

POLICY BRIEF

INFRASTRUKTUR PENUNJANG EKSPOR NASIONAL

Danang Parikesit, Hengki Purwoto, Joewono Soemardjito, Lilik Wachid Budi Susilo

Ringkasan

Merosotnya kinerja ekspor Indonesia selama beberapa tahun terakhir telah berdampak pada penurunan daya saing nasional. Berbagai kebijakan telah dikeluarkan Pemerintah guna mendorong upaya peningkatan daya saing. Hal yang sama juga telah dilakukan oleh pelaku usaha guna meningkatkan produktivitas dan langkah-langkah efisiensi. Namun demikian, upaya-upaya tersebut dipandang belum membawa hasil yang memuaskan. Banyak masalah dan hambatan yang dirasakan para pelaku usaha ekspor telah diidentifikasi dan didiskusikan secara bersama-sama secara intensif melibatkan pihak Kementerian/Lembaga dan asosiasi terkait. Policy Brief ini mendorong Pemerintah untuk melakukan perubahan terhadap berbagai kebijakan/program yang diarahkan untuk meningkatkan daya saing ekspor nasional dengan sasaran utama adalah meningkatkan kelancaran ekspor dalam sudut pandang biaya, waktu, dan pelayanan, sebagaimana sangat diharapkan para pelaku usaha nasional.

Keperhatianan Pemerintah terhadap Kinerja Ekspor Nasional

Penurunan kinerja ekspor Indonesia beberapa tahun terakhir telah menjadikan keperhatianan pemerintah dan dunia usaha. Presiden Joko Widodo menyebut ekspor Indonesia masih kalah dibandingkan beberapa negara tetangga. "Negara sebesar ini kalah dengan Thailand. Dengan *resources* dan SDM yang sangat besar, kita kalah. Ini ada yang keliru dan harus ada yang diubah. Ini tanggung jawab saudara sekalian" kata Presiden Jokowi saat pidato pembukaan rapat kerja Kementerian Perdagangan 2018, di Istana Negara, Jakarta tanggal 31 Januari 2018 silam. Presiden Jokowi mengingatkan Menteri Perdagangan Enggartiasto Lukita agar melakukan evaluasi apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan ekspor Indonesia (Tempo, 31 Januari 2018) [3]. Keperhatianan Presiden Joko Widodo memang beralasan. Dalam 5 tahun terakhir, kinerja ekspor Indonesia menunjukkan kondisi yang terus menurun dengan laju pertumbuhan nilai ekspor -3,43% per tahun (Kemendag, 2017) [16].

Salah satu faktor penting untuk meningkatkan daya saing ekspor adalah pengembangan infrastruktur. Pada kesempatan lain, Presiden Joko Widodo menekankan kembali visinya untuk meningkatkan daya saing nasional melalui pengembangan infrastruktur. "Karena ini yang akan memperkuat *competitiveness* kita, biaya logistik lebih murah. Ini berkaitan dengan listrik, jalan tol, *airport*, jalur kereta api, pelabuhan. Karena tanpa itu jangan harap kita bisa bersaing," jelas Jokowi dalam acara Rakernas BPP Hipmi di Hotel Ritz Carlton, Mega Kuningan, Jakarta Selatan (Detik Finance, 27 Maret 2017) [4]. Pesan yang disampaikan Presiden sangat jelas bahwa tanpa infrastruktur yang andal, mustahil produk-produk ekspor nasional bisa bersaing di pasar global. Sebaliknya, infrastruktur yang kurang andal akan menghambat arus lalu lintas barang yang pada gilirannya akan membebani biaya transportasi dan logistik sehingga mengurangi daya saing produk.

Pada sisi lain, permasalahan "klasik" di sektor infrastruktur transportasi dan logistik masih dengan mudah dijumpai. Upaya deregulasi beberapa peraturan di bidang transportasi nampaknya masih menghadapi kendala dan hambatan karena belum sinkronnya peraturan baik secara vertikal (pusat – daerah) maupun secara horisontal (lintas K/L). Selain itu, proses pengangkutan komoditi/produk ekspor dari industri menuju pelabuhan masih menghadapi kendala teknis di lapangan. Belum optimalnya pengembangan dan pemanfaatan teknologi informasi untuk mendukung layanan ekspor juga masih dikeluhkan pelaku ekspor. Beberapa hal tersebut adalah contoh belum optimalnya upaya-upaya yang telah dilakukan oleh Pemerintah maupun pihak swasta dalam rangka mendukung laju ekspor nasional.

