainer di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, rata-rata hanya 40–45 kontainer per jam. Angka ini jelas jauh lebih rendah dari pelabuhan Singapura atau Malaysia yang dapat mentransfer kontainer hingga 100–110 kontainer per jam.

Masalah lain yang terkait dengan fasilitas pelabuhan adalah fasilitas penyimpanan kontainer. Penyimpanan dan fasilitas pengisian kontainer di pelabuhan Indonesia masih banyak yang tidak memadai. Sebagai contoh, penambahan fasilitas pergudangan milik Pelindo II antara tahun 2008–2009 hanya tumbuh 2,3%. Padahal, di sisi lain, pertumbuhan arus peti kemas mencapai 5%. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah bersama dengan PT Pelindo terus memperluas fasilitas tersebut di beberapa pelabuhan.

### C. PENUTUP

Perbaikan fasilitas perdagangan menjadi salah satu kunci dalam peningkatan daya saing sektor jasa logistik Indonesia. Analisis terhadap empat aspek penting fasilitas perdagangan (transparansi kebijakan perdagangan, kebijakan dan implementasi kepabeanan, NSW, infrastruktur pendukung dan fasilitas logistik) menunjukkan bahwa semuanya masih jauh dari harapan. Akibatnya, prosedur pengurusan impor di Indonesia menjadi yang terlambat di kelompok ASEAN-5. Sementara itu, dalam prosedur pengurusan ekspor, Indonesia hanya lebih baik dari Vietnam.

Hal ini cukup memprihatinkan mengingat negara ASEAN lain sudah berbenah diri sejak beberapa tahun silam untuk memperbaiki fasilitas perdagangannya. Indonesia tentu mempunyai kapasitas untuk melakukan perbaikan ini, minimal untuk tiga aspek pertama yang sumber dayanya tersedia dan tidak memerlukan investasi yang besar.

Belajar dari pengalaman Singapura dan Malaysia dalam perbaikan fasilitas perdagangan, beberapa hal yang mendesak untuk dibenahi adalah membangun kerja sama yang kokoh dengan melibatkan *multi-agency* dan sektor swasta dalam skema *public private partnership*. Semua ini akan berjalan efektif dan efisien jika prasyarat dasarnya terpenuhi, yaitu komitmen kuat pemerintah melalui dukungan nyata, misalnya sebagaimana dilakukan Pemerintah Malaysia yang sejak tahun 1990-an telah menjadikan program elektronisasi pengurusan prosedur ekspor-impor sebagai prioritas utama nasional.

## DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank (ADB) and UNESCAP. 2009. *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific*. Mandaluyong City, Manila, Philippines.
- Badan Pusat Statistik (BPS). 2011. *Statistik Indonesia 2011*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Chapman, Ross L, et al. 2002. "Innovation in Logistic Services and the New Business Model: A Conceptual Framework". *Journal of Managing Service Quality* Vol. 12 (6): 358–371.
- Direktur Jenderal Bea dan Cukai. 2010. *Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai No: KEP-50/BC/2010 tentang Penerapan Secara Penuh (Mandatory) Sistem National Single Window (NSw) Ekspor*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
- Gautama, Body dkk. 2010. *Infrastructure Update*. Asia Kapitalindo Securities Report.
- Grainger, Andrew. 2008. "Customs and Trade Facilitation: From Concepts to Implementation". *World Customs Journal*, Volume 2, Number 1, April 2008.
- Hidayat, Agus Syarip. 2008. "ASEAN Economic Community: Peluang dan Tantangan Bagi Indonesia". *Jurnal Ekonomi Pembangunan* Vol. XXVI (2), 2008. Jakarta.
- Kementerian Koperasi dan UKM. 2011. "Perkembangan Data Usaha Mikro, Kecil, Menengah (UMKM) dan Usaha Besar (UB) Tahun 2005 s.d. 2009". (<http://www.depkop.go.id>, diakses 17 Oktober 2011).
- Keputusan Presiden (Keppres) Republik Indonesia No. 13 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Keputusan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Layton, Brent. 2008. "Trade Facilitation: A Study in the Context of the ASEAN Economic Community Blueprint." ERIA Research Project Report 2007 No. 1–2, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, Jakarta.

- LEE, Yoong Yoong. 2011. "ASEAN Cooperation on Transport Facilitation and Logistics". *Bureau for Economic Integration and Finance (BEIF) ASEAN Secretariat*. (<http://www.spp.nus.edu.sg>, diakses 10 Oktober 2011).
- PT. Pelindo I. 2010. Laporan Tahunan 2010. Medan.
- PT. Pelindo II. 2010. Mengubah Tantangan Menjadi Kemajuan. Jakarta.
- PT. Pelindo III. 2010. *Transformation for Excellence*. Surabaya.
- PT. Pelindo IV. 2010. *Annual Report 2010*. Makassar.
- Ray, David. 2008. "Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008". Research Report of Senada and USAID.
- Shepherd, Ben and John S. Wilson. 2009. "Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities". *Journal of Asian Economics*, 20 (4): 367–383.
- United Nations Network of Experts for Paperless Trade in Asia and the Pacific (UNNEXT). 2010. *Toward a Single Windows Trading Environment: Case of Malaysia's Nation Single Windows*. Brief No. 04, July 2010.
- Vivanews. 2011. *Jalan di Kawasan Tanjung Perak Rusak Berat*. (<http://teknologi.vivanews.com>, diakses pada 9 Oktober 2011).
- World Bank and IFC. 2006. *World Bank Doing Business 2006*. Washington DC.
- World Bank and IFC. 2010. *World Bank Doing Business 2010*. Washington DC.
- World Bank. 2010. *Connecting to Compete 2010 Trade Logistics in the Global Economy the Logistics Performance Index and Its Indicators Connecting to Compete 2010*. Washington DC.
- Wulf, Luc De dan José B. Sokol. 2005. *Customs Modernization Handbook*. Washington, DC: The World Bank.
- Www.beacukai.go.id. Ekspor. (<http://beacukai.go.id/index.html?page=faq/ekspor.html>, diakses Oktober 2013).





# BAB V

## KONEKTIVITAS JASA LOGISTIK DI INDONESIA MENUJU PASAR TUNGGAL ASEAN

*Esta Lestari*

### A. PENDAHULUAN

Sebuah contoh klasik tentang betapa mudah dan murah nya harga jeruk mandarin atau ponkam dari China di supermarket atau pedagang buah terdekat dibandingkan dengan jeruk pontianak yang hanya tersedia sesekali dengan harga yang lebih mahal, menjelaskan setidaknya dua hal. *Pertama*, potret tersebut menunjukkan betapa rendahnya konektivitas antarwilayah di Indonesia sehingga distribusi barang terhambat dan mengakibatkan biaya yang sangat mahal. *Kedua*, hal tersebut merupakan salah satu bukti nyata bahwa globalisasi tidak bisa lagi dihindari dan globalisasi memang menurunkan biaya yang akhirnya menguntungkan konsumen.

Di satu sisi, sejalan dengan semakin deras nya arus globalisasi, perdagangan internasional semakin tidak terhindarkan tanpa hambatan antarnegara. Bagi produsen yang mampu memanfaatkannya, hal ini berarti peningkatan daya saing yang akan memberikan keuntungan bagi perekonomian (negara). Seperti China, yang mampu

memperkuat daya saingnya dengan menurunkan biaya produksinya sehingga mampu melebarkan sayap pasar ke seluruh dunia. Hampir sulit bagi negara-negara berkembang (bahkan mungkin negara maju) untuk bisa menandingi kekuatan ekspansi pasar China. Namun, di sisi lain, bagi negara atau produsen yang tidak mampu mempertahankan daya saingnya, kesempatan globalisasi menjadi suatu ancaman bagi pangsa pasar dalam negeri.

Tantangan globalisasi tidak bisa dihindari. Padahal, tantangan perdagangan domestik masih menunggu langkah nyata dari pemerintah melalui kebijakan dan infrastruktur yang saling berhubungan. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki karakteristik unik yang tidak dimiliki oleh negara daratan lainnya. Pulau-pulau harus saling terhubung sebagai pasar dan produsen domestik yang terpadu.

Konektivitas antarwilayah merupakan kunci bagi pembangunan yang merata. Konektivitas sendiri tidak bisa lepas dari ketersediaan jasa logistik yang memadai dan dapat diandalkan. Jasa logistik ini yang dapat menghubungkan arus barang dari produsen hingga sampai ke konsumen. Dengan lebih dari 6.000 pulau berpenghuni dan infrastruktur laut dan udara yang masih terbatas jumlahnya serta rendahnya kualitas infrastruktur darat dan laut menjadikan keterhubungan (konektivitas) antarpulau dan wilayah di Indonesia sangat rendah dan mengakibatkan tingginya biaya transportasi barang (Herliana dan Parsons, 2011). Studi World Bank (2010) menunjukkan bahwa ongkos untuk membawa kontainer 40 kaki dari Padang ke Jakarta mencapai US\$600, sedangkan biaya untuk kontainer yang sama dari Jakarta ke Singapura hanya seharga US\$185. Begitu banyak komoditas mentah yang dihasilkan provinsi di luar Jawa, seperti buah dan produk perikanan, tidak bisa diangkut ke Jawa untuk diproses karena mahalnya biaya transportasi laut. Demikian pula, transportasi

darat terhambat akibat buruknya infrastruktur jalan yang mengakibatkan semakin lamanya waktu pengantaran dan menurunnya kualitas komoditas.

Dengan keterbatasan konektivitas domestik, tantangan konektivitas bagi Indonesia semakin nyata sejalan dengan komitmen pasar tunggal ASEAN yang mencoba menghubungkan kesepuluh negara ASEAN menjadi satu basis produksi dengan liberalisasi baik perdagangan (barang dan jasa), investasi, hingga tenaga kerja. Liberalisasi tersebut diharapkan akan terwujud pada tahun 2015. Upaya untuk mewujudkannya salah satunya adalah melalui liberalisasi jasa logistik yang direncanakan akan diimplementasikan pada tahun 2013, melalui ASEAN *Roadmap on Logistic Integration*.

Upaya untuk memperbaiki sektor logistik Indonesia disadari oleh pemerintah. Dengan dikeluarkannya Inpres No. 5/2008 tentang Fokus Program Ekonomi tahun 2008–2009, pemerintah menyadari bahwa logistik yang kuat merupakan faktor penting bagi lancarnya arus barang dan jasa tidak saja domestik, tetapi juga dalam menyambut integrasi ASEAN 2015 (Sandee, 2011a). Selanjutnya, lahirlah agenda konektivitas. Agenda ini memberikan penekanan pada tiga tingkatan konektivitas, yaitu dalam pulau, antarpulau, dan internasional.

Sejauh mana konektivitas di Indonesia mendorong sektor logistik dalam menghadapi pasar tunggal ASEAN menjadi bahasan utama dalam bab ini. Permasalahan dan agenda konektivitas apa yang perlu diselesaikan dan kebijakan apa yang diperlukan sebagai upaya penyelesaiannya menjadi pokok pembahasan berikutnya. Selanjutnya, perkembangan sektor logistik dan pola-pola hubungannya di antara penyedia jasa logistik, baik domestik maupun internasional akan dibahas sebelum diakhiri dengan kesimpulan dan rekomendasi.

## B. IMPLEMENTASI KONEKTIVITAS ASEAN DALAM SEKTOR LOGISTIK

Visi para pemimpin ASEAN untuk membangun komunitas ASEAN secara nyata pada tahun 2015 membutuhkan prasyarat utama melalui konektivitas di antara negara ASEAN. Upaya untuk saling terhubungkan ini didasari oleh spirit untuk meningkatkan persaingan dan keterpaduan ASEAN yang menyatukan baik masyarakat, barang, jasa, maupun modal untuk dapat saling melengkapi dan berbagi manfaat menuju kesejahteraan yang merata.

