

DAYA DUKUNG SEKTOR PERHUBUNGAN LAUT UNTUK MENYONGSONG MASYARAKAT EKONOMI ASEAN : PELUANG DAN TANTANGAN

Oleh :

Sumarna Pradja¹⁾

E-mail : nana.sumarna@widyatama.ac.id

¹⁾Dosen Fakultas Bisnis dan Manajemen Universitas Jenderal Soedirman

ABSTRACT

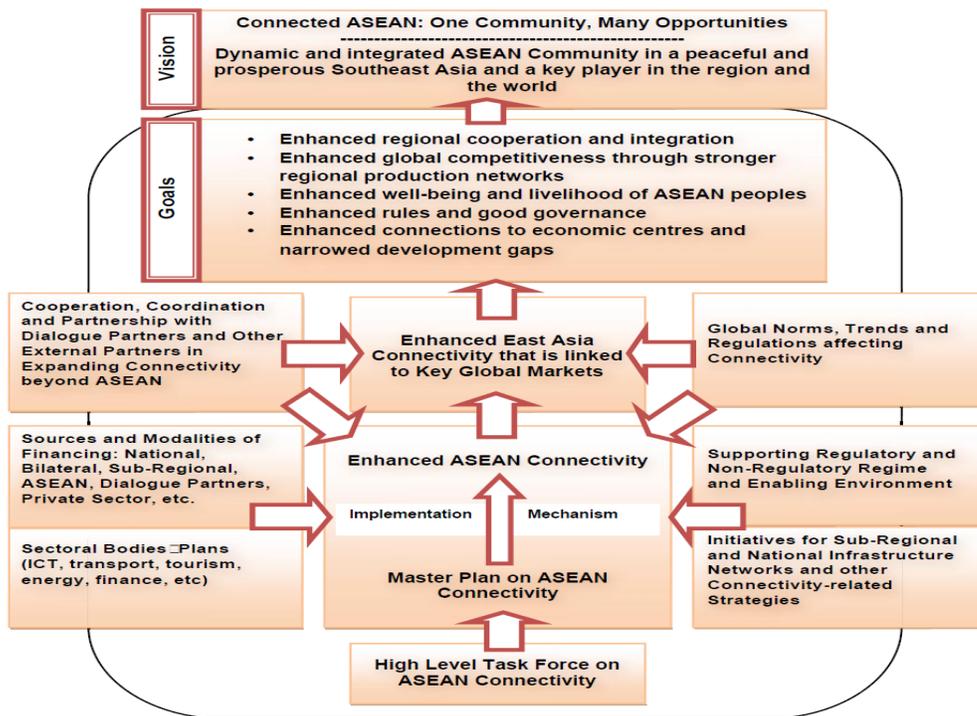
The Vision of Association Of South East Asia Nations (ASEAN) is to establish ASEAN Economic Community (AEC) by 2015, with one of its mission is to create connectivity among ASEAN countries in order to guarantee the member countries obtain a strong bargaining power, competitiveness and sustainability against global economy changes.

Eventhough the global economy condition is unstable nowadays, the ASEAN economy growth significantly to achieve rank number 2 in Asia after the China Economy Growth, and the Asean trade volume recorded at 40% of the global trade volume, where its logistic or transportation is dominated by sea transportation/vessels. Indonesia has the opportunity to get benefit from the logistic side. However too optimalize benefit from AEC, Indonesia has to upgrade its global competitiveness such as to upgrade the Logistic Performance Index, as well as lowering logistic cost that currently stated at 26%of PDB. Some initiative has been done by Indonesian government to increase the nation transportation system such as implementing the National Logistic System (SISLOGNAS), and Master Plan of Accelerating and Expanding Indonesian Economy Development (MP3EI)

Keywords : ASEAN, Global Competitiveness, Logistic Performance Index, Logistic Cost, Connectivity, SISLOGNAS, MP3EI