Berdasarkan hasil diskusi dan survei lapangan oleh tim perumus dengan beberapa pelaku ekspor, permasalahan pokok yang dihadapi para pelaku ekspor dapat diidentifikasi sebagai berikut: (1) *cost*, (2) *time*, dan (3) *services* [7][15]. Ketidaksinkronan regulasi/peraturan (pusat-daerah dan lintas sektor), keamanan

transportasi, dan proses dokumentasi barang yang belum berbasis IT, telah menciptakan biaya tinggi dalam proses pengiriman barang [10]. Birokrasi administrasi ekspor, keterbatasan armada kapal dan belum sinkronnya jadwal pengangkutan, serta akses menuju pelabuhan dari sisi *hinterland*, menjadi penyebab tidak efisiennya proses pengangkutan komoditi ekspor dan memperpanjang waktu pengiriman barang. Demikian halnya dengan keterbatasan area konsolidasi barang menjadi penyebab permasalahan di sisi layanan pelabuhan.

Berdasarkan gambaran permasalahan di atas, pertanyaan pokok yang membutuhkan pemikiran bersama guna merumuskan alternatif solusinya adalah, **“Apa bentuk dukungan yang paling efektif dan efisien dari kementerian/lembaga pemerintah dalam mendukung kelancaraan ekspor dan meningkatkan daya saing produk di pasar dunia?”**

Potret Daya Saing dan Kompleksitas Masalah yang Dihadapi

Kinerja ekspor nasional

Perkembangan rata-rata nilai ekspor Indonesia menurut catatan International Trade Center berada pada kisaran USD 169 juta dengan laju pertumbuhannya -7% per tahun selama 2012-2016 yang menempatkan posisi Indonesia di urutan ke-6 di antara negara-negara ASEAN [6]. Lebih spesifik, nilai total ekspor Indonesia pada tahun 2016 adalah sebesar USD 144,5 miliar yang lebih rendah dibanding Malaysia yang sebesar USD 165,3 miliar, Thailand USD 214,3 miliar, Singapore USD 361,6 miliar, dan bahkan dengan Vietnam USD 176,6 miliar. Hal ini diduga sebagai imbas dari harga-harga komoditi perkebunan dan pertambangan yang menurun sejak tahun 2011. Selain itu, di sektor industri pengolahan terutama berbasis ekspor, nilai investasi asing yang masuk ke Indonesia juga belum menunjukkan peningkatan berarti dibanding investasi asing yang masuk ke beberapa negara tetangga.

Hasil analisis International Trade Center memberikan gambaran bahwa laju *demand* ekspor global terhadap komoditi ekspor dari Indonesia selama 2012-2016 mayoritas berada pada angka negatif, meskipun volume ekspor komoditi tersebut cukup besar. Pangsa ekspor Indonesia terhadap total ekspor global mayoritas juga masih rendah (di bawah 20%). Jika dicermati secara spesifik, terdapat komoditi yang cukup potensial sebagai komoditi ekspor unggulan (sepatu dan peralatan olah raga) meskipun pada saat ini volumenya masih rendah namun pangsa terhadap ekspor internasional cukup prospektif. Pada sisi lain, terdapat banyak komoditi ekspor yang potensial dari sisi volume (*supply*) namun *demand* global masih sangat terbatas.

Catatan lain mengenai perkembangan ekspor nasional bersumber dari Pusat Data dan Informasi Kementerian Perdagangan yang menginformasikan bahwa selama kurun waktu 2013-2017, potret kinerja ekspor nasional menunjukkan gambaran yang kurang menggembirakan. Nilai ekspor nasional (migas dan non-migas) selama kurun waktu tersebut cenderung terus menurun dari USD 182,5 miliar menjadi USD 168,8 miliar dengan laju pertumbuhan minus 3,43% per tahun [16].

Kinerja infrastruktur penunjang ekspor

Kondisi logistik Indonesia, yang dinilai dari *logistics performance index* atau LPI, menempatkan Indonesia pada urutan ke-63 dari kurang lebih 160 negara yang disurvei oleh World Bank (2016). Turunnya posisi Indonesia dari tahun sebelumnya terepresentasikan dari kinerja infrastruktur, kepastian, dan *international shipment* [18]. Kondisi ini tentunya cukup memprihatinkan dan dapat menghambat perkembangan daya saing nasional. Walaupun data World Economic Forum (2017) menunjukkan kondisi infrastruktur Indonesia sedikit meningkat, namun kondisinya tetap masih lebih rendah dibandingkan negara-negara *peers*. Skor *international shipments* turun dan menempati peringkat terbawah. Lebih lanjut, waktu yang dibutuhkan untuk ekspor-impor relatif lama dibandingkan negara *peers*, yang antara lain karena adanya hambatan akses di darat dan proses bongkar muat di pelabuhan [20].

