

Perkembangan Perdagangan



59826

Multi Donor Facility
Trade and
Investment
Climate

Rangkuman Lokakarya Service Dialouge Ke-2: Jasa bagi Konektivitas Domestik¹

Ringkasan:

Indonesia saat ini terpaksa harus membayar ongkos mahal akibat buruknya kondisi keterhubungan berbagai sektor domestik (konektivitas domestik). Gejalanya terlihat dari lebarnya kesenjangan laju pembangunan di setiap wilayah, kesenjangan harga-harga bahan pokok antar wilayah; serta menurunnya daya saing produk-produk domestik di pasar ekspor dan di dalam negeri sendiri. Untuk meningkatkan kondisi konektivitas domestik ini, tidak hanya dibutuhkan investasi dalam arti pembangunan infrastruktur fisik namun juga investasi dalam bidang jasa yang saling terkait dalam rantai suplai (baik dalam suatu pulau, antar pulau, maupun internasional). Satu cara untuk mendorong lebih tingginya investasi di bidang jasa konektivitas tersebut sebagaimana digarisbawahi dalam Dialog Jasa di Indonesia ini adalah dengan mengembangkan lingkungan regulasi domestik yang saling mendukung dan koheren sehingga mampu menarik investasi swasta di bidang jasa tersebut.

Services Dialouge Indonesia telah menyelesaikan forum diskusi separoh-hari kedua pada tanggal 20 Juli 2010 lalu. Forum tersebut, yang diselenggarakan bersama-sama oleh BKPM, Kadin serta Bank Dunia, diikuti oleh banyak peserta yang juga para pemangku kepentingan baik dari sektor publik maupun swasta. Program utama dari forum tersebut adalah mendiskusikan isu-isu pokok, misalnya pentingnya layanan-layanan yang efisien serta prioritas kebijakan yang dapat menarik investasi swasta lebih banyak di bidang layanan-layanan konektivitas. Forum tersebut juga menawarkan beberapa pembelajaran dari pengalaman negara lain yang memiliki kondisi geografis tidak jauh berbeda dengan Indonesia.

Temuan Utama Lokakarya

Forum tersebut menempatkan jasa dan konektivitas domestik dalam perspektif pembangunan Indonesia secara lebih luas, yaitu untuk mendukung kepentingan strategis **pembangunan daerah, penekanan angka kemiskinan, serta peningkatan daya saing.**

- Jasa memiliki peran penting dalam mendukung keseluruhan konektivitas domestik. Konektivitas domestik disini diartikan tidak hanya sekedar kondisi "terhubung" oleh adanya infrastruktur fisik. Dalam hal ini, jasa menjadi komponen penentu keterkaitan rangkaian aktivitas yang berbeda dalam suatu mata rantai konektivitas domestik. Contohnya, peningkatan jasa di pelabuhan akan meningkatkan

efisiensi pengiriman barang dan logistik antar pulau; industri angkutan dengan truk yang modern dapat meningkatkan efisiensi layanan distribusi logistik; dan peningkatan frekuensi jasa maritim di pulau-pulau terluar dapat mengangkat permintaan akan adanya layanan transportasi. Dengan demikian, efisiensi jasa di sepanjang rangkaian aktivitas akan menentukan tingkat efektivitas keseluruhan dari suatu konektivitas domestik.

- Meningkatkan jasa konektivitas domestik berarti memperkuat integrasi dan hubungan antara produsen dan pelanggan di seluruh Indonesia. Jasa konektivitas membuka peluang bagi manufaktur lokal untuk menjual produknya ke pasaran lebih luas atau mendapatkan bahan baku dari sumber lain. Bagi komoditas pertanian dan pertambangan, jasa konektivitas yang lebih baik akan meningkatkan hubungan produsen dengan industri atau para pelanggan individu yang berlokasi di wilayah lain. Mengingat tantangan besar yang dihadapi oleh Indonesia, maka Pemerintah perlu mempertimbangkan prioritas yang akan diutamakan guna meningkatkan kondisi konektivitas domestik.
- Karakteristik geografis Indonesia yang unik juga akan membuat peningkatan layanan konektivitas memberi dampak yang signifikan bagi pembangunan daerah. Sebagai suatu negara kepulauan, Indonesia terus berhadapan