Konektivitas diperlukan dengan kesadaran bahwa pembangunan di setiap negara (wilayah) memang tidak seimbang. Sandee (2011a) menyebutkan bahwa tantangan pembangunan adalah pemerataan dengan menghubungkan daerah-daerah terpencil ke pusat-pusat pertumbuhan agar terjadi peningkatan standar hidup. Meskipun pertumbuhan akan terus tidak berimbang, konektivitas diperlukan untuk membantu memperbaiki akses ke pelayanan sosial dan kesempatan ekonomi. Dalam konteks ASEAN, upaya ini ditujukan untuk mengurangi kesenjangan antarnegara dan memperbaiki konektivitas antaranggota dengan negara lainnya dalam kawasan. Hal ini paling tidak terlihat dari upaya membangun keterpaduan dalam bidang transportasi terutama yang akan menghubungkan negara daratan ASEAN seperti Kamboja, Laos, Vietnam, dan Myanmar (CLVM) sehingga memberikan manfaat bagi negara berpendapatan menengah ke bawah dan membuka akses bagi kawasan terisolasi agar kesenjangan antarnegara semakin sempit.

Konektivitas ASEAN memberi perhatian penting bagi sektor logistik. Secara khusus, AEC mengamanatkan liberalisasi sektor logistik 2013. Dalam rangka mewujudkan hal ini, ASEAN membentuk *logistic integration roadmap* yang memetakan langkah-langkah yang harus dilakukan dalam rangka integrasi sektor logistik. Sektor logistik

merupakan sektor penting dan strategis dalam mempertajam daya saing ekspor, namun, sektor ini di negara anggota ASEAN terbilang masih tidak efisien dengan biaya yang cukup besar, kecuali untuk Singapura dan Malaysia. APEC (2011) mengutip studi logistik ASEAN yang menemukan bahwa biaya logistik pergerakan kontainer di intra-ASEAN diestimasikan mencapai US\$2,2 miliar di mana 55% di antaranya adalah *out-of-pocket cost* seperti transportasi dan biaya terminal, sedangkan 45% lainnya adalah biaya waktu. Padahal imlementasi infrastruktur logistik akan menghemat rata-rata biaya logistik 4% dan waktu logistik 9% pertahun atau sekitar US\$140 juta penurunan biaya logistik pertahun. Inefisiensi ini ternyata berasal dari lamanya proses *custom clearence*<sup>1</sup> yang memakan waktu dan transportasi domestik yang mahal.

Sejauh ini, dukungan konektivitas ASEAN bagi sektor logistik secara khusus terwakilkan pada keterpaduan transportasi dan dukungan bagi liberalisasi perdagangan dan investasi melalui fasilitasnya. Keterpaduan infrastruktur transportasi terbagi atas transportasi darat (jalan), kereta api, pelabuhan, dan bandara.

Sektor logistik menjadi salah satu sektor kunci yang paling berpengaruh pada implementasi konektivitas. Hal ini tidak lepas dari cakupan dari sektor logistik yang meliputi prosedur pengoperasian pergerakan barang, pergerakan informasi, pengadaan, penyimpanan, transportasi, distribusi, dan pengantaran dari titik awal sampai ke tujuan dengan efektif dan efisien (Herliana dan Parsons, 2011). Dalam konteks pasar tunggal ASEAN, konektivitas terutama diterapkan melalui dua pilar utama, yaitu konektivitas fisik dan konektivitas institusional.

Integrasi jalan darat ASEAN sebagai salah satu program dalam pilar konektivitas fisik dalam realisasinya merupakan bagian dari mega

---

<sup>1</sup> Kelengkapan persyaratan kepabeanan.

proyek *Trans-Asia Highway* yang menghubungkan seluruh negara di Asia. Khusus untuk ASEAN, keterpaduan baik jalan maupun kereta terbagi menjadi dua proyek utama, yaitu *ASEAN Highway Network* (AHN) dan *Singapore Kunming Rail Link* (SKRL). AHN direncanakan meliputi 23 rute yang menghubungkan 38.400 km. Sebagian kecil sudah terhubung, namun, masih ada jalur yang terputus, terutama yang berlokasi di Myanmar dengan total panjang jalan 227 km. Demikian pula untuk jalur yang sudah terhubung, namun masih di bawah standar kualitas yang baik, ada di Indonesia, Myanmar, Filipina, dan Vietnam sepanjang 5.300 km.

Sementara itu, khusus untuk SKRL meliputi beberapa rute yang melewati Singapura-Malaysia-Thailand-Kamboja-Vietnam. Indonesia, Filipina, dan Brunei tidak termasuk dalam proyek ini karena terpisah oleh laut. Proyek ini dirilis pada tahun 1995 dan diharapkan akan selesai pada tahun 2015. Saat ini, masih terdapat 4.069 km jalur yang belum terhubung dan masih direhabilitasi. Isu keamanan di negara Kamboja, Laos, Myanmar, dan Vietnam (CLMV) menjadi salah satu kendala implementasi proyek ini sehingga membutuhkan mediasi dan dialog dengan bantuan dari organisasi internasional lainnya.

Khusus untuk transportasi laut, negara-negara ASEAN menaruh perhatian yang cukup besar mengingat sebagian besar transportasi barang untuk ekspor dan impor di ASEAN dilakukan melalui transportasi laut. Sebagai ujung tombak perdagangan internasional dan kemajuan jasa logistik, transportasi laut merupakan moda yang sangat penting. Jalur perdagangan internasional melalui ekspor-impor masih didominasi oleh transportasi laut karena efisiensinya dalam hal menekan biaya. Meskipun transportasi laut sangat strategis, tingkat utilisasi transportasi laut intra-ASEAN masih cukup rendah.

Volume perdagangan internasional di antara negara-negara ASEAN juga bervariasi dengan tingkat kemajuan yang berbeda. Hal ini terlihat dari masih rendahnya peringkat indeks konektivitas jalur laut UNCTAD kecuali untuk Malaysia dan Singapura. Demikian pula, peringkat indeks kinerja logistik masih didominasi oleh kedua negara tersebut plus Thailand, meskipun beberapa negara lainnya, terutama Vietnam dan Filipina, berusaha untuk mengujarnya. Investasi untuk memperluas kapasitas mendesak dilakukan untuk mencapai pertumbuhan perdagangan dan integrasi ekonomi yang lebih dalam. Upaya untuk meningkatkan hal tersebut melalui rencana pembangunan 47 pelabuhan sebagai pelabuhan utama yang menghubungkan jaringan trans-ASEAN. Khusus untuk transportasi laut, terdapat beberapa tantangan besar terutama dalam mengintegrasikan dan mengharmoniskan pelayanan dan kualitas pelabuhan yang berbeda-beda di setiap negara. Sebagai instrumen penting dalam perdagangan internasional, transportasi laut menopang kelangsungan jasa logistik yang dapat diandalkan. Padahal tingkat efisiensi jaringan transportasi laut dan pembangunan infrastruktur sangat bervariasi di setiap negara, seperti kapasitas pelabuhan dan penanganan kargo, kapasitas logistik pelabuhan dan darat, kepekaan dan prosedur administrasinya.

Untuk infrastruktur bandara, negara ASEAN rata-rata telah memiliki bandara internasional dan bandara domestik yang telah memadai ditinjau dari panjang landasan. Namun, masih terdapat perbedaan dalam penyediaan fasilitas terutama untuk *runways* dan pergudangan yang sangat menunjang bisnis logistik. Tantangan di sektor transportasi udara adalah efisiensi prosedur dan harmonisasinya melalui penerapan NSW. Agenda liberalisasi di sektor ini telah diadopsi hampir semua negara ASEAN, terlihat dari dibukanya peran investasi asing di pasar transportasi udara.



## C. TANTANGAN KONEKTIVITAS LOGISTIK DI INDONESIA MENUJU PASAR TUNGGAL ASEAN

### 1. Konektivitas Domestik

Konektivitas ASEAN pertama kali diperkenalkan pada tahun 2009 ketika ASEAN Summit ke-15, seiring dengan meningkatnya desakan untuk mewujudkan pasar tunggal dan basis produksi ASEAN yang membutuhkan prasyarat keterhubungan fisik, institusi, dan kualitas tenaga kerja. Namun, tantangan bagi Indonesia sebelum konektivitas ASEAN terwujud adalah mewujudkan konektivitas domestik, yang sayangnya baru dilontarkan pemerintah pada tahun 2010. Hal ini menunjukkan keterlambatan inisiatif pemerintah dalam menghadapi tantangan domestik dan global.

Menyadari berbagai kendala di sektor logistik sangat memengaruhi perekonomian domestik dan tantangan globalisasi, pemerintah pada April 2010 mengeluarkan agenda konektivitas sebagai salah satu dari tiga pilar strategis yang mengantarkan Indonesia menjadi salah satu negara industri (maju) pada 2040 seperti yang tertuang dalam Masterplan Percepatan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia (MP3EI). MP3EI menekankan tiga pilar utama, yaitu pengembangan potensi ekonomi melalui koridor ekonomi, penguatan konektivitas nasional, dan penguatan SDM dan IPTEK.

Secara khusus, konektivitas domestik dipahami sebagai bagian dari konektivitas global. Keterhubungan Indonesia dengan perekonomian global dan regional mengharuskan perekonomian Indonesia semakin kompetitif untuk dapat menjadi pemenang. Konektivitas nasional mengusung tiga kerangka strategis dan kebijakan penguatan konektivitas. *Pertama*, melalui penumbuhan dan optimalisasi pusat-pusat pertumbuhan yang diharapkan menjadi penghubung *supply* di daerah terpencil sehingga membentuk keterpaduan melalui *inter-modal supply chain systems*. *Kedua*, melalui perluasan aksesabilitas

wilayah terpencil. *Ketiga* menyebarkan manfaat pembangunan secara luas yang partisipatif (inklusif dan berkeadilan).

Pada prinsipnya, konektivitas nasional disokong oleh empat elemen penting yang terintegrasi. Konektivitas nasional dapat tercapai dengan adanya sinergi antara pengembangan wilayah, sistem logistik nasional (Sislognas), sistem transportasi nasional (Sistranas), dan pengembangan *information and communication technology* (ICT). Keempat elemen tersebut ditujukan untuk saling mengaitkan wilayah-wilayah di Indonesia untuk menyambut globalisasi.

Sektor logistik menjadi elemen yang penting yang berperan sebagai urat nadi konektivitas. Sislognas pada dasarnya terfokus pada tiga hal penting, yaitu pengembangan infrastruktur terkait logistik, penciptaan pusat-pusat pertumbuhan yang berdasarkan komoditas lokal yang memiliki keunggulan kompetitif dan strategis, dan inisiatif pemerintah untuk proyek-proyek infrastruktur publik yang tidak komersil. Ketiganya harus mengarah pada konektivitas dalam tiga skala, yaitu dalam pulau, antarpulau, dan antarnegara (internasional).