PENDAHULUAN

Perkumpulan bangsa-bangsa Asia Tenggara (ASEAN) mempunyai visi untuk membangun Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015 dan salah satu misinya adalah membangun Konektivitas ASEAN yang dapat menjamin komunitas ASEAN lebih kompetitif dan mempunyai daya tahan tinggi terhadap perubahan ekonomi global. ASEAN *Connectivity* dibentuk berdasarkan kesepakatan dalam ASEAN *Summit* ke-15 di Thailand pada tanggal 24 Oktober 2009, dan diperkuat dalam ASEAN *Summit* ke-16 di Vietnam pada tanggal 8-9 April 2010 yang menggariskan perlunya Master Plan of ASEAN *Connectivity* (MPAC) (Lihat Gambar 1) dengan sasaran dan jadwal waktu yang jelas termasuk pembangunan dan pembiayaan infrastruktur sebagai pelaksanaan dari MPAC tersebut.



Gambar 1 VisidanTujuan ASEAN Connectivity

Sumber: Master Plan on ASEAN *Connectivity*, Jan. 2011

Terdapat 5 tujuan yang ingin dicapai melalui konektivitas negara-negara ASEAN :

1. Meningkatkan kerjasama dan integrasi regional
2. Meningkatkan daya saing global melalui penguatan jaringan produksi regional
3. Meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup masyarakat ASEAN
4. Meningkatkan penegakkan aturan dan tata-kelola yang baik (good governance)
5. Meningkatkan koneksitas ke pusat-pusat ekonomi dan mempersempit jurang pembangunan

Membangun konektivitas diantara negara-negara ASEAN dipercaya dapat meningkatkan kerjasama ekonomi melalui perdagangan, investasi, pariwisata, dan pembangunan sektor-sektor ekonomi lainnya. MPAC berisi identifikasi dari beberapa proyek-proyek transportasi yang menjadi prioritas untuk dibangun termasuk ASEAN Highway Network, Melaka-Pekanbaru Interconnection, West Kalimantan-Sarawak Interconnection, dan studi RoRo dan *short-sea shipping*.

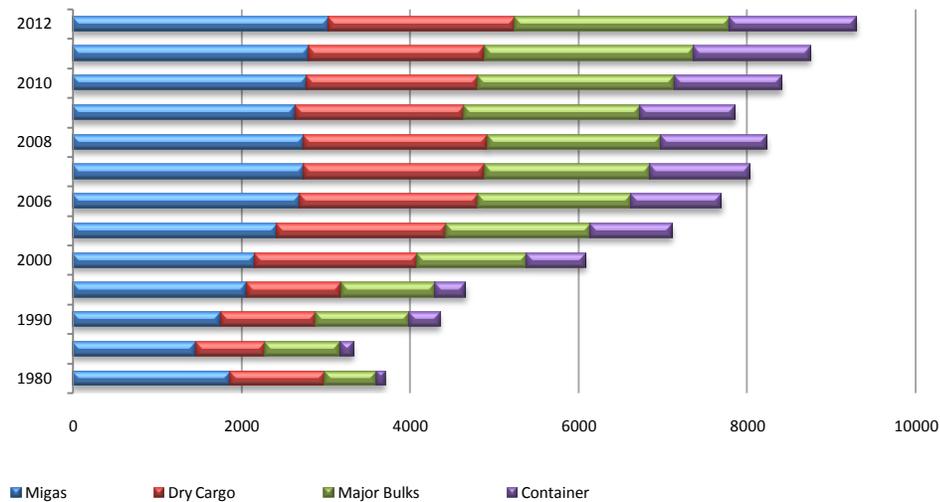
PEMBAHASAN

Perkembangan Arus Perdagangan Melalui Laut Dalam Sepuluh Tahun Terakhir

Salah satu moda perdagangan internasional yang akan memperoleh pengaruh positif dengan adanya peningkatan konektivitas di negara-negara ASEAN adalah perdagangan internasional dengan menggunakan moda transportasi laut.

Untuk jangka waktu yang sangat lama kedepan, perdagangan dunia melalui laut masih akan mendominasi pergerakan barang antar negara dan antar benua. **Gambar 2** memperlihatkan peningkatan perdagangan dunia melalui laut dari tahun 1980 sampai tahun 2012 dan tumbuh sebesar 4% dengan total volume menyentuh angka 8,7 miliar ton.