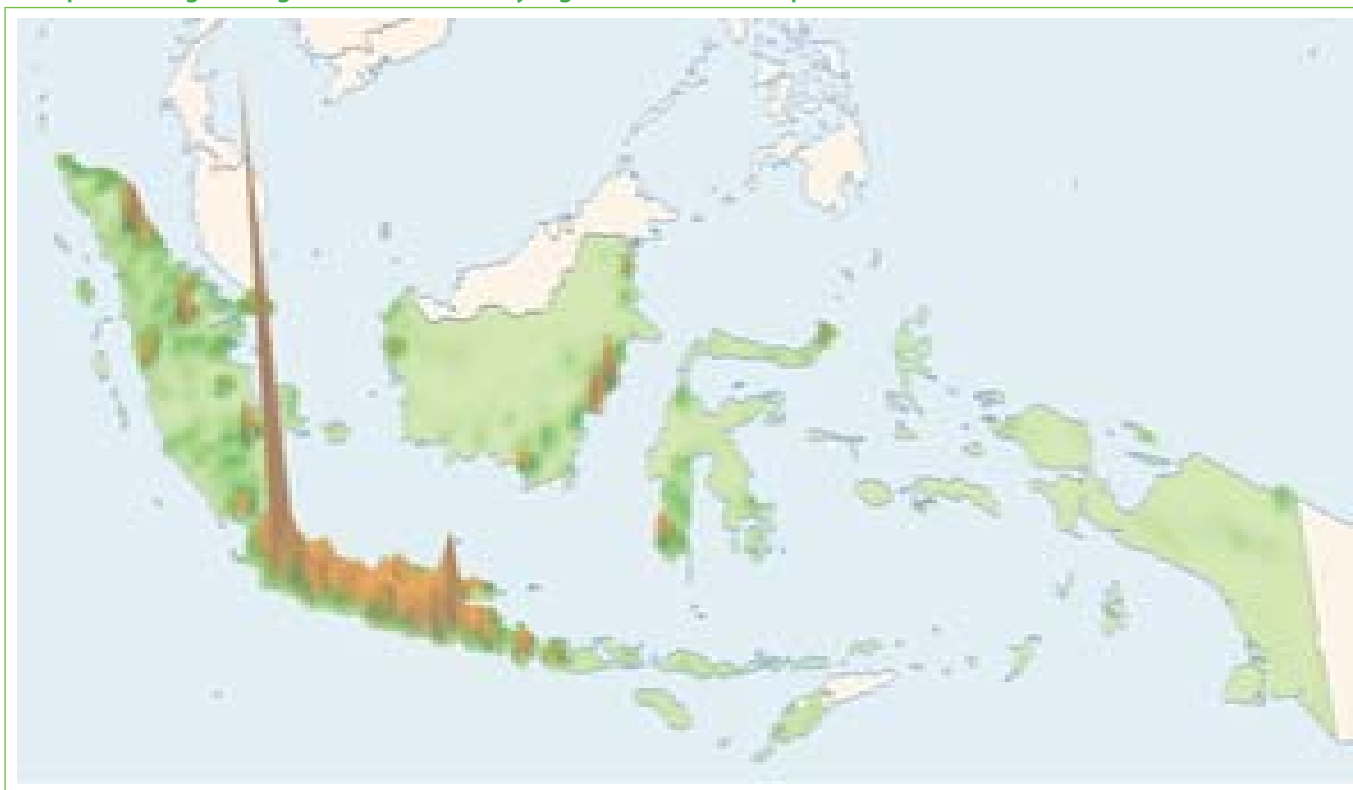
dengan tantangan, misalnya kendala menghubungkan beberapa sentra pertumbuhan ekonomi di beberapa pulau yang berbeda, atau kendala menghubungkan daerah perkotaan dengan sentra pertumbuhan, dan kendala menghubungkan pedesaan dengan pusat ekonomi di perkotaan. Peningkatan jasa pelabuhan laut dan angkutan antar pulau adalah kunci dari hubungan antara titik-titik pertumbuhan ekonomi antar pulau. Kombinasi jasa kapal ferry roll-on-roll-off (RoRo) dengan jasa transportasi darat yang efisien, akan secara dramatis meningkatkan konektivitas ekonomi antar pulau-pulau kecil di luar Jawa. Di lain pihak, konektivitas antar pulau yang kuat akan mempercepat pertumbuhan ekonomi bagi daerah-daerah tertinggal, ketika daerah-daerah tersebut memiliki akses transportasi yang lebih baik ke daerah perkotaan, dan juga ke pusat perdagangan di pulau lain. Jasa logistik, kargo kereta api serta angkutan truk yang efisien yang saling terhubung juga akan secara signifikan meningkatkan konektivitas dalam lingkup suatu pulau seperti di Jawa.