Saat ini, pemerintah cukup fokus pada sektor pengembangan sektor logistik dengan menggodok *blueprint* Sislognas. *Blueprint* ini menekankan pada enam bidang utama penentu sektor logistik yaitu infrastruktur, perundang-undangan, komoditas strategis, manajemen SDM, ICT, dan penyedia jasa logistik (PJJ). Sislognas sendiri terdiri dari 157 rencana aksi dan sekitar 29 strategi yang harus diimplementasikan dalam 5 tahun. Penekanannya adalah pada pembangunan dan pengembangan konektivitas transportasi laut sebagai transportasi utama yang menghubungkan seluruh pulau di Indonesia. Rencananya Indonesia akan mengembangkan dua pelabuhan *hub* internasional dan pelabuhan utama yang menggantikan Tanjung Priok yang hampir mencapai *full-capacity*. Selain itu, Sislognas juga menekankan pentingnya pembangunan sistem transportasi multimoda yang dapat menghubungkan antarwilayah guna meratakan pembangunan regional.

Untuk mewujudkannya, pemerintah telah merancang enam koridor ekonomi yang diharapkan akan menciptakan pusat pertumbuhan baru yang mendukung daya saing komoditas lokal yang potensial. Pola rantai penawaran (*supply chain manajement*) akan menjadi basis bagi penerapannya (Negara, 2010).

Meskipun *blueprint* Sislognas belum dirilis dan masih pada tahap finalisasi rencana aksi, beberapa kalangan telah mencoba mengkritisnya. Sandee (2011b) mengkritisi pentingnya rencana aksi yang bisa dijalankan dengan baik mengingat masih banyaknya rencana aksi yang masih bersifat umum dan tidak aplikatif. Lebih lanjut, Indonesia dirasa terlalu menitikberatkan pada penggodokan *blueprint* itu sendiri dan mengabaikan pentingnya penggodokan rencana aksi yang lebih matang. Hal ini terlihat dari lamanya waktu yang dilimpahkan untuk pembuatan *blueprint* dan strateginya, tetapi kurangnya penggodokan rencana aksi yang justru akan memberikan perubahan paling signifikan. Hal lain yang dikritisi oleh World Bank terhadap *blueprint* Sislognas adalah belum adanya struktur pengelolaan dan pemantauan yang jelas untuk mengimplementasikan Sislognas serta kurangnya pendekatan terintegratif untuk pelaksanaannya (World Bank, 2011).

## 2. Tantangan Konektivitas di Sektor Logistik

Persoalan rendahnya konektivitas domestik secara agregat menjadi penghambat pertumbuhan ekonomi. Yang paling terkena dampaknya adalah masyarakat miskin pedesaan pemilik komoditas unggulan, namun tidak bisa menjangkau pasar yang lebih luas sehingga tingkat kesejahteraan semakin memburuk. Menurut Parikesit (2011), di antara sektor-sektor dalam perekonomian, sektor primer terutama pertanian, perkebunan, dan pertambangan yang menghasilkan komoditas bersifat *bulk* adalah sektor yang paling menderita akibat tingginya biaya logistik. Sektor industri, perdagangan, dan bangunan

menghasilkan produk yang bersifat *containerization*<sup>2</sup> dengan proporsi biaya logistik yang lebih kecil dibandingkan sektor primer. Sektor jasa adalah sektor yang paling tidak terpengaruh tingginya biaya logistik. Hal ini mengindikasikan bahwa struktur ekonomi yang semakin bergeser akan semakin terbebas dari tingginya biaya logistik. Transformasi struktural harus diikuti oleh strategi kontainerisasi dan *knowledge-based logistics* sebagai kunci pengurangan biaya logistik.

Akan tetapi, kenyataan bahwa sektor pertanian masih merupakan sektor yang mendominasi perekonomian dan umumnya berlokasi di wilayah terpencil mengakibatkan sektor ini sangat bertumpu pada sektor logistik. Sektor transportasi paling mendominasi tingginya biaya logistik. Produk-produk pertanian yang dihasilkan masyarakat miskin umumnya memiliki nilai tambah rendah sehingga harus menghadapi biaya transportasi yang mencapai 20%–25% dari harga akhir. Bandingkan dengan produk pertanian yang dihasilkan oleh industri yang hanya menanggung kurang dari 2% dari total biaya. Artinya, masyarakat miskin pedesaan adalah kelompok masyarakat yang paling rentan terhadap tingginya biaya logistik. Transportasi wilayah pedesaan harus menjadi prioritas melalui penciptaan pusat-pusat pertumbuhan yang aksesibel bagi masyarakat pedesaan melalui simpul-simpul perdagangan yang efisien.

Sumber dari tingginya biaya transportasi yang menghambat lalu lintas barang dan produksi berasal dari *bottleneck* di sektor jasa logistik. Biaya logistik di Indonesia merupakan salah satu yang paling mahal di Asia Tenggara. Hal ini banyak dikeluhkan oleh para pelaku sektor jasa. Proporsi biaya logistik terhadap GDP bahkan mencapai 25–30% GDP atau mencapai 15–20 % dari biaya total produksi (Jakarta Post, 2011). Tingginya biaya logistik disebabkan oleh banyak faktor. *Pertama*, rendahnya kualitas infrastruktur baik jalan, pelabuhan, dan bandara.

---

<sup>2</sup> Komoditas dalam jumlah besar sehingga harus diangkut dalam kontainer kapasitas besar, misalnya komoditas pertanian.

*Kedua*, inefisiensi yang terkait dengan prosedur kepabeanan yang menyebabkan lamanya waktu tunggu barang di pelabuhan. Durasinya rata-rata 5,5 hari, dibandingkan dengan Thailand dan Singapura yang masing-masing hanya menghabiskan waktu tiga hari dan dua hari. *Ketiga*, rendahnya kemampuan pekerja di bidang logistik (Jakarta Post, 2011). Oleh karena itu, isu-isu tentang peningkatan kualitas infrastruktur yang meningkatkan konektivitas domestik dan ASEAN, perbaikan sistem kepabeanan, dan pemberdayaan pekerja menjadi agenda utama dalam upaya mengharmoniskan sektor logistik di ASEAN dapat terintegrasi dengan baik.

Negara (2010) menyebutkan setidaknya terdapat tiga hal yang menyebabkan biaya logistik di Indonesia sangat tinggi. *Pertama*, buruknya infrastruktur yang menghambat tumbuhnya pelaku usaha terutama industri pengangkutan darat seperti truk dan mengakibatkan pelaku usaha kecil harus menghadapi biaya yang lebih mahal. *Kedua*, struktur industri di sektor jasa logistik sendiri (pengangkutan dan *freight and forwarding*) adalah oligopolistik yang terdiri atas beberapa perusahaan pemimpin (terutama PMA) yang mampu menetapkan tarif di atas tarif kompetitif. Perusahaan ini mampu menetapkan tarif premium sebagai kompensasi dari transaksi yang tidak resmi seperti menghindari pita merah, pengenaan pajak tidak resmi yang pada gilirannya dimasukkan ke dalam harga komoditas. Hal ini adalah dampak dari ketidaktransparanan iklim usaha. *Ketiga*, infrastruktur logistik dari berbagai moda tidak dikelola secara integratif. Umumnya, operator tersebut merupakan milik pemerintah (BUMN) yang cenderung kaku dalam pengelolaannya sehingga menjadi relatif tidak efisien dan kurang memiliki insentif untuk menjawab tantangan pasar. *Terakhir*, rendahnya kualitas SDM dan profesionalitas manajemen sektor logistik menjadi salah satu faktor yang cukup signifikan menurunkan daya saing sektor ini. Kenyataan bahwa pelaku pasar sebagian besar adalah UMKM dengan kompetensi dan daya saing

yang rendah dan belum terstandarisasi dengan jaringan internasional menyebabkan perusahaan asing mendominasi pasar.

Menurut Kadin dan Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), tingginya biaya logistik di Indonesia disebabkan oleh inefisiensi izin kepabeanan dan yang lebih parahnya oleh inefisiensi pelabuhan, studi World Bank yang dirilis pada seminar Indonesia Logistik Summit (ILS) 2011 menunjukkan bahwa waktu tunggu ini justru semakin lama dan mencapai enam hari pada periode Oktober 2011. Tingginya waktu tunggu di pelabuhan tidak saja disebabkan oleh masih rumitnya administrasi kepabeanan yang ditunjukkan oleh lamanya waktu untuk inspeksi barang tetapi juga karena rendahnya produktivitas pelabuhan. Menurut Direktur Pelindo II yang disampaikan pada ILS 2011, produktivitas pelabuhan di Indonesia terbilang sangat rendah. Produktivitas yang rendah terlihat dari sepihnya aktivitas bongkar muat di sebagian pelabuhan khususnya di pelabuhan non-strategis, sedangkan sebagian lainnya terutama pelabuhan utama justru menghadapi kejenuhan. Kedua permasalahan tersebut menyebabkan waktu tunggu (*dwelling time*) di pelabuhan terbilang lama. Pelabuhan strategis utama seperti Tanjung Priok bahkan hampir mencapai kapasitas ditambah sehingga tidak bisa lagi maksimal. Padahal aktivitas pelabuhan baik ekspor maupun impor terus menanjak dan tidak terakomodasi oleh infrastruktur pelabuhan yang ada sehingga perluasan atau ekspansi infrastruktur pelabuhan menjadi keharusan. Di pelabuhan yang sepi, waktu tunggu dipelabuhan yang lama lebih disebabkan oleh ketiadaan komoditas yang harus diangkut balik ke kota asal sehingga banyak kapal yang justru memutuskan kembali dengan kondisi kosong (Sandee, 2011a).

Menurut indeks kinerja logistik 2010, rendahnya kinerja pelabuhan dan inefisiensi kepabeanan menyebabkan waktu pengiriman menjadi lebih lama dan terlambat. Hambatan paling besar yang mengakibatkan tingginya biaya logistik di Indonesia adalah rendahnya

kualitas infrastruktur jalan dan rendahnya konektivitas baik darat maupun laut. Rendahnya investasi pada teknologi menyebabkan kinerja dalam hal *track and tracing*<sup>3</sup> masih tertinggal.

Akibat dari keteringgalan tersebut, pesimisme di antara kalangan pelaku sektor logistik terlihat sangat jelas. Dalam salah satu wawancara dengan ketua umum gabungan pengusaha *freight and forwarder* Indonesia (GAFEKSI) DPW DKI Jakarta, terungkap bahwa sektor jasa logistik Indonesia dirasa masih belum sanggup dalam menghadapi pasar bebas ASEAN 2013. Hal senada juga dilontarkan oleh pelaku pasar lainnya yang terwakili oleh ALI dan Kadin (Jakarta Post, 2011). Dikhawatirkan Indonesia hanya akan menjadi penonton karena tidak bisa turut serta dalam persaingan perdagangan dunia. Hal ini jelas sangat disayangkan karena pertumbuhan ekonomi yang hanya didorong oleh konsumsi akan rentan terhadap gejolak pasar.

Dapat disimpulkan bahwa permasalahan logistik di Indonesia menghadapi tantangan paling besar dalam dua hal utama, yaitu infrastruktur dan kebijakan. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memang dilengkapi dengan 111 pelabuhan dengan 26 pelabuhan strategis. Namun, sayangnya, dengan luas wilayah lebih dari 5.000 km, dan berada pada posisi strategis di Asia Tenggara, Indonesia belum memiliki pelabuhan *hub* (penghubung) berskala internasional. Tidak heran jika untuk mengangkut barang dari Sumatra ke Jawa atau Indonesia timur masih harus bertumpu pada Malaysia atau Singapura (Negara, 2010).