Ekspansi tersebut didorong oleh pertumbuhan yang cepat dalam volume *dry cargo* (5,6 persen) yang digerakkan oleh peti kemas dan perdagangan besar, yang tumbuh sebesar 8,6 persen (dalam ton) dan 5,4 persen, masing-masing tahun 2011 dan 2012. Arus perdagangan internasional dengan menggunakan peti kemas utamanya dipicu oleh arus perdagangan dari Amerika Serikat dan Eropa dan oleh permintaan impor berkelanjutan untuk bahan mentah di negara berkembang besar lainnya, terutama Cina dan India.



Gambar 2 : Perdagangan Internasional Melalui Laut Berdasarkan tipe kargo tahun 1980-2012 (Dalam Juta Ton). Sumber: UNCTAD, 2013

Arus barang curah kering utamanya ditopang oleh pertumbuhan perdagangan bijih besi (6 persen), yang melayani permintaan impor yang kuat di China, yang membutuhkan sekitar dua pertiga dari volume perdagangan bijih besi global pada 2011. Volume perdagangan tanker (minyak mentah, produk minyak olahan, dan cair minyak bumi dan gas) tetap berada hampir rata, tumbuh dengan kurang dari 1 persen akibat turunnya volume minyak mentah. Bersama-sama, perdagangan produk minyak olahan dan gas tumbuh sebesar 5,1 persen, terutama karena ledakan terbaru di perdagangan gas alam cair (LNG). Kontribusi negara-negara berkembang (*new emerging economies*) terhadap perdagangan lewat laut dunia juga

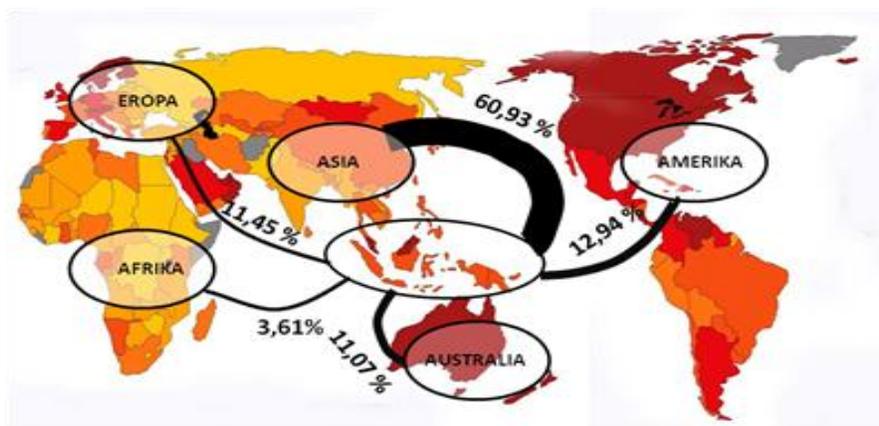
meningkat. Pada tahun 2011, total 60 persen dari volume perdagangan lewat laut dunia berasal dari negara-negara berkembang. Negara-negara berkembang sekarang pemain utama dunia baik sebagai eksportir dan importir, suatu pergeseran yang luar biasa dari pola sebelumnya.

Transportasi Indonesia, khususnya pelabuhan dan akses transportasi darat ke pelabuhan, harus mengantisipasi berkembangnya perdagangan internasional ini. Indonesia harus melakukan upaya besar untuk meningkatkan pangsa pasarnya dalam perdagangan global

Peluang Indonesia Mendapatkan Manfaat Dari Peningkatan Volume Perdagangan Melalui Laut

Sandhy Wijaya sebagai Corporate Secretary PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) menyatakan bahwa meski perekonomian dunia saat ini masih labil, perekonomian ASEAN masih tumbuh secara signifikan menempati posisi kedua tercepat di Asia, setelah Tiongkok. Saat ini, persentase perdagangan ASEAN berada pada posisi angka 40 persen dari seluruh kegiatan perdagangan di dunia, dan transportasi perdagangan ASEAN sangat didominasi transportasi laut.