Rekomendasi Utama

Beberapa masalah kunci terkait jasa konektivitas diangkat di dalam forum dialog tersebut. Bank Dunia menggarisbawahi beberapa hal yang memerlukan perhatian

¹ Kami juga ingin berterimakasih kepada Pemerintah Belanda yang telah mendanai forum Dialog Mengenai Layanan

Kita perlu menghubungkan daerah-daerah yang memiliki titik-titik pertumbuhan ekonomi



Sumber: World Development Report, World Bank, 2009.

Catatan: Aktivitas ekonomi dihitung menggunakan perkiraan PDB regional.

khusus dari para pemangku kepentingan yaitu:

- **Tingkatkan efisiensi sistem angkutan laut domestik:**

Pelayaran domestik adalah kunci kelancaran distribusi barang ke seluruh pelosok Indonesia. Jasa pelayaran tidak hanya terbatas pada jasa kapal angkut, tetapi juga jasa pelabuhan. Indonesia membutuhkan sistem angkutan laut antar pulau yang efisien, namun meningkatkan penggunaan kapal kargo termasuk tergantung peningkatan efisiensi jasa pelabuhan laut. Layanan kapal ferry *roll-on-roll-off* (RoRo) yang digabungkan dengan akses jalan raya juga dapat menjadi sarana angkutan antar pulau yang efisien jika didukung jasa pelabuhan yang memadai.

► *Agar investor swasta lebih tertarik ikut berinvestasi dalam jasa pelabuhan laut, Pemerintah dapat mempertimbangkan merevisi Undang-Undang Perkapalan tahun 2008, khususnya memperjelas pengelolaan pelabuhan laut, cakupan otoritas pelabuhan laut, dan tanggung jawab penyediaan infrastruktur pelabuhan laut. Pemerintah juga dapat mempertimbangkan ulang, mengingat adanya kebutuhan pembangunan fasilitas pelabuhan laut baru, apakah*

pembatasan kepemilikan asing 49 persen tersebut cukup rasional bagi para investor luar negeri guna membentuk joint venture dengan operator pelabuhan laut Indonesia.

► *Indonesia dapat mempertimbangkan meniru Filipina yang menghubungkan pulau-pulau kecil mereka melalui gabungan sarana transportasi darat dan angkutan RoRo. Untuk pulau-pulau terluar, Pemerintah Indonesia dapat mempertimbangkan skema penyediaan subsidi terarah bagi pengoperasian kapal RoRo.*