Keterbatasan infastruktur tidak saja dalam lingkup infrastruktur pelabuhan dan jalan dengan kualitas buruk dan produktivitas rendah, namun, juga fasilitas penunjang lainnya seperti pergudangan, terminal operator, dan fasilitas bandara. Selain pentingnya jasa logistik melalui transportasi laut, sektor jasa logistik yang menunjukkan pertumbuhan

---

<sup>3</sup> Sistem penelusuran dan pelacakan dalam pengiriman barang.

pesat adalah kargo udara. Meskipun *share* dari pasar kargo udara diklaim baru sekitar 1% dalam hal volume dibandingkan dengan transportasi laut, namun nilainya mencapai 40%. Kendala yang dihadapi adalah keterbatasan lahan pergudangan yang memadai seperti pada transportasi udara dan infrastruktur bandara yang belum bisa mengakomodasi pertumbuhan pasar jasa logistik.

Tantangan domestik yang tidak kalah besar adalah kendala institusional dari belum harmonisnya regulasi di sektor logistik dengan regulasi sektoral lainnya, rendahnya koordinasi lintas institusi, belum baiknya implementasi regulasi, sampai pada masih dominannya penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan pejabat terkait. Dalam survei yang dilakukan oleh Negara (2010) tentang tantangan penerapan pasar tunggal di sektor logistik, permasalahan institusi yang cukup dominan adalah rendahnya koordinasi antar institusi baik pemerintah maupun swasta. Beberapa institusi tidak saling terkoordinasi dalam berbagai hal, misalnya kesiapan sektor dalam menghadapi pasar bebas 2013 tidak terkomunikasikan dengan baik sedangkan kesepakatan terlanjur dibuat. Di sisi lain, sosialisasi tentang pasar bebas sudah dilakukan sejak lama. Kecenderungan diabaikannya upaya sosialisasi ini terlihat dari banyaknya pertemuan penting terkait pengambilan keputusan/kebijakan yang tidak dihadiri pejabat terkait dan hanya mengirim utusan yang tidak secara konsisten menggeluti bidang terkait. Permasalah koordinasi juga ditekankan dalam studi World Bank (Sandee, 2011b) yang menyatakan bahwa hanya dibutuhkan implementasi yang terkoordinasi untuk mewujudkan perbaikan sektor logistik Indonesia.

Berbagai permasalahan di sektor logistik nasional sebenarnya, telah terekam dengan jelas dan baik oleh pemerintah. Pemerintah sangat menyadari pentingnya sektor ini bagi perekonomian dan urgensi perbaikannya. Dalam *blueprint* Sistem Logistik Nasional (Sislognas)



**Tabel 5.1** Permasalahan Logistik Nasional menurut Sislognas dan MP3EI

1. Komoditas	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belum adanya fokus komoditas yang ditetapkan dan menjadi komitmen nasional</li><li>• Belum optimalnya volume perdagangan ekspor dan impor</li></ul>
2. Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belum memadainya dukungan infrastruktur baik dari segi kuantitas maupun kualitas di antaranya belum ada <i>hub port</i></li><li>• Belum dikelola secara terintegrasi, efektif, dan efisien Infrastruktur logistik nasional (pelabuhan, bandara, stasiun, pergudangan, dsb.)</li><li>• Belum efektifnya intermodal transportasi dan interkoneksi antara infrastruktur pelabuhan, pergudangan, dan transportasi</li></ul>
3. Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik	<ul style="list-style-type: none"><li>• Terbatasnya kemampuan daya saing pelaku dan penyedia jasa logistik nasional, baik pada tataran nasional maupun global</li><li>• Lemahnya jaringan nasional dan internasional</li><li>• Besarnya dominasi perusahaan-perusahaan multi-nasional</li></ul>
4. SDM	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rendahnya kompetensi SDM dan Manajemen</li><li>• Minimnya lembaga pendidikan dan pelatihan bidang logistik</li></ul>
5. Teknologi Informasi dan Komunikasi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belum tersedianya infrastuktur dan jaringan teknologi informasi dan komunikasi yang handal</li><li>• Terbatasnya jangkauan jaringan pelayanan nonse-luler</li><li>• Sebagian besar terbiasa menggunakan sistem manual "<i>paper based sistem</i>" dalam transaksi logistik.</li></ul>
6. Regulasi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belum adanya <i>national policy</i> yang terintegrasi di sektor logistik, regulasi, dan kebijakan masih bersifat parsial dan sektoral.</li><li>• Rendahnya <i>law enforcement</i></li></ul>
7. Kelembagaan	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rendahnya koordinasi lintas sektoral</li><li>• Belum ada kelembagaan yang mengintegrasikan kegiatan logistik nasional</li></ul>

Sumber: MP3EI, 2011

dan MP3EI, pemerintah telah membuat matriks permasalahan tersebut dalam rangka identifikasi masalah dan solusinya (lihat Tabel 5.1).

Sampai saat ini pemerintah mengklaim telah berhasil membuat *Blueprint* Sislognas yang merupakan bagian terintegrasi dari MP3EI, meskipun belum dirilis secara resmi. Tahapan terakhir adalah pembuatan rencana aksi yang ditargetkan selesai pada Desember 2011.

Dalam skala yang lebih luas, integrasi ASEAN menghadapi tantangan yang lebih besar. Dari ketiga agenda konektivitas fisik, institusi, dan masyarakat seluruhnya masih dalam taraf hamonisasi sumber daya yang ada. Dari ketiga elemen tersebut yang terkait dengan logistik, agenda integrasi infrastruktur fisik dan institusi masih belum dapat diimplementasikan karena besarnya perbedaan di antara negara-negara ASEAN meskipun tenggat waktu 2013 sudah di depan mata.

Terkait dengan konektivitas fisik, tantangan utamanya adalah menyatukan wilayah-wilayah, terutama di kawasan dengan infrastruktur jalan yang buruk, jalur kereta api yang masih terputus, infrastruktur pelabuhan dan perairan yang belum memadai, fasilitas bandara, memperluas jaringan teknologi terkait logistik, dan menumbuhkan daya beli.

Infrastruktur jalan darat melalui AHN masih memiliki titik-titik yang terputus. Di Indonesia sendiri, jalur yang termasuk dalam AHN yang cukup strategis adalah proyek Trans-Jawa dan Trans-Sumatra yang terkendala pembebasan lahan. Khusus untuk Trans-Sumatra, proyek strategis yang menghubungkan antarpulau yaitu Jembatan Selat Sunda (JSS) yang menghubungkan pulau Jawa dan Sumatra dan yang menghubungkan antarnegara yaitu Jembatan Selat Malaka (JSM) yang menghubungkan Dumai dengan Malaysia. Sejauh ini, JSS yang telah sampai pada studi kelayakan dan direncanakan akan dibangun pada 2014. JSM masih sulit direalisasikan mengingat

pertimbangan sosial ekonomis yang akan memengaruhi kedaulatan negara.

Konektivitas fisik tidak bisa lepas dari dukungan konektivitas institusi. Untuk mendorong percepatan perdagangan dan investasi di kawasan, instrumen kebijakan dan harmonisasinya mutlak diperlukan. Untuk mempercepat integrasi sektor logistik, ASEAN perlu mengambil tiga langkah penting. *Pertama*, liberalisasi perdagangan; *kedua* penghapusan tarif dan nontarif untuk memfasilitasi pergerakan barang, menumbuhkan perusahaan logistik, dan meningkatkan kapabilitas manajemen logistik; dan *ketiga* pengembangan SDM (Nguyen, 2010).

Masih menurut Nguyen (2010), setelah tiga tahun implementasi cepat peta jalan integrasi sektor logistik ASEAN, telah terdapat beberapa kemajuan penting. Dalam hal kepemilikan pelayanan transportasi, perusahaan ASEAN telah bebas berinvestasi di negara mana saja di ASEAN. Secara khusus di sektor transportasi udara, ASEAN telah menandatangani kesepakatan multilateral untuk liberalisasi secara penuh sektor ini dalam rangka membangun dasar bagi penyatuan pasar transportasi udara pada 2015. Dalam bidang pelayaran, ASEAN telah mengadopsikan *Roadmap for building an ASEAN unified competitive shipping* dan membangun lingkungan investasi yang kondusif dan ramah di bidang transportasi laut.

Kemajuan penting lainnya adalah kesepakatan untuk mengembangkan kepabeanan yang harmonis di seluruh negara ASEAN dan menerapkan mekanisme ASEAN *Single Window* untuk menyelaraskan manajemen, aturan, dan prosedur di antara negara ASEAN. Dalam hal infrastruktur fisik, ASEAN juga mengevaluasi dan menstandarisasi perencanaan, hukum, dan bidang transportasi.

## D. BISNIS LOGISTIK DAN PENYEDIA JASA LOGISTIK (PJJ) DI INDONESIA

### 1. Peran Penyedia Jasa Logistik

Penyedia jasa logistik (PJJ) bisa dikatakan sebagai komponen penting dalam bisnis jasa logistik. Sebagai pelaku pasar dalam industri ini, PJJ merupakan subyek yang mendorong tumbuhnya berbagai fasilitas dan komponen penunjang lainnya melalui mekanisme permintaan (*demand driven*) yang efektif dalam membuka peluang dan *multiplier* sektor penunjang lainnya.

Bisnis logistik didorong oleh perkembangan sektor industri manufaktur. Pola dan sistem produksi berkembang lebih canggih, lebih tepat waktu, dan lebih fleksibel agar unggul dalam persaingan yang ketat maka industri manufaktur pun dituntut untuk dapat merespons kebutuhan konsumen dengan tepat waktu. Persaingan untuk memberikan pelayanan terbaik dalam waktu singkat mengharuskan industri untuk mengoptimalkan kinerja logistik mereka melalui rantai pasokan, *turnover* barang yang cepat (*inventory*), waktu tunggu, dan skala ekonomi. Industri manufaktur menghadapi kendala terutama dalam hal kurangnya pengetahuan terhadap konsumen, regulasi, dan infrastruktur di negara tujuan sehingga membutuhkan jasa penyedia logistik dapat memenuhi kebutuhan industri.

Optimalisasi peran penyedia jasa logistik memerlukan penilaian terhadap manfaat dan risiko atas penggunaan jasa penyedia logistik oleh konsumen utama, yaitu sektor industri. Bagi industri, manfaat penggunaan PJJ, terutama membantu konsumen perusahaan meningkatkan kinerja pelayanan terkait dengan waktu pengantaran dan keandalan sehingga perusahaan mampu mengelola permintaan konsumen akhir dan meningkatkan pangsa pasar. Dengan kata lain, penggunaan jasa PJJ yang efisien akan menciptakan kinerja bisnis yang baik bagi perusahaan di industri manufaktur.

Di sisi lain, meningkatnya tuntutan merebut pasar industri manufaktur dan persaingan PJJ yang tumbuh pesat, menyebabkan PJJ harus merespons kebutuhan konsumen secara cepat dengan biaya yang paling efisien. PJJ dihadapkan pada keharusan untuk membangun strategi bisnis dengan terus mengembangkan sistem dan inovasi pemasarannya. Menurut Sumantri dan Lau (2011), untuk bisa merebut pasar, PJJ harus mengembangkan sistem operasinya (misalnya mempersingkat waktu pengantaran, dan memperbaiki ketersediaan sumber dayanya baik SDM maupun yang terkait dengan sistem operasional seperti *updating* data konsumen, perlengkapan yang canggih dan dilengkapi dengan sistem informasi dan komunikasi yang memadai). Dengan terus memperbarui, pelayanan PJJ semakin membaik dan menguntungkan industri manufaktur karena dapat menghemat biaya dan waktu pengantaran sehingga industri memiliki lebih banyak fleksibilitas dan dapat fokus pada bisnis intinya. Menggunakan PJJ juga menguntungkan karena membantu dalam mengefisienkan operasional, membantu proses SCM, dan membantu mengembangkan jaringan distribusi internasional sehingga risiko dapat terbagi.