Transportasi Indonesia, khususnya pelabuhan dan akses transportasi darat ke pelabuhan, harus mengantisipasi berkembangnya perdagangan internasional ini. Salah satu peluang yang dapat dimanfaatkan Indonesia dalam kaitannya dengan berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN adalah meningkatkan pangsa pasar dalam perdagangan internasional yang menggunakan peti kemas. **Gambar 3.** memperlihatkan posisi Indonesia saat ini dalam perdagangan dunia melalui laut yang menggunakan peti kemas.



Gambar 3 : Distribusi Pergerakan Peti Kemas Indonesia

Sumber: PT Pelindo I, Juli 2012

(Total Pergerakan Peti Kemas Tahun 2011 = 154 Juta TEUS

Total ekspor /import peti kemas Indonesia tahun 2011: 8.96 juta Teus)

Gambar 3 memperlihatkan bahwa 60,93% perdagangan laut Indonesia berlangsung dengan negara-negara Asia. Sedangkan perdagangan melalui laut dengan Amerika, Eropa dan

Australia masing-masing memberikan kontribusi sebesar 12,94% : 11, 45% dan 11,07% terhadap total volume perdagangan Indonesia melalui laut.

Indonesia saat ini memiliki 111 pelabuhan komersial yang diusahakan dan dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia, 1481 pelabuhan non- komersial, dan 800 dermaga khusus. Dari seluruh pelabuhan yang diusahakan di Indonesia, volume pergerakan peti kemas Indonesia pada tahun 2011 baru mencapai 8,94 juta Teus. Padahal total pergerakan peti kemas dunia pada tahun 2011 mencapai 154 juta Teus. Dengan demikian pangsa pasar peti kemas Indonesia baru mencapai 5,81% dari total pergerakan peti kemas dunia. Dengan pertumbuhan peti kemas dunia berada pada kisaran 5%-6% dalam sepuluh tahun terakhir, maka pangsa pasar peti kemas di Indonesia masih bisa ditingkatkan menjadi 10% dari total pangsa pasar dunia dalam 5 tahun ke depan.

Hambatan Infrastruktur

Tantangan terbesar yang dihadapi Indonesia untuk dapat memperoleh manfaat secara optimal dari berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN di tahun 2015 adalah masih buruknya infrastruktur yang dimiliki Indonesia dan termasuk di dalamnya infrastruktur transportasi laut. (pelabuhan) (lihat Tabel 1). Hal ini memberikan akibat yang sangat besar bagi daya saing Indonesia di dalam perdagangan internasional

Setelah kekuatan besar ekonomi dunia bergejala mulai pudar di belahan bumi bagian barat dan ketika banyak negara besar dan menengah di Asia mengalami peningkatan ekonomi yang sangat besar, maka tantangan besar utama yang akan muncul dari skala regional dan global adalah daya saing Indonesia yang masih belum tinggi, bahkan dalam skala Asia.

Dalam skala waktu yang cepat Cina sudah menjadi kekuatan besar ekonomi dunia dan India menyusul dibelakangnya. Perlahan tapi pasti Vietnam dan Myanmar menggeliat maju secara cepat sementara Singapura, Malaysia, dan Thailand sudah berada lebih dahulu didepan barisan negara-negara maju di Asia Tenggara. Kalau kita melihat daya saing global Indonesia pada posisi Asia saja, maka menurut *Global Competitiveness Report* edisi 2013-2014, Indonesia berada pada peringkat nomer 5 setelah Singapore, Malaysia, Brunei Darussalam, dan Thailand (Lihat Tabel 1).