- **Tingkatkan efisiensi dan kualitas jasa angkutan darat:**

Meningkatkan efisiensi industri angkutan truk dan frekuensi layanan-layanan kargo kereta api menjadi isu utama dalam meningkatkan jasa angkutan darat. Saat ini hanya ada sedikit perusahaan angkutan truk ukuran besar dan menengah yang beroperasi dan dapat menikmati keuntungan skala ekonomis dan mampu menyediakan layanan yang efisien. Kecenderungan sifat ad-hoc dan asal-asalan dalam operasi industri ini justru berkontribusi pada inefisiensi dan kongesti yang mengikis insentif operator angkutan untuk meningkatkan kualitas armada angkutan mereka. Sementara itu

Indonesia juga mengenakan tarif impor truk yang relatif lebih tinggi dibandingkan negara-negara lain, sehingga meningkatkan biaya peremajaan armada truk modern. Untuk angkutan rel kereta, meskipun jasa angkutan kereta api telah dideregulasi, namun investor swasta masih memerlukan aturan regulasi yang bisa menjamin akses yang *fair* bagi jalur rel kereta api.

► *Pemerintah Indonesia dapat mempertimbangkan mengurangi tarif impor truk serta bekerjasama dengan asosiasi operator angkutan truk untuk memfasilitasi konsolidasi industri angkutan truk. Asosiasi pengusaha angkutan truk dapat juga mempertimbangkan mendapatkan skema pendanaan dari bank untuk peremajaan armada mereka.*

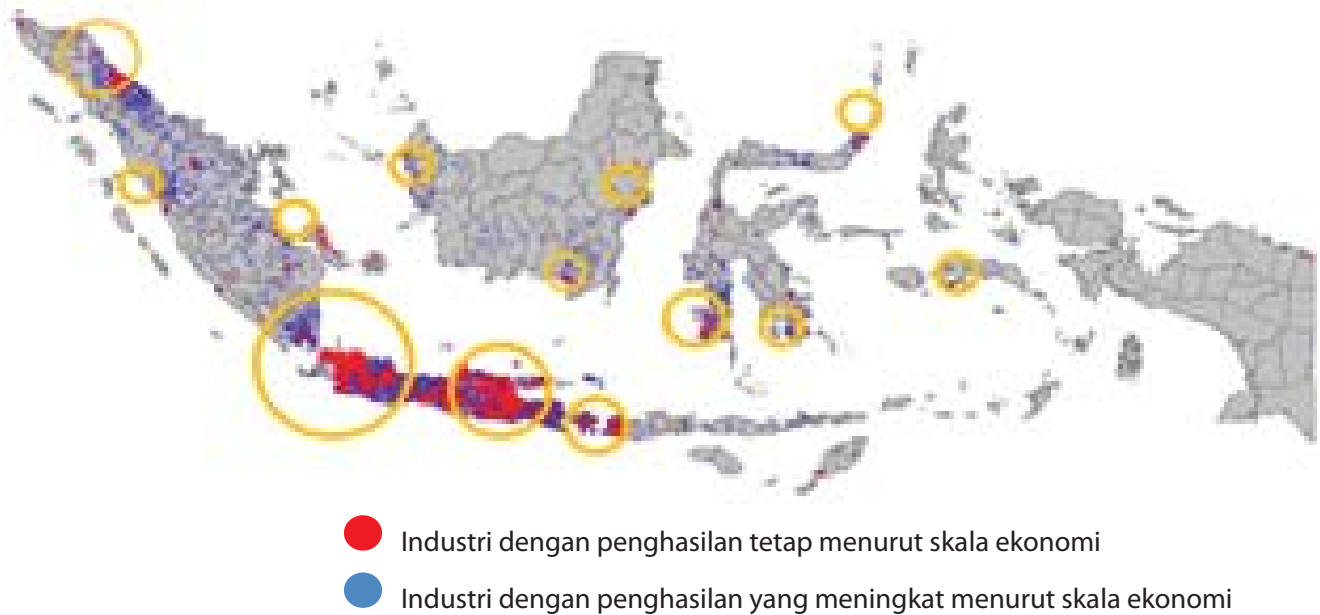
► *Pemerintah Indonesia dapat mempertimbangkan aturan akses jalur kereta api yang setara bagi investor swasta, dengan cara menerbitkan aturan pelaksanaan UU No. 43 tahun 2007 bagi pemisahan kontrol atas jalur kereta api itu sendiri dan penyedia layanan-layanan "di atas rel".*