Sumantri dan Lau (2011) mengidentifikasi manfaat penggunaan PJJ bagi konsumen perusahaan manufaktur berdasarkan literatur logistik sejak tahun 1996 sampai 2009. Kompilasi tersebut berhasil mengidentifikasi beberapa manfaat utama yang dirasakan perusahaan manufaktur dengan menggunakan jasa PJJ, yaitu perbaikan operasional perusahaan melalui fleksibilitas operasi, meningkatkan pelayanan konsumen, mempermudah akses ke sumber daya melalui penggunaan teknologi canggih dengan personel yang kompeten, menurunkan biaya dan meningkatkan kinerja keuangan, memperluas pasar, dan memungkinkan fokus pada bisnis inti.

Meskipun memanfaatkan PJJ memberikan banyak keuntungan, banyak perusahaan tidak menggunakan jasa PJJ karena pertimbangan

kelemahannya. Hal tersebut misalnya meningkatnya risiko perputaran stok barang, mengurangi informasi pasar, dan bocornya informasi yang bersifat rahasia. Selain itu, memanfaatkan jasa pihak ketiga akan meningkatkan biaya dan hilangnya kemampuan untuk lebih responsif terhadap kebutuhan konsumen.

Dalam *blueprint* Sislognas, peran PJJ menjadi salah satu kunci penting kemajuan sektor logistik<sup>4</sup>. Artinya, PJJ menjadi salah satu perhatian utama pemerintah. Sektor logistik di Indonesia merupakan sektor yang membawahi beberapa subsektor yang terlibat di dalamnya. Menurut peta jalan integrasi sektor logistik ASEAN, setidaknya terdapat 10 subsektor dalam bisnis logistik<sup>5</sup>.

Besarnya kontribusi jasa logistik dalam perekonomian diperkirakan cukup signifikan dan kecenderungannya terus meningkat. Menurut majalah SWA (2007), ditahun 2003, nilai yang diterima di dalam negeri untuk sektor transportasi dan logistik mencapai Rp30,4 triliun. Dengan asumsi pertumbuhan sektor sebesar 15% pertahun maka diperkirakan nilainya menjadi Rp53,2 triliun ditahun 2007 dan meningkat menjadi Rp93,1 triliun pada tahun 2011. Namun, sayangnya, biaya logistik di Indonesia juga terbilang sangat tinggi, mencapai 26% dari PDB atau sekitar Rp1.400 triliun (Kajian ITB dalam Kementerian Perdagangan, ILS 2011). Biaya paling besar disebabkan oleh biaya transportasi sebagai dampak dari buruknya infrastruktur transportasi (Rp841 triliun), biaya inventori (Rp421

---

<sup>4</sup> Dalam *blueprint* Sislognas, terdapat tujuh bidang utama meliputi: peningkatan infrastruktur, reformasi peraturan perundang-undangan untuk peningkatan iklim guna penurunan biaya logistik, penguatan daya saing PJJ, penerapan teknologi informasi dan komunikasi (ICT), pembentukan kerangka kelembagaan, fokus komoditas strategis, dan ekspor.

<sup>5</sup> Cakupan jasa logistik ASEAN meliputi: jasa penanganan kargo laut, jasa penyimpanan dan pergudangan, jasa transportasi, jasa kurir, jasa pengemasan dan pengepakan, jasa izin kepabeanan, transportasi pelayanan internasional, jasa transportasi kereta api internasional, jasa transportasi jalan, jasa pelengkap lainnya yang terkait dengan dokumentasi dan keuangan.

triliun) akibat lamanya waktu tunggu dengan ketidakpastian waktu pengiriman yang tinggi, dan biaya-biaya administrasi terkait pelayaran mencapai Rp140 triliun.

## 2. Klasifikasi dan Pola Hubungan Antar-Penyedia Jasa Logistik

Lepas dari berbagai kendala yang dihadapi, sektor ini menunjukkan pertumbuhan yang sangat berarti. Perkembangannya juga telah mengalami evolusi yang disesuaikan untuk memenuhi kebutuhan konsumen untuk memenangkan persaingan yang semakin ketat. Secara umum, Kementerian Perdagangan (2011) mengindikasikan kecenderungan perubahan pola jasa logistik tradisional pada yang lebih modern. Hal ini tampak dari semakin berkurangnya peran *middle man* dengan dukungan ICT yang andal dan munculnya penyedia jasa logistik komprehensif yang mengandalkan pengelolaan rantai pasok. Dalam hal struktur pasarnya, terlihat semakin banyak perusahaan asing yang masuk ke dalam industri, baik dalam bentuk PMA atau *joint venture* dan melebarnya gap di antara perusahaan logistik domestik dan asing terutama dalam hal teknologi dan kualitas SDM.

Pola atau kategorisasi jasa logistik terdiri atas beberapa versi. Menurut ALI, kategori perusahaan logistik ditentukan oleh layanan yang ditawarkan yang terdiri atas empat tipe dan mengikuti pola piramida. *Pertama*, adalah *basic service* atau *outsourcing model* yang melayani jasa logistik dasar. Kebanyakan perusahaan di Indonesia masih pada tahap ini yaitu hanya menyediakan pelayanan pengangkutan dan ekspedisi (*freight and forwarding*) saja, meskipun kecenderungannya mulai berubah ke arah jasa logistik keseluruhan. *Kedua*, *value added* atau dikenal sebagai *third party logistic*, yang banyak ditemui oleh pelayanan yang ditawarkan perusahaan asing atau swasta nasional. *Ketiga*, *lead logistic provider*, yaitu perusahaan

yang sudah canggih dan terintegrasi bisnis logistiknya seperti yang banyak ditemui pada perusahaan logistik di negara maju. *Keempat, advance service* atau *fourth party service provider*.

Asprindo membuat kategorisasi yang berbeda berdasarkan pada pelayanan jasanya. *Pertama*, perusahaan logistik pada piramida terbawah adalah perusahaan yang melayani *port-to-port* yang dicirikan tanpa penggunaan teknologi informasi dan hanya mengurus jasa pengapalan. *Kedua*, perusahaan yang melayani *door-to-door*, yang ditandai dengan penggunaan teknologi informasi dasar untuk *tracing and tracking* (mengetahui posisi barang). *Ketiga*, perusahaan logistik yang terintegrasi secara spesifik pada jasa terkait saja seperti pergudangan, distribusi, dan kepabeanan. Terakhir adalah rantai pasok (SCM) dengan sistem informasi terintegrasi satu sama lain sehingga dapat melakukan perencanaan, pengadaan, dan distribusi sampai ke konsumen akhir. Sementara itu, Sumantri dan Lau (2010) mengklasifikasikan perusahaan logistik berdasarkan cakupan dan tipe pelayanannya. Perusahaan besar dengan jasa terintegrasi memiliki cakupan dari *upstream* ke *downstream* yang umumnya adalah perusahaan PMA.

Di Indonesia, sebagian besar pemain dalam industri masih berada pada piramida terbawah atau pengiriman barang ke tempat tujuan (*door-to-door*), mencapai 80% dari total perusahaan. Hal ini tidak mengherankan mengingat banyaknya UMKM bergelut di lini ini. Sekitar 15% perusahaan berada pada tahap logistik dan hanya 1% yang berhasil mencapai SCM. Dominasi perusahaan asing lebih pada tahap yang lebih tinggi dan kalau pun pada tahap piramida bawah lebih terfokus pada jasa pengiriman internasional, sedangkan jasa pengiriman domestik masih dikuasai oleh perusahaan lokal. Beberapa perusahaan terlihat mendominasi di setiap lini. Sebut saja PT Samudra Indonesia, Tempuran Emas, Tanto Lines, dan Meratus Lines yang mendominasi pelayaran domestik. Dikategori *freight and*



*forwarder* asing, baik laut maupun udara, didominasi oleh MAS cargo, Ritra cargo, Fin logistics, Maersk, APL, SQ, dan KLM; dan untuk domestik terdapat lebih dari 3.000 anggota yang tergabung dalam *Indonesian Freight Forwarder's Association* (IFFA). Untuk kategori transportasi didominasi oleh Jawa Indah, Sipure, Ounindar Jaya, dan Go Trans, sedangkan untuk *value added warehouse* di antaranya Ceva logistics, LinFox, GAC, dan CML. Di kategori distributor terdapat PT Indomarco, Roda Mas, dan Enseval, sedangkan untuk jasa pengiriman kurir didominasi TIKI/JNE, DHL Pandu Siwi, FeDex/Repex, dan UPS/Cardig (Majalah SWA, 2007).

Di Indonesia, terdapat beberapa asosiasi yang menaungi berbagai jenis PJJ tergantung pada jenis pelayanan yang ditawarkan. Perbedaan ini juga berdampak pada perbedaan lembaga pemerintah yang berwenang dalam pengaturannya. Misalnya, PJJ yang berkonsentrasi pada pelayanan transportasi berada di bawah kementerian perhubungan, sedangkan PJJ yang menangani pergudangan berada di bawah kementerian perdagangan. Perbedaan ini pada gilirannya mengakibatkan rendahnya koordinasi lintas institusi dalam rangka mengembangkan industri logistik (Sumatri dan Lau, 2010).

Berbagai strategi dilakukan PJJ untuk memenangkan konsumen. Target pasar yang berbeda menyebabkan perbedaan strategi yang diadopsi. Namun, orientasi tetap sama yaitu pada kecepatan, kualitas, keandalan untuk sampai ke tempat tujuan dan keamanan. Pada beberapa perusahaan, lini *downstream* diperkuat dengan membentuk jaringan yang kuat mulai dari pergudangan, *tracking*, hingga administrasi kepabeanan. Sementara itu, perusahaan lain memperkuat keandalan pelayanan melalui investasi dalam bidang teknologi sehingga proses pengiriman tepat waktu. Ada juga investasi dalam bidang SDM atau diversifikasi produk layanan yang banyak ditemui pada perusahaan kurir atau pengiriman ekspres. Perusahaan lain mengambil strategi *joint venture* dengan perusahaan asing lain

yang telah mapan seperti yang dilakukan PT Indah Global Semesta yang menggandeng perusahaan Singapura Richland.

Dalam kerangka liberalisasi sektor logistik, ASEAN mendorong tumbuh dan berkembangnya PJJ yang memiliki pelayanan yang terstandardisasi. Peluangnya adalah semakin luasnya pangsa pasar di sektor ini. Namun, tantangannya jelas semakin ketatnya persaingan yang mengharuskan tingkat pelayanan tinggi dengan biaya yang efisien. Dalam konteks harga tentu akan menguntungkan konsumen. Namun, permasalahan lainnya adalah rendahnya kualitas SDM yang membutuhkan *upgrading* yang terstandardisasi dalam skema pasar bebas serta rendahnya pengetahuan akan regulasi dan pasar lokal di negara tujuan (Sumantri dan Lau, 2011). Sementara itu, menurut Kementerian Perdagangan, tantangan bagi PJJ ke depan adalah perubahan paradigma *low cost and high service*, pengembangan SDM, *capacity building*, dan membangun kolaborasi horizontal dengan melakukan konsorsium dengan perusahaan sejenis dari negara lain untuk memenuhi segmen domestik baik menjadi *partner* perusahaan asing, menjadi *logistic asset company* atau ekspansi ke negara lain dengan memanfaatkan akses liberalisasi jasa logistik.