Secara empirik, terdapat relasi kuat antara kinerja LPI dan kinerja ekspor yang diindikasikan dari parameter hubungan antara waktu dan biaya terhadap kinerja ekspor negara-negara berkembang khususnya untuk produk pertanian yang sifatnya *perishable*. Negara-negara berkembang cenderung mengalami kendala seperti

infrastruktur yang buruk, sistem yang tidak efisien, korupsi, dan rendahnya pasar logistik yang kompetitif yang semuanya berkontribusi terhadap pembentukan ekosistem logistik berbiaya mahal. Meskipun faktor struktural seperti jarak dapat bertindak sebagai penghalang mutlak untuk berpartisipasi dalam pasar ekspor (di sektor-sektor tertentu), saluran utama di mana fasilitasi perdagangan berdampak pada daya saing ekspor adalah melalui biaya transaksi dan risiko (yang merupakan fungsi waktu dan keandalan) [2][9].

Dari perspektif *global value chain*, besarnya biaya logistik di Indonesia mengakibatkan Indonesia kurang efisien untuk dipilih sebagai lokasi *offshoring* dan *hub*. Indonesia cenderung dipilih hanya sebagai pasar untuk produk akhir. Oleh karenanya reformasi infrastruktur menjadi salah satu solusi untuk memperbaiki kinerja logistik, melalui: (a) peningkatan konektivitas (jalan, pelabuhan, dan jasa layanan logistik serta kepabeanan); (b) dukungan energi yang berkelanjutan; (c) kebijakan fiskal di bidang logistik (seperti insentif pajak bagi penyedia jasa logistik domestik yang mendukung industri ekspor dan peningkatan moda transportasi logistik berbasis rel dan laut); dan (d) penguatan regulasi tentang logistik nasional setingkat Undang-Undang untuk mendukung upaya sinkronisasi dan harmonisasi peraturan di level bawah [1].

Kompleksitas masalah yang dihadapi pelaku usaha

Memahami proses bisnis yang dijalankan para pelaku usaha komoditi ekspor merupakan kunci untuk bisa membuka sekaligus mengeksplorasi ragam permasalahan yang dihadapi. Fakta yang didapatkan dari eksplorasi di lapangan mengindikasikan adanya perbedaan pandangan para pelaku usaha dalam menyikapi permasalahan yang muncul sepanjang rantai bisnis yang dijelankannya. Kasus pada 5 jenis komoditi ekspor yang berbeda (perikanan, kayu, perkebunan kelapa sawit, tekstil, dan mineral tambang) yang dilakukan oleh 6 perusahaan mengindikasikan adanya perbedaan intensitas dalam memandang permasalahan yang diangkat, yang secara umum tergantung pada proses bisnis dalam penanganan produk/komoditinya dimulai dari tahap pengadaan bahan baku hingga pemasaran produk-produknya.

Selain Aspek Infrastruktur, Aspek Non-infrastruktur pun Perlu Dibenahi Guna Mewujudkan Daya Saing Ekspor Nasional

Sejumlah informasi mengenai realita permasalahan yang dihadapi para pelaku bisnis komoditi ekspor menyoroti **tiga aspek penting** yang membutuhkan jalan keluar dari permasalahan yang menghambat kinerja ekspor nasional, yaitu:

- **Aspek infrastruktur transportasi dan logistik;** terkait masalah teknis pelabuhan dan operasional armada pengangkut komoditas dari dan ke outlet ekspor (pelabuhan).
- **Aspek administrasi dan birokrasi;** menyoroti rumitnya dan lambatnya prosedur dan proses pengurusan dokumentasi barang (ekspor) secara terintegrasi meskipun sudah tersedia dukungan sistem secara online melalui *single system* - Indonesia National Single Window/INSW.
- **Aspek tarif dan fiskal;** menyoroti masalah tarif jasa layanan di pelabuhan, retribusi serta pajak untuk barang-barang ekspor.

Pandangan lain muncul dari asosiasi pengusaha ekspor yang tergabung dalam Gabungan Perusahaan Ekspor Indonesia/GPEI dalam acara Indonesia Export Roundtable – Indonesia Eximbank yang diselenggarakan pada tanggal 28 Juni 2018 di Gedung Bursa Efek Indonesia, Jakarta, menyatakan bahwa hambatan yang paling dirasakan para pelaku justru banyak berkaitan dengan permasalahan yang bersifat non-teknis (di luar infrastruktur), seperti pajak, tarif, retribusi, dan proses perijinan yang lambat karena menyangkut banyak kepentingan yang ada di dalamnya. Pelaku usaha sangat membutuhkan respon Pemerintah untuk melakukan pembenahan dari sisi regulasi/kebijakan guna meningkatkan iklim berusaha sehingga mampu mendorong produktivitas dan upaya peningkatan daya saing ekspor nasional.