- **Kurangi hambatan masuknya layanan logistik yang end-to-end:**

Dewasa ini kalangan manufaktur

Konektivitas domestik yang lebih baik akan menciptakan integrasi bagi industri domestik

Distribusi Perusahaan Manufaktur di seluruh Indonesia (2006)



Sumber: Penghitungan oleh World Bank berdasarkan data BPS.

di seluruh dunia cenderung tertarik menggunakan tenaga penyedia jasa logistik pihak ketiga (3PLs). Namun, di Indonesia hal ini nampaknya masih sulit dilaksanakan oleh satu perusahaan penyedia jasa logistik, mengingat banyak regulasi masih menghambat pembentukan satu perusahaan tunggal yang dapat menyediakan layanan-layanan logistik secara lengkap semacam itu. Satu operator sektor swasta mengeluh bahwa aturan yang ada sekarang mengharuskan mereka mendirikan 4 (empat) perusahaan berbeda untuk 4 jenis jasa logistik, masing-masing harus memiliki ijin operasional terpisah (angkutan truk, freight forwarder, kiriman kilat, dan pergudangan) agar dapat memberikan layanan logistik penuh sebagaimana diminta oleh sektor manufaktur di Indonesia. Akibatnya, biaya operasional meningkat, dan produk-produk dari Indonesia yang sebenarnya berkualitas bagus dan harganya dapat diterima menjadi tidak lagi berdaya saing dan sulit didapat oleh banyak calon pelanggan potensial.

► *Pemerintah Indonesia perlu mempertimbangkan upaya perampingan persyaratan perijinan*

untuk penyedia jasa logistik end-to-end dan juga menggunakannya sebagai cara mendapatkan dukungan cepat (quick win) bagi reformasi kebijakan di bidang logistik.

- **Kurangnya prioritas dan lemahnya implementasi di tengah banyaknya strategi dan roadmap yang dibuat:**

Indonesia tidak pernah kekurangan ide serta strategi untuk meningkatkan konektivitas domestik. Hanya saja, kemampuan implementasi ide serta strategi itu masih patut dipertanyakan, karena terhambat rendahnya kapasitas birokrasi, lemahnya struktur kelembagaan, serta kurangnya dukungan politik dari lembaga tinggi.

► *Perlunya semua pihak menyatukan agenda dan prioritas dalam pembangunan layanan-layanan konektivitas domestik. Pemerintah Indonesia dapat mempertimbangkan untuk meningkatkan koordinasi dan memberikan mandat yang jelas disertai batas waktu kepada instansi-instansi teknis terkait untuk menangani tantangan konektivitas.*

Dalam forum Dialog, Ketua BKPM menjelaskan telah mendorong inisiatif mempercepat prosedur pembentukan kemitraan publik-swasta (PPP) untuk pembangunan proyek-

proyek infrastruktur guna mengurangi hambatan “bottleneck” pada konektivitas. Sementara itu, Kementerian Perdagangan memberikan gambaran kondisi terbaru upaya pemerintah dalam membuat suatu Cetak Biru Logistik Nasional.

Para perwakilan kalangan swasta juga memberikan masukan yang menggarisbawahi masalah seputar regulasi layanan-layanan konektivitas yang malahan menghambat laju gerak bisnis mereka:

▼ Keputusan Bersama Direktorat Jendral di Kementerian Tenaga Kerja, Transportasi dan Kooperasi dan UKM mengenai stevedores (bongkar-muat barang di pelabuhan) yang berlaku saat ini, telah menimbulkan ketidakpastian di bidang investasi. Keputusan tersebut menyatakan bahwa layanan bongkar-muat barang harus disediakan oleh koperasi pekerja pelabuhan. Keputusan ini dianggap telah menimbulkan dampak yang cukup signifikan dalam penentuan biaya bongkar-muat barang dari kapal kargo, termasuk juga sangat memperkecil kemungkinan adanya inisiatif peningkatan layanan oleh para operator bongkar-muat ini.