### 3. Logistik di Mata Perusahaan dan Penyedia Jasa Logistik

Tidak semua perusahaan manufaktur memanfaatkan jasa PJJ. Bagi perusahaan tersebut, logistik menjadi bagian dari kegiatan perusahaan yang terintegrasi dengan produksinya. Sayangnya, belum tersedia data jumlah perusahaan yang menggunakan jasa logistik dan perusahaan manufaktur yang menjalankan kegiatan logistiknya sebagai bagian dari operasional perusahaan.

Negara (2010) melakukan studi dalam rangka menggali informasi tentang hubungan antara konsumen/supplier (industri manufaktur),

jalur pelayaran, dan perbaikan aktual dan potensial dalam *lead time* serta mengidentifikasi hambatan terkait dengan infrastruktur dan regulasi. Studi tersebut terdiri atas 28 perusahaan manufaktur dan 6 perusahaan *forwarder*/logistik yang berada di Jakarta dan Jawa Barat. Dari studi tersebut terungkap bahwa sebagian besar perusahaan manufaktur menggunakan jasa PJI untuk kegiatan ekspor (68%) dan impor (86%). Dominannya penggunaan PJI dalam aktivitas impor lebih disebabkan oleh kegiatan perusahaan yang lebih banyak impor dibandingkan ekspor. Artinya, perusahaan yang disurvei menghasilkan komoditas untuk pasar domestik.

Dipandang dari waktu yang dihabiskan untuk ekspor dan impor, perusahaan manufaktur dan logistik menyatakan bahwa *lead time* yang dihabiskan untuk ekspor lebih lama dibandingkan impor. Sebagian besar perusahaan (62%) bahkan membutuhkan waktu lebih dari 30 hari dari datangnya order hingga barang yang dipesan sampai ke konsumen. Untuk impor sekitar 45% dibutuhkan waktu lebih dari 30 hari untuk mendapatkan barang yang dipesannya. Lamanya waktu *lead time* ini juga diungkapkan oleh studi World Bank (Sandee, 2011a) yang menunjukkan bahwa tingkat ketidakpastian pengantaran barang sangat tinggi di Indonesia. Bahkan untuk mengantarkan barang dari Jawa ke Kalimantan, bisa mencapai 43 hari (pada beberapa kasus) sehingga dengan ketidakpastian yang tinggi ini industri dihadapkan pada rendahnya keandalan sektor logistik.

Ketidakpastian yang tinggi disebabkan oleh beberapa faktor yang menjadi penghambat pergerakan barang. Bagi pengusaha manufaktur dan *forwarder* yang berada di sekitar Jakarta dan Jawa Barat, kerusakan jalan dan kemacetan yang parah menyebabkan kerugian yang tidak sedikit. Waktu yang dibutuhkan untuk transportasi dari pabrik ke pelabuhan terus molor sehingga menimbulkan biaya ekstra seperti bahan bakar dan rental kontainer yang lebih panjang. Bahkan, untuk membawa barang dari kawasan industri Pulo Gadung ke Tanjung

Priok yang menempuh jarak 40 km bisa menghabiskan waktu 5–6 jam.

Akibat keterlambatan tersebut, biaya tambahan tidak resmi harus dibayarkan untuk mempercepat proses *custom clearance* agar perusahaan dapat mengejar jadwal keberangkatan pelayaran. Hal ini dikarenakan jadwal pelayaran yang tetap dan harus sesuai jadwal. Jam operasional kepabeanan juga menjadi masalah. Meskipun telah dicanangkan pengoperasian pelabuhan 24/7, namun dalam praktiknya belum terimplementasi secara penuh. Akibatnya, perusahaan harus menyesuaikan diri dengan jam operasional pabeanan. Pengusaha juga harus membayar untuk kelancaran *custom clearance* dengan pembayaran maksimum Rp1,5 juta per kontainer 20 kaki (Sandee, 2011b). Banyaknya dokumen yang harus dilengkapi dan *assesment* yang masih *paper-based* memakan lebih banyak waktu tunggu di pelabuhan. Implementasi NSW harus terus diperbaiki dan dioptimalkan. Bagi perusahaan yang menggunakan jasa *forwarder*, biaya-biaya tersebut diinternalisasikan ke dalam biaya pemrosesan dokumen. Di samping biaya resmi di pelabuhan, biaya tidak resmi seperti uang sogokan terutama di perbatasan tidak terhindarkan. Pungli ini seperti telah menjadi fenomena umum dalam sistem transportasi barang domestik.

Hal yang menarik ditemukan Negara (2010) dalam studinya, dimana dengan segala kendala sektor logistik, terdapat perusahaan yang justru mampu menurunkan *lead time* mereka. Hal ini terjadi semata-mata karena upaya internal perusahaan yang berusaha menyesuaikan diri dengan ketidakpastian logistik yang dilakukan dengan melalui pembenahan internal perusahaan, misalnya mempersingkat produksi, mempersingkat prosedur internal, dan investasi pada infrastruktur baru. Temuan ini sejalan dengan indeks kinerja logistik Indonesia yang menunjukkan bahwa komponen *timeline* mengalami perbaikan sedikit. Ini disebabkan olehantisipasi perusahaan manu-

faktur dan PJJ yang melakukan strategi untuk memenuhi tenggat waktu yang disediakan.

## **E. INDUSTRI JASA LOGISTIK DI INDONESIA DALAM MENJAWAB TANTANGAN INTEGRASI ASEAN**

Pentingnya perbaikan regulasi sebagai salah satu *quick wins* dipertegas oleh Negara (2010). Infrastruktur merupakan salah satu prioritas dalam mencapai konektivitas nasional. Hal ini kerap menghadapi kendala, terutama terkait dengan pembebasan tanah yang sering terhambat sehingga berdampak pada keterlambatan implementasi proyek. Salah satu alasannya adalah Indonesia tidak memiliki regulasi tentang pembebasan tanah yang diperuntukkan bagi infrastruktur publik serta ketiadaan perencanaan tata ruang yang mendukungnya, padahal tanpa regulasi dan perencanaan tata ruang sulit untuk mengimplementasikan pengembangan infrastruktur sehingga akan menghambat proses pembangunan berikutnya. Apalagi ditambah dengan rendahnya koordinasi antarinstansi pemerintah serta pembagian peran yang tidak jelas antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah serta praktik-praktik di daerah yang baik secara langsung maupun tidak menghambat pembangunan daerah. Sebagai akibatnya tercipta ekonomi biaya tinggi yang dikeluhkan oleh banyak investor infrastruktur. Salah satu contoh nyata adalah keterlambatan implementasi proyek jalan tol Trans-Jawa dan Trans-Sumatera yang merupakan bagian dari AHN. Kedua proyek tersebut penting untuk melengkapi koridor ekonomi yang memfasilitasi daerah terpencil dengan akses jaringan jalan. Namun, kedua proyek tersebut menghadapi kendala. Ketidakpastian yang tinggi akibat sulitnya pembebasan lahan dan lemahnya kapasitas institusi pemerintah dalam mengimplementasikan infrastruktur jalan. Hal ini bisa terlihat dari kegagalan dalam proses tender, pembelanjaan bahan konstruksi sesuai spesifikasi, dan

perawatan jalan tidak dipandang sebagai permasalahan serius. Secara khusus, perbaikan kapasitas pejabat pemerintahan dan koordinasinya sangat diperlukan.

Selain itu, efektivitas regulasi dalam memperbaiki kinerja logistik membutuhkan konsensus yang disepakati oleh pelaku bisnis dan akademisi. Lino (dalam ILS 2011) yang bertindak sebagai Direktur Utama Pelindo, juga Sandee (2011b) dan Negara (2010) mengakui bahwa perbaikan regulasi ke pelabuhan adalah salah satu *quick wins* yang paling efektif. Menyadari bahwa perbaikan infrastruktur membutuhkan biaya yang besar dan merupakan proyek jangka menengah (setidaknya di atas tiga tahun) untuk merealisasikannya. Upaya meningkatkan produktivitas pelabuhan bisa dilakukan dengan beberapa cara. *Pertama*, mengoptimalkan operasi pelabuhan dengan pelayanan 24/7; *kedua*, perbaikan *assessment* proses dokumen kepabeanan (*custom clearance*); *ketiga*, implementasi *national single windows*; *keempat* perbaikan kemampuan personil kepelabuhan; dan *kelima*, penerapan ICT. Sebagai tambahan, Lino (2011) mengajukan pengadaan *crane* untuk mempercepat penanganan kargo dan penataan kembali *layout* pelabuhan. Seluruhnya bertujuan untuk meningkatkan produktivitas pelabuhan secara efektif dan efisien dan dapat dilakukan dalam waktu cukup singkat dengan pembiayaan rendah.

Meskipun *quick wins* mendesak dilakukan, namun solusi infrastruktur tetap harus dilakukan. Salah satu kebijakan yang juga dianggap penting dalam mendorong sektor logistik adalah pengembangan pelabuhan kering kawasan pengawasan pabeanan terpadu (KPPT) di Jababeka. Lino (2011), Sandee (2011a), dan Negara (2010) sepakat bahwa pengembangan kawasan bagi kawasan industri yang dilengkapi dengan fasilitas pergudangan dan keterpaduan kepabeanan akan mendukung sektor logistik. Kawasan Jababeka merupakan kontributor utama ekspor *spare part* (62%) sehingga pendirian fasilitas logistik dan pelabuhan akan menurunkan kepadatan di Tanjung Priok (Sandee,

2011a dan Negara 2010). Apalagi di kawasan ini direncanakan akan dibangun jalur kereta api yang langsung terhubung ke Tanjung Priok sehingga akan mengurangi penggunaan truk dan truk kontainer yang melewati jalan raya dan akhirnya menurunkan biaya transportasi. Namun, penggunaan kereta api tidak akan efektif bila kereta api masih menggunakan sistem *loop line* saat ini yang melewati pusat kota.

Selain *blueprint* Sislognas yang menjadi salah satu kebijakan strategis dan vital untuk mendorong sektor logistik, beberapa kebijakan sektoral sebenarnya telah dikeluarkan pemerintah untuk mendukung sektor logistik. Sebut saja UU tentang perkeretaapian tahun 2007, UU tentang pelayaran tahun 2008, UU tentang transportasi udara tahun 2009, dan UU transportasi darat tahun 2009. Peraturan tersebut sebagian besar didorong oleh kebutuhan untuk meningkatkan peran swasta melalui investasi infrastruktur dan mengurangi ketergantungan terhadap APBN serta mengefisienkan pelayanan (Herliana dan Parsons, 2011). Yang paling penting adalah inisiatif pemerintah yang terkait dengan UU Pelayaran No. 17/2008 yang menghapuskan peran monopoli pemerintah dalam kegiatan operasional pelabuhan dan manajemen bisnis melalui pembukaan pasar bagi pengelolaan pelabuhan. Aturan ini berdampak paling besar bagi PT Pelindo yang kemudian tidak lagi menjadi satu-satunya perusahaan pengelola pelabuhan. Namun, Pelindo menjadi salah satu pelaku bisnis dalam rantai logistik dalam hal bisnis operasional pelabuhan. Pengelolaan pelabuhan dalam hal regulasi kemudian akan ditransfer pada Badan Otoritas Pelabuhan (BOP) yang akan diujicobakan pada empat pelabuhan utama di Indonesia (Negara, 2010). Maka tidak mengherankan jika PT Pelindo sebagai entitas bisnis saat ini memiliki perencanaan bisnis jangka menengah dan panjang yang bersifat komersial, misalnya penerapan ICT terintegrasi yang dapat digunakan oleh konsumen logistik dan pembangunan Kalibaru untuk perluasan pelabuhan.