Table 2. memperlihatkan peringkat kualitas infrastruktur Indonesia, termasuk transportasi dari tahun 2009 sampai 2014 dalam posisi 148 negara. Dalam tabel terlihat bahwa Indonesia mengalami peningkatan peringkat kualitas infrastruktur secara keseluruhan dari peringkat 96 di tahun 2009 menjadi peringkat 82 di tahun 2011, namun tetap bertahan di peringkat 82 di tahun 2013. Dalam hal peringkat infrastruktur, sesungguhnya pada tahun 2013 Indonesia masih berada di ranking bawah dari 148 negara. Demikian pula halnya dengan peringkat kualitas transportasi (jalan, KA, pelabuhan, dan bandara) yang mengalami kenaikan peringkat dari 2009 ke 2013, namun tetap berada didalam kelompok bawah dari 148 negara.

Tabel 1 Daya Saing Indonesia Dibanding Negara-Negara ASEAN

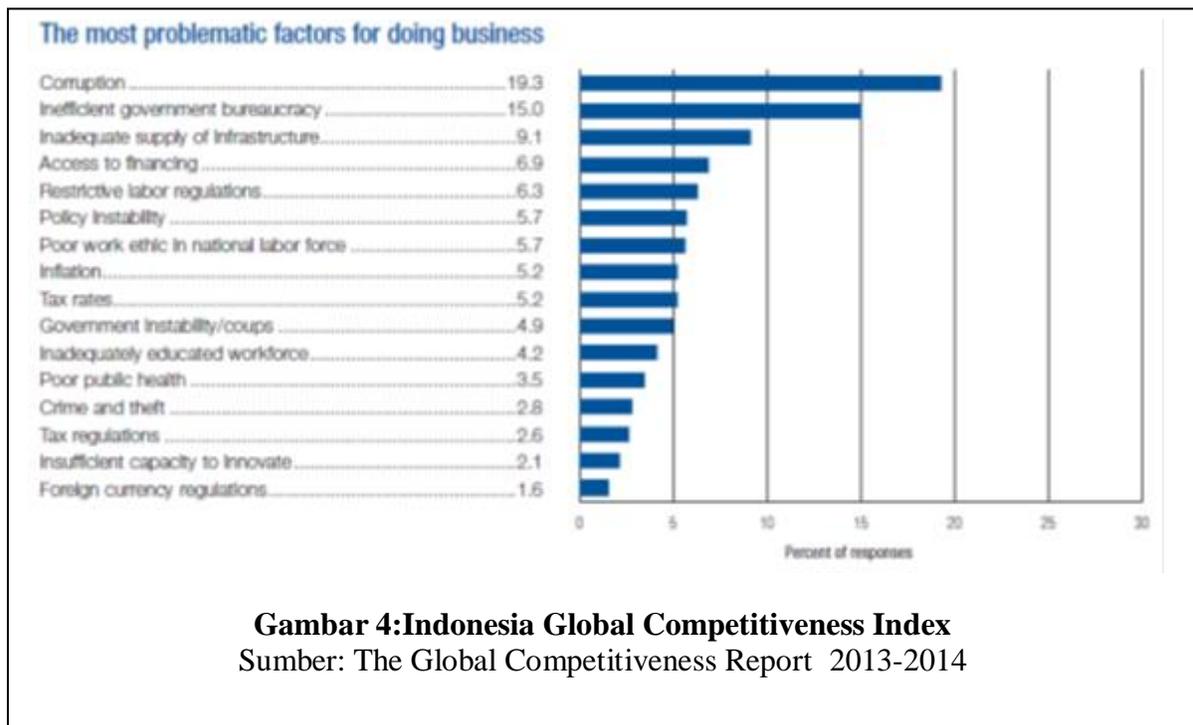
Tahun	Indonesia	Malaysia	Thailand	Vietnam	Philippines
2013					
<i>Infrastruktur</i>	82	25	61	110	98
Jalan	78	23	42	102	87
Kereta Api	44	18	72	58	89
Pelabuhan	89	24	56	98	116
Angkutan Udara	68	20	34	92	113
Listrik	89	37	58	95	93
Telepon Selular	62	27	49	21	81
Telepon Tetap	82	79	96	88	109