Sumber: hasil wawancara dengan PT. Nagabhuna Aneka Piranti, PT. Duniatex, PT. Sritex, PT. Kelola Mina Laut, PT. Bintang Delapan Mineral, dan PT. Sawit Mas Sejahtera (2018)

Dukungan Pemerintah dan Peran Swasta dalam Upaya Peningkatan Daya Saing Ekspor Nasional

Paket deregulasi sektor infrastruktur

Menyadari kondisi laju pertumbuhan perekonomian nasional yang kurang mulus, Pemerintah mengeluarkan serangkaian program kebijakan untuk meningkatkan daya saing industri, daya beli masyarakat, investasi, logistik, ekspor, wisata, dan pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan berkelanjutan, yang dikenal dengan istilah Paket Kebijakan Ekonomi dibawah koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. Paket Kebijakan Ekonomi atau PKE telah diluncurkan sejak September 2016 dan hingga saat ini sudah dikeluarkan 16 PKE. PKE jilid I, VIII, IX, XI fokus pada upaya fasilitasi, insentif, dan menghilangkan hambatan regulasi, birokrasi dan biaya yang tidak relevan, untuk mendorong kelancaran arus barang dan efisiensi jasa logistik dan PKE jilid XV fokus pada pengembangan usaha dan daya saing penyedia jasa logistik nasional. Paket jilid XV dipandang para pelaku usaha belum cukup kuat untuk menghadapi kendala birokrasi dalam implementasinya sehingga Pemerintah akhirnya meluncurkan PKE jilid XVI dalam rangka percepatan penerbitan perizinan berusaha dari tingkat pusat hingga daerah.

Sejalan dengan hal tersebut, Kementerian Perhubungan telah merespon keinginan Pemerintah dalam rangka meningkatkan kualitas kemudahan berusaha (*ease of doing business*) melalui deregulasi 42 peraturan yang mencakup beberapa hal penting, antara lain: penghapusan perizinan, percepatan penerbitan ijin, pepanjangan masa berlaku, kemudahan proses persyaratan, pengurangan biaya perizinan, pengurangan nilai syarat pemodal, penggabungan perizinan, dan pendelegasian kepada BKPM. Pada tahun ini (2018), Kementerian Perhubungan juga melanjutkan berbagai program dalam rangka peningkatan kemudahan investasi [17].

Kebijakan angkutan multimoda

Pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, dimana Angkutan multimoda merupakan komponen penting dari sistem logistik, karena angkutan barang dalam aktivitas logistik pada umumnya menggunakan lebih dari satu moda transportasi. Kondisi transportasi logistik saat ini perizinan Jasa angkutan, pergudangan, packaging dan pengurusan transportasi yang masih *single purpose*. Dengan telah dikeluarkannya PP Nomor 8 Tahun 2011 ini diharapkan semua proses perizinan angkutan multimoda terintegrasi dan dilakukan oleh Badan Usaha Angkutan Multimoda yang memberikan layanan angkutan barang dari tempat asal sampai ke tujuan, tetapi juga memberikan jasa tambahan berupa jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*), jasa pergudangan, jasa konsolidasi muatan, penyediaan ruang muatan, serta pengurusan kepabeanan untuk angkutan multimoda ke luar negeri dan ke dalam negeri. Selain itu, Menteri Perdagangan juga menerbitkan peraturan untuk memperlancar arus barang melalui Permendag Nomor 82/2017 tentang Ketentuan Penggunaan Angkutan Laut dan Asuransi Nasional untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu. Dalam implementasinya, kebijakan tersebut diharapkan membawa

Pengusaha hadapi kendala regulasi dan perijinan untuk berinvestasi

Salah satu kesulitan yang dihadapi PT. Bintang Delapan Mineral dalam pengembangan industri Smelter Nikel dan Stainless Steel di Morowali, Sulawesi Tengah, adalah kebijakan pembatasan area/lahan kawasan untuk ekspansi industri. Di samping itu, proses pengurusan ijin pengembangan usaha membutuhkan waktu yang tidak singkat.