Terakhir, kebijakan yang akan mendorong berkembangnya industri logistik adalah penerapan NSW dan akhirnya *ASEAN single window*. NSW pertama kali diinisiasikan pada tahun 2007 dan semakin berkembang dengan bertambahnya lembaga pemerintah di dalamnya. Pemerintah, seperti yang diungkapkan pada wawancara dengan pejabat kepabeanan, menyatakan bahwa NSW di Indonesia relatif lebih maju dibandingkan negara ASEAN lainnya<sup>6</sup>. Fasilitas ini memberikan efisiensi dan kemudahan dalam memproses dokumen ekspor-impor, izin kepabeanan, dan pelepasan kargo.

Secara spesifik, pelaku PJI mulai merasakan perubahan yang cukup berarti dalam mendorong bisnisnya sejak adanya tiga kebijakan utama. Menurut Gafeksi DKI Jakarta, tiga kebijakan tersebut adalah *pertama*, peraturan menteri keuangan tentang nilai pabean untuk penghitungan bea masuk. *Kedua*, surat edaran bea cukai tentang petunjuk pelaksanaan penelitian dokumen impor barang dalam skema AFTA. *Ketiga*, peraturan gubernur DKI Jakarta tentang penyelenggaraan dan pengusahaan jasa pengurusan transportasi. Seluruh kebijakan dikeluarkan pada tahun 2010. Sejak ketiga aturan tersebut diberlakukan, pelaku usaha logistik semakin terdorong. Hal ini disebabkan oleh kendala yang sering dihadapi karena penanganan kargo melalui laut, khususnya untuk impor terbebani dengan tidak transparannya penetapan nilai pabean pengusaha kerap harus dikenakan nota pembetulan atau bahkan denda hingga 1.000% dari kewajiban bea masuk. Dengan adanya aturan pertama, pengusaha dapat mengajukan keberatannya dan berhak atas transparansi bea masuk. Kendala lainnya adalah aturan tentang surat keterangan asal yang juga telah difasilitasi oleh aturan kedua. Peraturan yang ketiga mengharuskan penerbitan SIUP jasa transportasi dengan rekomendasi GAFEKSI untuk menjaga pangsa pasar agar seimbang dengan jumlah perusahaan logistik (Bisnis Indonesia, 2011).

---

<sup>6</sup> Berdasarkan wawancara dengan pejabat Bea dan Cukai.



## F. KESIMPULAN

Indonesia memahami pentingnya konektivitas sebagai kunci bagi peningkatan daya saing dan alat untuk pemerataan pembangunan. Sebagai upaya untuk mempercepat pertumbuhan dan pembangunan ekonomi, agenda konektivitas diluncurkan pada tahun 2008, yang secara integral mendudukkan empat elemen kunci yaitu sistem logistik nasional, sistem transportasi nasional, pengembangan teknologi informasi, dan implementasi RTRW yang sesuai. Agenda konektivitas nasional ini sejalan dengan agenda konektivitas ASEAN yang dicanangkan pada tahun 2010 sebagai upaya untuk mempercepat integrasi regional menuju ASEAN economic community (AEC).

Konektivitas ASEAN menempatkan peran sektor logistik sebagai sektor yang paling strategis dan penting sebagai subjeknya. Konektivitas ASEAN diterjemahkan ke dalam tiga bentuk yaitu konektivitas fisik (infrastruktur), institusional, dan masyarakat. Konektivitas pertama dan kedua merupakan katalis bagi pengembangan sektor jasa logistik. Konektivitas ASEAN sejauh ini masih menghadapi tantangan terutama dalam menghubungkan region ASEAN secara fisik melalui jalan darat dan kereta api yang masih memiliki beberapa titik yang terputus terutama untuk negara CMLV. Sejalan dengan itu, liberalisasi di sektor jasa terkait terutama logistik terus diupayakan. Hal ini dilakukan dengan membuka keran investasi di sektor ini dan mengharmoniskan berbagai regulasi dan fasilitas terkait sektor logistik.

Di sisi lain, konektivitas ASEAN tidak dapat terwujud jika konektivitas domestik belum terealisasi. Secara spesifik, konektivitas domestik akan memberi ruang bagi sektor jasa logistik yang saat ini sedang didorong oleh pemerintah. Kerangka kebijakannya diimplementasikan dalam *blueprint* sistem logistik nasional yang berisikan strategi dan rencana aksi dalam sektor jasa logistik. Kerangka ini

adalah jawaban dari hambatan-hambatan yang dihadapi oleh sektor logistik. Secara umum, hambatan tersebut dapat diklasifikasikan menjadi hambatan infrastruktur keras (*hard*) dan infrastruktur lunak (*soft*). Berdasarkan berbagai studi dan wawancara langsung, pelaku sektor logistik menghadapi permasalahan paling besar pada lemahnya infrastruktur jalan dan pelabuhan yang menyebabkan waktu pengan-taran dan *lead time* semakin lama dan meningkatnya biaya. Berbagai fasilitas penunjang sektor logistik seperti infrastruktur bandara dan pergudangan juga belum mampu menjawab pertumbuhan sektor ini. Permasalahan dalam *soft infrastructure* terutama datang dari inefisiensi ke pelabuhan yang menyebabkan waktu tunggu (*dwelling time*) se-makin lama. Hal ini menyebabkan tambahan biaya bagi perusahaan karena meningkatnya biaya *inventory*. Dengan berbagai hambatan tersebut, kalangan penyedia logistik sangat pesimis terutama dalam menghadapi pasar bebas ASEAN untuk sektor logistik pada tahun 2013 dan pasar bebas total pada tahun 2015. Pengusaha khawatir Indonesia hanya akan menjadi penonton dan konsumen dengan semakin terbukanya pasar sektor logistik karena PMA lebih mudah masuk. Kecenderungan ini bahkan sudah terlihat jelas jika dilihat dari struktur pasar PJJ yang cenderung oligopolistik yang dikuasai oleh MNC's. Padahal pelaku PJJ domestik sangat banyak dan masih berskala kecil (UKM).

Belajar dari pengalaman negara lain yang berhasil memperbaiki sektor logistiknya dan meningkatkan ranking LPI, diperlukan *quick wins* yang strategis. Berbagai kendala sumber daya, baik keuangan, SDM, dan waktu diatasi melalui kebijakan yang tepat sasaran dan rendah pendanaan, namun memiliki dampak besar. Hal ini dapat diwujudkan melalui perbaikan regulasi dan kualitas SDM (Lino dan Kementerian Perdagangan dalam ILS 2011; Negara, 2010).

Tantangan ini harus dipecahkan oleh pemerintah dan PJJ. Pemerintah dituntut untuk meningkatkan kinerja regulasinya. Untuk

itu diperlukan koordinasi lintas instansi yang terintegrasi untuk mendukung sektor logistik serta perbaikan dan perluasan infrastruktur terkait. Demikian pula, pelaku PJJ dituntut untuk terus berinovasi agar mencapai efisiensi biaya dengan pelayanan yang harus ditingkatkan.

## DAFTAR PUSTAKA

- APEC. 2011. “ASEAN Investment Report 2011: Sustaining FDI Flows in a Post-Crisis World”, ASEAN Sekretariat, Jakarta.
- Bisnis Indonesia. 2011. *3 Kebijakan Dorong Usaha Logistik*. Jakarta, 2 Januari.
- Herliana, Lena dan David Parsons. 2011. “Logistics in Indonesia, Chapters in the Impacts and Benefits of Structural Reforms the transport, Energy and Telecommunications Sectors”. *APEC Publication*, No 211–SE–01.1, ([http://publications.apec.org/file-download.php?filename=22-Logistics\\_in\\_Indonesia.pdf&id=1113\\_toc](http://publications.apec.org/file-download.php?filename=22-Logistics_in_Indonesia.pdf&id=1113_toc)), diakses Januari 2011).
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011, “Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Indonesia (MP3EI) 2011-2015”, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Staf Ahli Bidang Pemberdayaan Masyarakat dan Penanggulangan Kemiskinan, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (Ed), Jakarta.
- Kementerian Perdagangan. 2011. “Peningkatan Performa Logistik Nasional Menuju Logistik Nasional yang Terintegrasi Secara Lokal dan Terkoneksi Secara Global dalam Meningkatkan Persaingan Nasional di dalam Menghadapi AEC 2015”. Presentasi Seminar Indonesia Logistic Summit 2011, KADIN dan Kementerian Koordinator Perekonomian, Jakarta.
- Lino, R.J. 2011. “Reinventing Ourselves to Serve Indonesia”. Presentasi Seminar Indonesia Logistic Summit 2011, KADIN dan Kementerian Koordinator Perekonomian, Jakarta.
- Majalah SWA. 2007. Memotret Bisnis Jasa Logistik, 9 Agustus.
- Negara, Siwage Dharma. 2010. “Logistics Enhancement for Trade Facilitation in Indonesia”. Dalam Ruth Banomyong, Ikumo Isono, and Satoru Kumagai, Ed. *Geographical Simulation Analysis for Logistics Enhancement in ASEAN, China, and India*. IDE/ERIA–GSM, March.

- Nguyen, Tam. 2010. "Logistics Integration: Driving Force for ASEAN Economic Development". ([http://vccinews.com/news\\_detail.asp?news\\_id=21528](http://vccinews.com/news_detail.asp?news_id=21528), diakses pada Maret, 2011).
- Parikesit, Danang. 2010. "Catatan Kritis Terhadap Rencana Implementasi MP3EI di Sektor Transportasi". (<http://jdih.ristek.go.id/?q=sistem/files/berita/attachment/CATATAN%20KRITIS%20MP3EI%20dan%20SISTEM%20TRANSPORTASI%2022-11-2011%20%5BCompatibility%20Mode%5D.pdf>, diakses pada April 2010).
- Sandee, Henry. 2011a. "Mempromosikan Pembangunan Daerah di Indonesia Melalui Konektivitas yang Lebih Baik". Web Commentaries, World bank. (<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/NEWS/0,contentMDK:22856501-menuPK:51340323-pagePK:64257043-piPK:437376-theSitePK:4607,00.html>), diakses pada November 2011).
- Sandee, Henry. 2011b. "Menurunkan Biaya Logistik di Indonesia: Sudah Tepatkah Arah Kita?" Presentasi Seminar Indonesia Logistic Summit 2011, KADIN dan Kementerian Koordinator Perekonomian, Jakarta.
- Sumantri, Y. dan Lau, S.K. 2011. "The Current Status of Logistics Performance Drivers in Indonesia: An Emphasis on Potential Contributions of Logistics Service Providers (LSPs)". *Progress in Business Innovation and Technology Management*, Vol. 001, p. 034–050.
- The Jakarta Post. 2011. "RI's Logistical Costs Among the Highest in Southeast Asia". Business column. (<http://www.thejakartapost.com/news/2011/02/11/ri%E2%80%99s-logistical-costs-among-highest-southeast-asia.html>, diakses pada 29 November 2011).
- UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, DPR RI, Jakarta.
- World Bank. 2010. "Logistics Performance Index 2010: Indonesia". ([http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/515003-1276029788910/LPI\\_Booklet\\_Indonesia.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/515003-1276029788910/LPI_Booklet_Indonesia.pdf)), diakses pada Agustus 2010).
- World Bank. 2011a. *Cetak Biru Logistik Nasional: Tantangan Implementasi*, Catatan Teknis Pembangunan Sektor Keuangan dan swasta, ed. Maret.
- World Bank. 2011b. "Indeks Kinerja Logistik di Indonesia". Catatan Teknis Pembangunan Sektor Keuangan dan swasta, ed. Maret.