Sumber : The Global Competitiveness Raport, 2013-2014

Tabel 2. Daya Saing Global Pada Infrastruktur Transportasi

Indikator Infrastruktur	2009-2010		2011-2012		2013-2014	
	Nilai	Peringkat	Nilai	Peringkat	Nilai	Peringkat
		/148		/148		/148
Kualitas Infrastruktur keseluruhan	NA	96	3.9	82	4.0	82
Kualitas Jalan	NA	94	3.5	83	3.7	78
Kualitas Infrastruktur KA	NA	60	3.1	52	3.5	44
Kualitas Infrastruktur	NA	95	3.6	103	3.9	89

Sumber : The Global Competitiveness Report 2013-2014

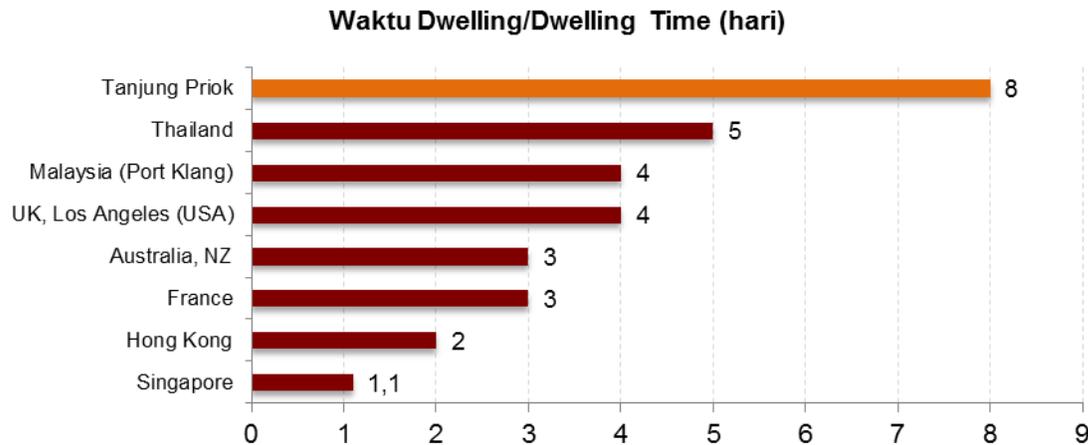


Gambar 4. memperlihatkan kenyataan bahwa dalam tahun 2013-2014 ini pun infrastruktur Indonesia masih tetap memegang posisi sebagai salah satu dari tiga faktor besar yang menghambat investasi dan bisnis ekonomi. Mengingat infrastruktur masuk dalam salah satu pilar yang utama dalam peningkatan daya saing global, maka seharusnya kita melakukan perubahan besar dalam cara-cara kita membangun infrastruktur Indonesia kedepan, khususnya dalam waktu RENSTRA 2015-2019.

Masalah suplai infrastruktur dalam bentuk penyediaan infrastruktur yang memadai dari sisi jumlah dan kualitasnya, berada di bawah masalah birokrasi pemerintahan yang tidak efisien dan masih merebaknya korupsi di Indonesia.

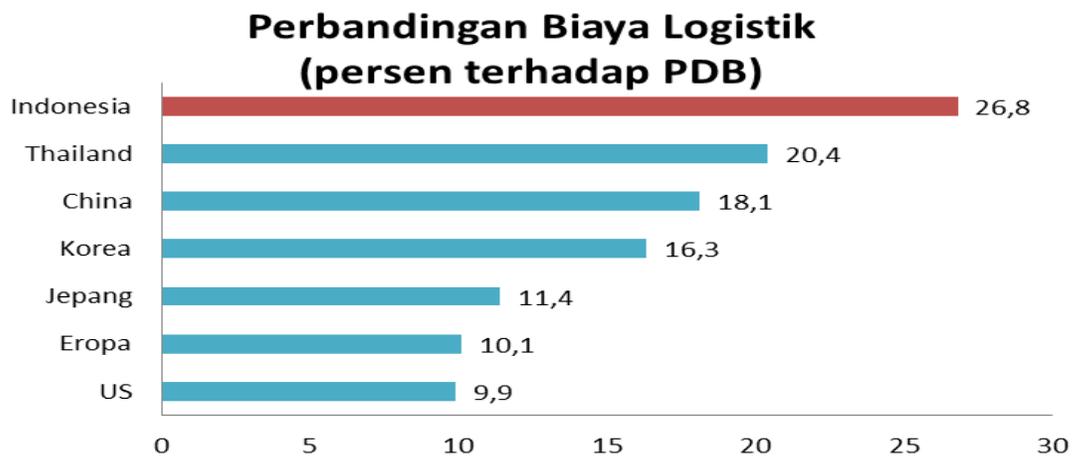
Implikasi Kondisi Infrastruktur Terhadap Biaya Logistik Nasional