Sumber: hasil wawancara dengan pelaku usaha (2018)

Keterbatasan sarana moda pengangkut menghambat kelancaran barang ekspor

Pengusaha ekspor ikan, seperti PT. Kelola Mina Laut, menghadapi hambatan dalam kelancaran ekspor produk ikan segar dari wilayah timur Indonesia ke negara tujuan (Jepang) dikarenakan ketiadaan armada pesawat kargo yang melayani rute tersebut sehingga berdampak pada tingginya biaya pengiriman barang. Kondisi demikian juga dialami PT. Duniatex dalam proses pengangkutan kain dan benang dari pabrik menuju pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, kelangkaan armada (*trucking*) biasa dihadapi pada saat menjelang hari lebaran. Ditambah lagi kondisi pelabuhan Tanjung Emas, yang selama ini dikeluhkan PT. Sritex karena draft kapal yang tidak mampu disinggahi kapal-kapal ukuran besar. Padahal, dengan masuknya kapal-kapal besar diyakini dapat menekan biaya transportasi melalui laut. Pandangan demikian juga diutarakan PT. Sawit Mas Sejahtera selaku pengusaha ekspor produk kelapa sawit.

Sumber: hasil wawancara dengan pelaku usaha (2018)

implikasi penting bagi upaya peningkatan kapasitas dan daya saing para pemain lokal/nasional untuk terjun di level global.

Fasilitasi perdagangan

Dunia internasional makin gencar dan makin ketat dalam penerapan kebijakan perdagangan antar negara di luar tarif yang berdampak pada pengurangan potensi manfaat perdagangan internasional dan sekaligus melemahkan daya saing produk nasional di pasar global. Berbagai bentuk hambatan non-tarif dikawatirkan berpengaruh signifikan terhadap upaya pelaku ekspor nasional dalam meningkatkan produktivitasnya. Segenap kementerian terkait terus berusaha untuk mengantisipasi munculnya keawatiran tersebut, sebagaimana langkah Kementerian Perdagangan melalui pembentukan "Free Trade Agreement/FTA Center" guna mendukung kemudahan ekspor dan fasilitasi perdagangan. Langkah konkrit yang lain adalah menyediakan jasa *market intelligence* dan *market brief* untuk membantu meningkatkan daya saing produk Indonesia di pasar global di tengah-tengah persaingan global yang makin ketat. Demikian pula halnya dalam perdagangan hasil perikanan antar negara, di tengah derasnya arus globalisasi yang mendorong makin meningkatnya arus lalu lintas dan menurunnya secara bertahap hambatan tarif dalam perdagangan antarnegara, Kementerian Kelautan dan Perikanan mengambil langkah strategis guna memacu produktivitas perikanan nasional melalui pemberantasan *Illegal, Unreported and Unregulated/IUU fishing*, dan pengembangan sistem jaminan kesehatan, mutu dan keamanan hasil perikanan untuk dapat bersaing di pasar global yang makin ketat dalam persyaratan dan ketentuan internasional dalam produk-produk hasil perikanan [12]. Berbagai usaha tersebut dilakukan Pemerintah untuk membantu para pelaku ekspor nasional dalam era persaingan global yang makin ketat dan tentunya tidak terlepas dari upaya mengejar target pertumbuhan ekspor nasional sebesar 11% pada 2018 [5].

Perlu "market intelligence" yang handal

Hambatan non tarif makin dirasakan pelaku usaha nasional akibat dunia internasional yang makin gencar dalam menerapkan berbagai cara untuk melakukan pembatasan masuknya barang-barang impor. Kondisi ini pada gilirannya berdampak terhadap daya saing produk nasional di pasar global. Yang paling mendesak bagi pelaku industri adalah bagaimana Pemerintah bisa membantu dalam penetapan harga produk di pasar global. Sangat mengherankan di saat Indonesia menjadi pemain ekspor kayu lapis terbesar di dunia, namun tidak berdaya dalam menetapkan harga produknya di pasar global (utamanya di China), sebagaimana disampaikan Direktur PT. Naga Bhuana. *Market intelligence* sangat dibutuhkan untuk membantu menghadapi situasi semacam ini yang memiliki kapasitas dalam memberikan *endorsement* bagi pelaku usaha.

Sumber: hasil wawancara dengan pelaku usaha (2018)

Pelayanan Pengurusan Dokumentasi Barang Ekspor Berbasis Online

Indonesia National Single Window atau INSW sebagai produk kebijakan Pemerintah berdasar amanah Perpres Nomor 10 tahun 2008 dikembangkan untuk mendukung pengurusan, pemrosesan, dan pembuatan keputusan data dan informasi barang ekspor dan impor secara tunggal [14]. INSW, hingga saat ini, telah berhasil menyatukan 18 kementerian lembaga yang bergabung menjadi peserta layanan INSW. Dalam terapan integrasi layanan antar K/L dan pemerintahan daerah, dilaksanakan sesuai standar Single window yang disepakati oleh semua negara peserta ASEAN, yang dikenal sebagai standar "3-single", yaitu: (1) *single submission of data & information*, (2) *single & synchronous processing*, dan (3) *single decision making*. Fakta di lapangan memberikan ilustrasi masih beragamnya prosedur (non-single system) yang menyebabkan berbagai sub-sistem kegiatan dalam rantai pasok komoditas ekspor belum dapat diintegrasikan [10].