## BAB VI

# SEKTOR JASA LOGISTIK: IMPLIKASI KEBIJAKAN BAGI INDONESIA

Sektor jasa logistik merupakan sektor yang vital karena perannya dalam mendistribusikan barang dan jasa, mulai dari ekstraksi bahan baku, proses produksi, pemasaran, sampai barang dan jasa tersebut sampai di tangan konsumen. Sebagai salah satu sektor prioritas yang masuk integrasi ASEAN (*Priority Integrated Sector*), sektor logistik masih menyimpan banyak hambatan dalam persaingan. Masing-masing negara ASEAN mempunyai alasan tersendiri untuk tidak serta merta membukanya bagi persaingan internasional maupun regional ASEAN.

Kondisi sektor logistik di negara-negara ASEAN relatif beragam karena terkait erat dengan tingkat pembangunan ekonominya. Pembangunan jasa logistik diharapkan bisa meningkatkan efisiensi perdagangan di ASEAN, yang selanjutnya berbarengan dengan upaya penciptaan konektivitas ASEAN sehingga mampu untuk terus menjaga pertumbuhan dan kesinambungan pembangunan ekonomi di ASEAN. Konektivitas ASEAN tidak dapat terwujud

jika konektivitas domestik belum terealisasi. Dengan terbangunnya konektivitas domestik akan memberi ruang bagi sektor jasa logistik untuk tumbuh. Tantangan ini harus bisa disikapi dengan baik oleh pemerintah maupun pihak swasta yang menawarkan jasa logistik.

Indonesia sebagai negara yang bisa dikategorikan negara yang *outward oriented*, namun masih memiliki banyak keterbatasan dalam sektor logistik (*poor infrastructure*), haruslah bisa mengoptimalkan waktu yang ada untuk mencapai Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA).

Investasi di bidang infrastruktur dan transportasi multimoda merupakan salah satu sumber pertumbuhan ekonomi penting dalam pencapaian pembangunan nasional yang berkelanjutan. Namun, perkembangan investasi dalam kedua bidang tersebut belum berjalan seperti yang diharapkan. Kebijakan dan program investasi infrastruktur dan transportasi multimoda nasional telah dirumuskan dalam MP3EI 2011–2015, khususnya Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur melalui skema kerja sama pemerintah dan swasta.

Tindakan pengembangan investasi infrastruktur dan transportasi multimoda dalam mendukung sektor logistik mutlak memerlukan optimalisasi dalam bidang pendukung seperti administrasi dan sistem informasi, masalah kelembagaan yang menyangkut institusi, kebijakan dan kualitas SDM. Selain itu, koordinasi antar pihak terkait juga tidak dapat diabaikan untuk suksesnya implementasi rencana tindakan di bidang ini.

Transparansi kebijakan perdagangan merupakan pilar fasilitas perdagangan yang sangat penting untuk memperlancar kegiatan perdagangan internasional. Tersedianya informasi lengkap seputar kebijakan perdagangan ini akan sangat membantu para pelaku perdagangan internasional. Transparansi informasi kebijakan perdagangan juga diyakini akan mampu meminimalisasi *moral hazard* para pihak

yang terlibat di dalamnya. Tantangan domestik yang tidak kalah besar adalah kendala institusional dari belum harmonisnya regulasi di sektor logistik dengan regulasi sektoral lainnya, rendahnya koordinasi lintas institusi, dan belum baiknya implementasi regulasi.

Struktur industri di sektor jasa logistik sendiri (khususnya pengangkutan dan *freight and forwarding*) adalah oligopolistik yang terdiri atas beberapa perusahaan pemimpin (terutama PMA) yang mampu menetapkan tarif di atas tarif kompetitif. Sementara itu, kenyataan bahwa pelaku pasar sebagian besar adalah UMKM dengan kompetensi dan daya saing yang rendah dan belum terstandarisasi dengan jaringan internasional menyebabkan perusahaan asing yang mendominasi pasar.

Secara lebih rinci, kebijakan yang diambil oleh pemerintah Indonesia dalam upaya untuk mengembangkan sektor logistiknya adalah dengan memperhatikan:

- a) Bagi ASEAN, transportasi darat menjadi pilihan pertama yang lebih realistis untuk dikembangkan; tanpa mengesampingkan transportasi yang lain. Infrastruktur jalan darat melalui ASEAN *Highway Network* (AHN) masih memiliki titik-titik yang terputus. Untuk menyelaraskan keputusan bersama ini maka bagi Indonesia, jalur yang paling mungkin dan strategis dilakukan adalah dengan pembangunan jaringan infrastruktur penghubung yang ada di Sumatra terkait dengan jalur Trans-Jawa dan Trans-Sumatra, baik itu menyangkut jalan daratnya maupun pelabuhan laut yang mempunyai konektivitas langsung.
- b) Pelabuhan laut yang ada di Indonesia harus dibangun secara terpadu baik dari sisi peningkatan kualitas infrastruktur maupun perangkat pendukungnya, seperti jaringan transportasi penghubung dan kebijakan kepabeanan. Pelabuhan laut yang



mendesak untuk dikembangkan, paling tidak yang sudah ditentukan secara bersama sebagai pelabuhan *hub*.

- c) Jumlah pemain/perusahaan nasional dalam industri logistik di ASEAN masih terbatas dan sebagian besar mereka masuk kategori perusahaan kecil dan menengah. Mendorong dan mendukung UMKM untuk aktif dalam kegiatan ekspor menjadi sangat mendesak untuk dilakukan. Di Indonesia, sebagian besar pemain nasional dalam industri ini masih berada pada piramida terbawah atau *door-to-door*. Sangat diperlukan adanya upaya harmonisasi dengan dukungan kebijakan pemerintah untuk memperbaiki kualitas jasa dan biaya yang semakin murah, perbaikan *networking*, dan aliansi di antara penyedia jasa logistik di ASEAN. Penyedia jasa logistik bisa dikatakan sebagai komponen yang penting dalam bisnis jasa logistik.
- d) Kerangka kelembagaan sebagai fundamental pelaksanaan *Public Private Partnership* telah disiapkan dengan dibentuknya komite yang terkait dengan infrastruktur. Pemerintah harus bisa mengkoordinasikan institusi-institusi tersebut untuk secara aktif mengimplementasikan kebijakan yang sudah digariskan dalam MP3EI. Dengan adanya liberalisasi perdagangan maka peran aktif sektor swasta sangat diharapkan khususnya dalam sektor logistik di ASEAN, termasuk dalam bentuk *joint ventures* dengan perusahaan patungan dari negara lain.
- e) Berbagai kendala dalam menciptakan iklim investasi yang kondusif baik menyangkut waktu pengurusan, regulasi, dan kebijakan serta sistem pembayarannya juga mutlak perlu diperbaiki. Demikian pula, cetak biru investasi infrastruktur dan transportasi multimoda harus diselaraskan dengan MP3EI.

- f) Sebagai bagian dari bentuk fasilitas perdagangan, *Nasional Single Window* yang telah dikembangkan Indonesia mempunyai perkembangan yang cukup progresif dari sisi jumlah cakupan institusi yang terlibat. Namun demikian, cakupan institusi ini harus terus dikembangkan bersamaan dengan cakupan lain dari sisi lokasi/pelabuhan yang ada. Paling tidak, semua pelabuhan di Indonesia yang masuk jaringan pelabuhan *hub*, harus sudah mampu mengimplementasikan NSW ini.
- g) Permasalahan institusi yang cukup dominan adalah rendahnya koordinasi. Permasalahan koordinasi harus segera diselesaikan untuk mewujudkan perbaikan sektor logistik Indonesia. Pemerintah dituntut untuk meningkatkan kinerja regulasinya melalui koordinasi lintas instansi yang terintegrasi untuk mendukung sektor logistik serta perbaikan dan perluasan infrastruktur terkait, termasuk kerja sama dengan penyedia jasa logistik.
- h) Perlu dipikirkan suatu bentuk kelembagaan yang secara *day to day* mengawasi pelaksanaan rencana tindakan yang telah dibuat dan sekaligus mampu mengawal koordinasi antar-*stakeholders*.

## DAFTAR PUSTAKA

- De Souza, Robert dkk. 2007. *An Investigation into the Measures Affecting the Integration of ASEAN's Priority Sectors (Phase 2): The Case of Logistik*. REPSF Project No. 06/001d, Final Report, 2007.
- Kementerian Perdagangan. 2011. "Peningkatan Performa Logistik Nasional Menuju Logistik Nasional yang Terintegrasi Secara Lokal dan Terkoneksi Secara Global dalam Meningkatkan Persaingan Nasional di dalam Menghadapi AEC 2015". Presentasi Seminar Indonesia Logistic Summit 2011, KADIN dan Kementerian Koordinator Perekonomian, Jakarta.
- Lee, Yoong Yoong. 2011. "ASEAN Cooperation on Transport Facilitation and Logistik". ([http://www.spp.nus.edu.sg/ips/docs/pub/Presentation\\_LeeYY\\_Logistik%20integration%20in%20ASEAN\\_070907.pdf](http://www.spp.nus.edu.sg/ips/docs/pub/Presentation_LeeYY_Logistik%20integration%20in%20ASEAN_070907.pdf); diakses 1 November 2011).
- Majalah SWA. 2007. *Memotret Bisnis Jasa Logistik*, 9 Agustus.
- Pisu, M. 2010. "Tackling the Infrastructure Challenge in Indonesia". OECD Economics Department Working Papers. No. 809, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5km5xvc1kk47-en>
- Sumantri, Y. And Lau, S.K. 2011. "The Current Status of Logistics Performance Drivers in Indonesia: An Emphasis on Potential Contributions of Logistics Service Providers (LSPs)". *Progress in Business Innovation & Technology Manajement*, Vol. 001, p. 034-050.
- United Nations Network of Experts for Paperless Trade in Asia and the Pacific (UNNEXT). 2010. *Toward a Single Windows Trading Environment: Case of Malaysia's Nation Single Windows*. Brief No. 04, July 2010

# Kesiapan Indonesia Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN: Sektor Jasa Logistik

---

Buku ini membahas kesiapan Indonesia dalam menyongsong ASEAN Economic Community (AEC) dan tantangan yang dihadapi terkait sektor logistik, seperti persiapan strategis, investasi infrastruktur dan transportasi multimoda, fasilitas perdagangan, dan penyedia jasa logistik. Sektor jasa logistik merupakan sektor yang vital karena perannya dalam mendistribusikan barang dan jasa, mulai dari ekstraksi bahan baku, proses produksi, pemasaran hingga barang dan jasa tersebut sampai ke tangan konsumen. Sesuai dengan *Roadmap for the Integration of Logistic Services* yang dibuat oleh negara-negara ASEAN tahun 2007 dalam kerangka AEC tahun 2015, negara-negara ASEAN sepakat untuk melakukan integrasi perekonomiannya, di antaranya melalui integrasi sektor jasa logistik. Dalam menyongsong AEC, Indonesia dituntut untuk mampu menangani berbagai hambatan dalam sektor logistik dan ikut mengambil bagian dalam AEC. Bunga rampai ini ditulis oleh tim peneliti Pusat Penelitian Ekonomi (P2E), Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) yang banyak mengkaji masalah integrasi ekonomi, perdagangan dan investasi di ASEAN, dan perekonomian Indonesia.



**Distributor:**  
Yayasan Obor Indonesia  
Jl. Plaju No.10 Jakarta 10230  
Telp. (021) 319 26978, 3920114  
Faks. (021) 319 24488  
E-mail: [yayasan\\_obor@cbn.net.id](mailto:yayasan_obor@cbn.net.id)

LIPI Press