Infrastruktur transportasi laut Indonesia yang tidak memadai baik dari segi jumlah maupun kualitasnya sebagaimana disinyalir oleh Global Competitiveness Report Tahun 2013-2014, setidaknya membawa dua implikasi penting. Pertama, kuantitas infrastruktur laut yang tidak memadai berpengaruh terhadap konektivitas antar wilayah di Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan. Kedua, kualitas infrastruktur laut yang kurang mengakibatkan tingginya dwelling time time di pelabuhan-pelabuhan Indonesia yang saat ini masih berada di atas 8 hari (lihat Gambar 5). Hal ini turut memberikan kontribusi terhadap tingginya biaya logistik di Indonesia yang saat ini mencapai 26,8 persen dari Pendapatan Domestik Bruto Indonesia. (lihat Gambar 6).



Gambar 5 : Waktu Dwelling Time (Bongkar Muat) Tanjung Priok Dibanding Beberapa Negara

Sumber : Paparan Direktur Transportasi BAPPENAS, 2013



Gambar 6 Perbandingan Biaya Logistik Terhadap Produk Domestik Bruto (dalam %)

Sumber : Paparan Direktur Transportasi BAPPENAS, 2013

Inisiatif Indonesia Untuk Menurunkan Biaya Logistik Nasional

Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 dan Cetak Biru Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS) melakukan pentahapan pengembangan SISLOGNAS mulai tahun 2011 sampai dengan 2025 . Sasaran pengembangan logistik nasional pada tahun 2011-2015 adalah penguatan sistem logistik domestik dengan meletakkan dasar yang kokoh bagi terwujudnya Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien dalam rangka mencapai visi *Locally Integrated* dan mewujudkan landasan yang memadai untuk berintegrasi dengan jejaring logistik ASEAN. Untuk itu dilakukan pembenahan regulasi, pengembangan SDM, dan peningkatan infrastruktur logistik sehingga terwujud integrasi logistik lokal dan nasional. Untuk itu ongkos Logistik Nasional terhadap GDP tahun 2015 turun 3 % dari tahun 2011 dan Score Logistic Performance Index (LPI) Indonesia menjadi 3,1.

Pengukuran LPI menurut World Bank terdiri atas enam faktor yaitu :

1. Efisiensi proses di kepabeanan
2. Kualitas infrastruktur
3. Biaya pengiriman yang kompetitif
4. Kompetensi dan kualitas jasa logistik
5. Kemampuan melacak dan menelusuri barang
6. Waktu tempuh

Nilai LPI sendiri, berkisar antara 1 (sangat rendah) sampai 5 (sangat bagus). Saat ini Indonesia menduduki posisi ke 6 dalam LPI dibanding negara ASEAN lainnya. Posisi Indonesia dalam LPI tertinggal jauh dibanding Singapura, Malaysia, Thailand, Filipina bahkan Vietnam.

Tabel 3
Peringkat Logistic Performance Index ASEAN

Negara	Tahun	
	2010	2012
Singapura	2	2
Malaysia	27	29
Thailand	35	38
Filipina	44	52
Vietnam	53	53
Indonesia	75	59
Myanmar	133	129

Sumber: World Bank

Persiapan menyongsong integrasi jejaring logistik nasional dengan jejaring logistik ASEAN dilakukan dengan memperkuat integrasi Logistik Dalam Negeri, sinkronisasi, koordinasi dan integrasi dengan jejaring logistik ASEAN, dan meletakkan dasar landasan yang kokoh untuk berintegrasi dengan jejaring logistik Global dalam rangka mencapai visi *Globally Connected*. Pada tahapan ini diharapkan Ongkos Logistik Nasional terhadap GDP pada tahun 2020 turun 4 % dari tahun 2015 dan Score LPI Indonesia 3,5. Saat ini besarnya ongkos logistik nasional terhadap GDP masih berada pada angka 26,8% dari GDP.