Pengurusan dokumen barang ekspor secara on-line belum berjalan efektif-efisien

Apa yang selama ini dirasakan para pelaku usaha ekspor dalam pengurusan dokumen barang secara *on-line* melalui portal INSW adalah ketidak-handalan kecepatan layanan akibat sistem yang seringkali mengalami *error* bahkan *down*. Di samping itu, antar sistem belum dapat terkoneksi secara langsung, sehingga menghambat kelancaran dalam arus informasi barang ekspor.

Sumber: hasil wawancara dengan pelaku usaha (2018)

Peran INSW belum sepenuhnya mampu untuk mengintegrasikan seluruh layanan dalam proses pengangkutan komoditas (ekspor) secara efektif-efisien. Implementasi INSW sebagai bagian dari pemanfaatan teknologi

informasi dan komunikasi belum mampu untuk mensinkronisasikan proses pengurusan barang dari hulu hingga hilir secara online dikarenakan banyaknya entitas/stakeholders yang terlibat. Selain itu, tidak sinkronnya peraturan pusat-daerah, termasuk proses perijinan di level lokal (daerah) secara *off-line*, masih menjadi penghambat kecepatan pengurusan administrasi/dokumentasi barang. Bentuk keluhan yang relatif sering disampaikan para pelaku ekspor adalah sistem layanan *online* yang sering terhenti (*down*) sehingga pelaku ekspor harus melakukan pengurusan dokumen secara manual.

Restrukturisasi layanan pelabuhan

Upaya yang telah dilakukan sektor swasta (penyedia jasa layanan barang di pelabuhan) seperti PT. Jakarta Internasional Container Terminal (JICT), Jakarta dan PT. Terminal Teluk Lamong, Surabaya antara lain: (1) pengembangan otomatisasi gate, jalan tol dan koneksi jalur KA menuju JICT, (2) pengembangan sistem layanan terintegrasi secara on-line yang disebut My JICT, (3) otomatisasi fasilitas di sisi pelabuhan seperti *automated stacking crane*, (4) pengembangan layanan antar-terminal petikemas di kawasan pelabuhan Tanjung Perak (*integrated container mover*) [7][15]. Usaha-usaha tersebut ditempuh para penyedia jasa layanan pelabuhan dalam rangka meningkatkan efisiensi. Namun demikian, dukungan dan intervensi dari Pemerintah masih sangat dibutuhkan untuk mengatasi permasalahan yang kompleks dan melibatkan banyak kepentingan.

Akses ekspor perikanan secara langsung terkendala pagar pelabuhan

Usaha untuk ekspor perikanan secara langsung dari Pelabuhan Perikanan Tenau Kupang, NTT melalui Pelabuhan Peti Kemas Tenau belum dapat berjalan mulus dikarenakan belum dibukanya akses jalan dari Pelabuhan Perikanan Tenau ke Pelabuhan Peti Kemas Tenau yang letaknya bersebelahan dan hanya dibatasi pagar. Dalam menghadapi kendala seperti ini, Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) NTT berharap pihak Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dapat membantu menangani kendala ekspor perikanan langsung dari provinsi setempat.

Sumber: dikutip dari media online Antara NTT dalam <https://kupang.antaranews.com/berita/6414/menko-kemaritiman-berperan-tanqani-kendala-ekspor>

Rekomendasi Kebijakan

Mencermati kompleksitas masalah dalam pengembangan ekspor produk nasional yang telah diuraikan di muka, dapat disimpulkan bahwa infrastruktur masih menghadapi sejumlah hambatan sehingga belum mampu mendukung kinerja ekspor nasional. Pada saat yang sama, aspek-aspek yang bersifat administratif-birokratif turut berkontribusi menambah beban biaya. Keduanya secara akumulatif berdampak pada ketidaklancaran proses pengiriman barang ekspor dan berujung pada pelemahan daya saing. Oleh karena itu, upaya peningkatan kinerja ekspor nasional melalui tindakan (program kegiatan) yang secara spesifik dan sistematis perlu didorong secara terus-menerus sebagaimana telah diformulasikan melalui proses dialog secara intens melibatkan peran aktif para pelaku usaha dan pemangku kebijakan yang terkait.