► *Regulasi ini, dianggap memberikan monopoli kekuasaan kepada para pekerja pelabuhan laut, bisa menjadi sumber ketidakefisienan yang serius bagi operasional layanan pelabuhan. Pemerintah Indonesia dapat mempertimbangkan untuk menganulir aturan ini, dan memberi ruang yang lebih fleksibel bagi masuknya penyedia jasa bongkar-muat barang alternatif.*

▼ Lambatnya verifikasi dokumen kepabeanan sebelum kontainer tiba berakibat ke ketidakefisienan dan lambannya operasi di pelabuhan. Saat ini, Bea dan Cukai baru mengurus dokumen kepabeanan setelah kapal tiba di pelabuhan, dan kebiasaan itu telah menciptakan hambatan waktu yang serius bagi kelancaran lalu-lintas barang di pelabuhan-pelabuhan utama seperti Tanjung Priok.

► *Bea dan Cukai dapat mencoba suatu proyek yang menerapkan verifikasi dokumen sebelum barang datang, paling tidak dicoba untuk "Importir Jalur Hijau" di pelabuhan-pelabuhan utama seperti Tanjung Priok.*

▼ Larangan sebuah truk kontainer mengangkut barang muatan ekspor lebih dari berbagai tempat telah

menyebabkan inefisiensi. Ketiadaan koordinasi saat pemeriksaan oleh pihak Bea Cukai mengakibatkan truk-truk muatan tidak dapat beroperasi secara efisien karena tidak boleh mengangkut sekaligus beberapa macam kargo ekspor dari berbagai gudang.

► *Bea dan Cukai dapat mengambil inisiatif untuk memudahkan inspeksi dilakukan di beberapa pergudangan sekaligus.*

- Forum tersebut juga menyimpulkan bahwa *service dialouge* ini perlu lebih mendalami diskusi mengenai masalah-masalah regulasi khusus, dan mengidentifikasi prioritas reformasi di bidang tersebut. Reformasi regulasi dari layanan-layanan tersebut harus menjadi bagian dari langkah perbaikan kondisi konektivitas domestik. Unsur kepastian dan keterkaitan dalam regulasi adalah kunci yang dapat menarik investasi swasta untuk mau berkecimpung dalam pembangunan layanan-layanan konektivitas. Hal ini penting khususnya untuk investasi yang butuh penanaman modal awal

yang besar misalnya pembangunan pelabuhan serta jaringan pengiriman logistik domestik. Langkah berikutnya untuk forum tersebut adalah membentuk kelompok-kelompok kerja yang lebih kecil yang terdiri dari perwakilan-perwakilan sektor swasta dan organisasi *think-tank* untuk membahas berbagai topik khusus terkait layanan-layanan konektivitas dan menemukan rekomendasi yang tepat bagi Pemerintah Indonesia.

Untuk informasi lebih lanjut, silakan hubungi:

Sjamsu Rahardja
Economist
srahardja@worldbank.org
Ph. 62 21 52993060
Fax 62 21 52993111

Multi - Donor Facility for
Trade and Investment Climate
World Bank Office Jakarta
Indonesia Stock Exchange Building Tower 1, 9th floor
Jl. Sudirman Kav 52-53
Jakarta 12190, Indonesia

Kunjungi website kami di
<http://www.worldbank.org/id/fpd>
Technical Notes dapat diunduh dari website tersebut.
Catatan ini menjelaskan pandangan dari penulis dan tidak berarti menjadi pandangan dari MDFTIC, Pemerintah Indonesia ataupun Bank Dunia.