Beroperasinya Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien yang terintegrasi dengan jejaring logistik Global serta integrasi Sistem Logistik Nasional kedalam Jaringan Logistik Global Sehingga akan memungkinkan terwujudnya Konektivitas Logistik Global.

Pada akhir tahun 2025 diharapkan ongkos Logistik Nasional terhadap GDP turun 5 % dari tahun 2020 dengan Score LPI Indonesia 3,5.

Selain inisiatif SISLOGNAS, Pemerintah Indonesia berupaya untuk meningkatkan konektivitas nasional dengan menetapkan Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dengan membangun enam koridor pertumbuhan ekonomi yang mengintegrasikan di dalamnya pembangunan sektor transportasi secara keseluruhan (darat, laut, udara dan perkereta apian).

Pembangunan 6 koridor pertumbuhan ekonomi tersebut diperkirakan membutuhkan dana sebesar Rp. 2.500 triliun untuk investasi infrastruktur di koridor ekonomi, dimana diantaranya investasi untuk membangun transportasi saja mencapai sekitar Rp. 886 triliun (RPJPN, 2011). Besarnya dana yang dibutuhkan untuk membangun 6 koridor ekonomi tersebut menimbulkan masalah pembiayaan yang serius karena kemampuan anggaran pemerintah pusat dan pemerintah daerah yang terbatas, sehingga porsi pembiayaan sebagian besar diharapkan dapat dipenuhi oleh pihak swasta melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS).

KESIMPULAN

Masyarakat Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community*) yang akan mulai diberlakukan pada tahun 2015 memberikan peluang bagi peningkatan perdagangan internasional Indonesia dengan negara-negara ASEAN khususnya perdagangan internasional melalui laut.

Untuk memperoleh manfaat peningkatan pangsa pasar perdagangan internasional melalui laut khususnya pangsa pasar perdagangan dengan menggunakan peti kemas, maka Indonesia harus terus menerus mengupayakan untuk dapat menurunkan biaya logistik nasional dan menaikkan daya saing globalnya khususnya terhadap negara-negara ASEAN.

Berbagai upaya tengah dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk menurunkan biaya logistik secara berkelanjutan dengan menerapkan Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS) dan menerapkan program MP3EI, dimana penerapan MP3EI sendiri masih terkendala oleh masalah pembiayaan yang diharapkan sebagian besar dapat dipenuhi oleh swasta melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS).

DAFTAR PUSTAKA

Australian Aid-Indonesia Infrastructure Initiatives (IndII). *Academic Paper to Support National Port Master Plan Decree: Creating an Efficient, Competitive and Responsive Port System for Indonesia*, Technical Report, March 2012.

Bappenas. Bahan Lokakarya I Background Study untuk Penyusunan RPJMN III 2015-2019 Sektor Transportasi, Jakarta, 11 September 2013.

<http://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>

Jurnal Maritim (2013), *Didominasi Transportasi Laut, 40 Persen Perdagangan Dunia Terjadi di ASEAN*, Edisi 22, 20 Agustus 2014.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas (2013) *Public Private Partnerships Infrastructure Projects Plan in Indonesia 2013*, Jakarta, November 2013.

Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025

PT. Pelindo I, (2011) *Distribusi Pergerakan Peti Kemas Indonesia*

The *Global Competitiveness Report 2013-2014*

UNCTAD Secretariat (2012) *Review of Maritime Transport 2012*, New York and Geneva, 2012.

Wirabrata , A., (2013). *Peningkatan Logistic Performance Index (Lpi) Dan Rendahnya Infrastruktur Pendukung*, Info Singkat Vol. V, No. 09/I/P3DI/Mei/2013.