Orientasi Kebijakan	Bentuk Kegiatan	Thp Implementasi		Institusi (Kementerian/Lembaga) terkait
		J. Pendek	J. Panjang	
Memperkokoh infrastruktur ekspor nasional	Penyusunan Master Plan Infrastruktur Ekspor Nasional	v		Kemenko. Kemaritiman Kemenko. Perekonomian Kemen. Perhubungan, Kemen. PUPR, Kemen. Perdagangan, Kemen. Perindustrian, Kemen. Pertanian, Kemen. Kelautan dan Perikanan, Kemen. ESDM
	Peningkatan kapasitas dan layanan pelabuhan		v	Kemen. Perhubungan, Kemen. BUMN, PT. Pelindo
	Peningkatan konektivitas darat-laut melalui pembangunan jalur rel KA		v	Kemen. BUMN, Kemen. Perhubungan,

Orientasi Kebijakan	Bentuk Kegiatan	Thp Implementasi		Institusi (Kementerian/Lembaga) terkait
		J. Pendek	J. Panjang	
	yang terintegrasi dengan sistem pelabuhan (kepabeanan)			PT. KAI, PT. Pelindo
Perbaikan tata kelola administrasi dan birokrasi dalam pengurusan barang ekspor	Integrasi layanan administrasi (dokumentasi) barang ekspor secara online melalui single-system INSW	v		Operator Portal INSW, KSOP - Kemen. Perhubungan Ditjen Bea Cukai-Kemenkeu, Kemen. Kominfo
	Penyederhaan proses perijinan dan legalitas usaha ekspor.	v		KSOP - Kemen. Perhubungan, Kemen. Perdagangan, Kemen. Dalam Negeri, KSOP, Ditjen Bea Cukai-Kemenkeu, Pemerintah Daerah
	Harmonisasi dan sinkronisasi berbagai peraturan baik secara vertikal (pusat-daerah) maupun horisontal (lintas sektor) yang terkait dengan proses perijinan dan administrasi barang.	v		Kemenko. Kemaritiman, Kemenko. Perekonomian, Kemen. Dalam Negeri, Ditjen Bea Cukai-Kemenkeu
	Percepatan proses pengecekan barang-barang ekspor di pabean dan karantina.	v		Ditjen Bea Cukai-Kemenkeu, Kemen. Pertanian, BPOM – Kemen. Kesehatan
Fasilitasi Pemerintah untuk merangsang produktivitas usaha dan industri berorientasi ekspor.	Kebijakan tarif untuk meningkatkan produktivitas para pelaku usaha		v	Kemen. Keuangan Kemen. Perdagangan
	Subsidi listrik bagi industri berorientasi pasar ekspor		v	Kemen. Keuangan, Kemen. ESDM, PT. PLN
	Pembenahan aturan dan review tarif pajak, bea masuk, restitusi pajak ekspor dan kebijakan anti dumping.	v		Ditjen Pajak-Kemenkeu
	Tinjau ulang tarif-tarif jasa layanan di pelabuhan yang dapat membebani pelaku usaha ekspor (misal: biaya demurrage).	v		Kemen. Perhubungan, PT. Pelindo

Ucapan Terimakasih

Tim Pokja Infrastruktur Penunjang Ekspor - UNIED dengan dukungan Lembaga Pembiayaan Ekspor Nasional/LPEI Indonesia Eximbank menyampaikan apresiasi yang setinggi-tingginya kepada seluruh pihak yang telah memberikan kontribusi pemikiran, masukan, data dan informasi yang sangat bermanfaat selama proses perumusan Policy Brief ini berjalan.

Pustaka

- [1] Bank Indonesia. 2015. "Analisis Daya Saing dan Strategi Industri Nasional di Era Masyarakat Ekonomi Asean dan Perdagangan Bebas", Working Paper, Jakarta.
- [2] Djankov, S., C. Freund, and C. Pham. 2006. "Trading on Time." Policy Research Working Paper No. 3909, World Bank, Washington, DC.
- [3] <https://bisnis.tempo.co/read/1055878/presiden-jokowi-sindir-ekspor-indonesia-kalah-dengan-tetangga>; "Presiden Jokowi Sindir Ekspor Indonesia Kalah dengan Tetangga", dalam media online Tempo, tanggal 31 Januari 2018.
- [4] https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3458166/jokowi-ri-akan-masuk-4-besar-ekonomi-dunia-di-2045?_ga=2.124749130.1582268772.1530843239-1981365107.1530843237; "Jokowi: RI akan Masuk 4 Besar Ekonomi Dunia di 2045", dalam media online Detik Finance, tanggal 27 Maret 2017

- [5] <http://www.tribunnews.com/bisnis/2018/02/03/menteri-perdagangan-umumkan-target-ekspor-2018-sebesar-11-persen>; "Menteri Perdagangan Umumkan Target Ekspor 2018 Sebesar 11 Persen" dalam media online Tribun Bisnis, tanggal 3 Februari 2018.
- [6] International Trade Center dalam <https://www.trademap.org>
- [7] Jakarta International Container Terminal. 2018. "Peran JICT Dalam Memacu Laju Ekspor Nasional", disampaikan dalam FGD Optimalisasi Peran Angkutan Multimoda Guna Memacu Ekspor Nasional, Jakarta, 23 Maret 2018.
- [8] Kementerian Perhubungan: "Tantangan Regulasi dalam Penyelenggaraan Logistik Nasional dalam rangka Mendorong Kinerja Ekspor", disampaikan dalam FGD Optimalisasi Peran Angkutan Multimoda Guna Memacu Ekspor Nasional, Jakarta, 23 Maret 2018.
- [9] Li, Y., and J. Wilson, J. 2009. "Trade Facilitation and Expanding the Benefits of Trade: Evidence from Firm Level Data." Asia-Pacific Research and Training Network on Trade (ARTNeT), an initiative of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP) and the International Development Research Center (IDRC), Canada.
- [10] Pengelola Indonesia National Single Window / INSW. 2018. "Integrasi Informasi Dalam Mendukung Pola Rantai Pasok Produk Export Indonesia", disampaikan dalam FGD Optimalisasi Peran Angkutan Multimoda Guna Memacu Ekspor Nasional, Jakarta, 23 Maret 2018.
- [11] Peraturan Kementerian Perdagangan Nomor 82 Tahun 2017 tentang Ketentuan Penggunaan Angkutan Laut dan Asuransi Nasional untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu.
- [12] Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 63/PERMEN-KP/2017 tentang Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2015-2019.
- [13] Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.
- [14] Peraturan Presiden RI Nomor 10 Tahun 2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Dalam Kerangka *Indonesia National Single Window*.
- [15] PT. Terminal Teluk Lamong. 2018. "Dukungan Infrastruktur Transportasi dan Daya Saing Kinerja Ekspor", disampaikan dalam FGD Optimalisasi Peran Angkutan Multimoda Guna Memacu Ekspor Nasional, Jakarta, 23 Maret 2018.
- [16] Pusat Data dan Sistem Informasi, Kementerian Perdagangan dalam <http://www.kemendag.go.id/id/economic-profile/economic-indicators/indonesia-export-import>
- [17] Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan. 2018. *Keynote speech* dalam acara FGD: Optimalisasi Peran Angkutan Multimoda Guna Memacu Laju Ekspor Nasional, Hotel Borobudur, Jakarta, 23 Maret 2018.
- [18] The World Bank and PUSTRAL UGM, 2017. "An Assessment of Selected Measures from the Economic Policy Packages on Investment Promotion and Logistics", Research Report.
- [19] World Bank Report, "The Logistics Performance Index and Its Indicators". 2007-2016. Washington, DC.
- [20] World Economic Forum, "The Global Competitiveness Report 2017-2018". Geneva.

Biografi Singkat Penulis

Danang Parikesit adalah Guru Besar Transportasi Universitas Gadjah Mada dan saat ini aktif sebagai Ketua Tim Pokja Infrastruktur Penunjang Ekspor University Network for Indonesia Export Development (UNIED) yang didukung oleh Indonesia Eximbank.

Hengki Purwoto adalah Ekonom dari Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Gadjah Mada dan saat ini tergabung dalam Tim Pokja UNIED – Indonesia Eximbank bidang Infrastruktur Penunjang Ekspor.

Joewono Soemardjito dan **Lilik Wachid Budi Susilo**, keduanya adalah Peneliti pada Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) Universitas Gadjah Mada yang selama ini aktif terlibat dalam kegiatan penelitian di bidang rantai pasok, logistik, dan transportasi.

Disclaimer

Policy Brief ini merupakan hasil formulasi Tim Pokja Infrastruktur Penunjang Ekspor UNIED, yang dibentuk untuk mendukung pelaksanaan tugas Pemerintah yang diamanatkan kepada Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia/LPEI – Indonesia Eximbank. Subtansi dalam Policy Brief ini tidak merefleksikan kebijakan resmi dari Pemerintah namun merupakan pandangan Tim Perumus.

Untuk informasi yang lebih rinci mengenai hasil kajian, data dan referensi yang menjadi rujukan dalam Policy Brief ini dapat menghubungi Enny Listyorini, Senior Vice President Indonesia Eximbank – Divisi IEB Institute (enny@indonesiaeximbank.go.id) dan Prof. Danang Parikesit, Ketua Tim Pokja Infrastruktur Penunjang Ekspor UNIED (dparikesit@ugm.ac.id)
