

## Fasilitasi Perdagangan Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global

Buku *Fasilitasi Perdagangan Kesiapan Indonesia menghadapi Persaingan Global* ini mengupas langkah-langkah antisipatif dalam bentuk kebijakan dan implementasinya, baik dari pemerintah maupun pemerintah daerah untuk meraih manfaat optimal dari instrumen FP tersebut bagi peningkatan dan perluasan pasar ekspor dan pertumbuhan ekonomi nasional. Buku ini terdiri dari dua bagian, yaitu Bagian Kesatu "Fasilitasi Perdagangan dan Instrumen Pendukung" dan Bagian Kedua "Kesiapan Pemerintah Daerah dan Industri Manufaktur dalam Era Fasilitasi Perdagangan". Pada Bagian Kesatu terdapat empat tulisan yang me-review secara umum kesiapan melaksanakan FP dalam perspektif pemanfaatan peluang untuk meningkatkan volume perdagangan, dan uraian secara khusus mengenai dukungan dalam rangka FP, yaitu sosialisasi dan komunikasi dalam rangka implementasi *Indonesia National Single Window* (INSW) dan penyelenggaraan karantina. Bagian Kedua buku ini menyajikan dua tulisan, membahas contoh mengenai kesiapan pelaksanaan di tingkat pemerintah daerah dan industri manufaktur.

Maksud penulisan buku ini adalah untuk menambah referensi dan juga memberikan masukan kepada para pembuat kebijakan, terutama Anggota Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR-RI) terkait isu, permasalahan, dan alternatif kebijakan mengenai perjanjian FP dan pelaksanaannya, yang merupakan instrumen yang disepakati seluruh anggota WTO untuk meningkatkan efisiensi perdagangan global sehingga volume perdagangan meningkat dengan biaya per satuan yang menurun.

Lima tulisan yang disajikan dalam buku ini seperti diulas ringkas di atas merupakan hasil karya para peneliti pada Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR-RI. Kesemua tulisan tersebut mengandung informasi yang cukup memadai mengenai isu perjanjian FP dari TWO, dukungan yang diperlukan untuk dapat meraih manfaat dari FP tersebut, dan kesiapan Indonesia saat ini untuk mengimplementasikan dan meraih manfaat optimal dari FP untuk pertumbuhan ekspor dan ekonomi nasional serta daerah.

Fasilitasi Perdagangan Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global



## Fasilitasi Perdagangan Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global

**Editor:**  
Prof. Dr. Achmad Suryana, MS.



Diterbitkan oleh:  
Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI  
dan PT Balai Pustaka (Persero)



Diterbitkan oleh:  
Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI  
dan PT Balai Pustaka (Persero)



# **FASILITASI PERDAGANGAN**

## **Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global**

### **Editor:**

Prof. Dr. Achmad Suryana, MS.  
(Profesor Riset Bidang Ekonomi Pertanian,  
PSEKP – Kementerian Pertanian RI)



Diterbitkan oleh:  
Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI  
dan PT Balai Pustaka (Persero)



**FASILITASI PERDAGANGAN**  
**Kesiapan Indonesia Menghadapi**  
**Persaingan Global**

Penyunting Ahli: Prof. Dr. Achmad Suryana, MS.

Penyunting: Tim Balai Pustaka

Penata Letak: Tim Balai Pustaka

Perancang Sampul: Aly Ibnu Husein

Cetakan Kesatu, 2016

@Hak cipta dilindungi oleh undang-undang

Diterbitkan oleh

Penerbitan dan Percetakan

**PT Balai Pustaka (Persero)**

Jalan Bunga No. 8-8A

Matraman, Jakarta Timur 13140

Tel. (021) 8583369. Faks. (021) 29622129

Website: <http://www.balaipustaka.co.id>

382

h

Hariyadi, dkk

f

Fasilitasi Perdagangan Kesiapan Indonesia Menghadapi  
Persaingan Global/Hariyadi, dkk. – cet. ke-1 – Jakarta: Balai  
Pustaka, 2016.

xxvi 186 hlm.; 14,8 × 21 cm. – (Seri BP No. 6655)

1. Fasilitasi Perdagangan Kesiapan Indonesia Menghadapi  
Persaingan Global

I. Yuni Sudarwati II. Iwan Hermawan III. Lukman Adam  
IV. Dewi Wuryandani

EAN 978-602-260-101-2

**Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2002**

**tentang Hak Cipta**

- (1) Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) atau Pasal 39 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
- (2) Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

## KATA PENGANTAR

Dengan rasa syukur dan suka cita kami menyambut baik atas terbitnya buku “Fasilitasi Perdagangan, Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global”, sebuah kumpulan tulisan para peneliti Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Tidak diragukan, terbitnya buku ini akan dapat menambah khasanah pengetahuan baru terkait dengan isu fasilitasi perdagangan, sebuah persetujuan perdagangan internasional di bawah WTO yang Indonesia juga menjadi bagian penting dalam proses negosiasi Paket Bali pada tahun 2013. Selain itu, terbitnya buku ini juga sekaligus diharapkan dapat melengkapi kajian tentang langkah dan kebijakan Indonesia dalam menyikapi rezim persetujuan fasilitasi perdagangan seiring dengan semakin dekatnya proses pemberlakuan persetujuan tersebut.

Buku yang berisikan dua bagian tema utama, yaitu “Fasilitasi Perdagangan dan Instrumen Pendukung” dan “Kesiapan Pemerintah Daerah dan Industri Manufaktur dalam Era Fasilitasi Perdagangan”, memuat sejumlah aspek penting dalam pembahasan isu fasilitasi perdagangan, langkah-langkah antisipatif kebijakan, dan implementasinya, baik dari pemerintah maupun pemerintah daerah untuk meraih manfaat optimal dari instrumen fasilitasi perdagangan tersebut bagi peningkatan dan perluasan pasar ekspor dan pertumbuhan ekonomi nasional. Pada bagian kesatu terdapat tiga tulisan yang mengulas secara umum kesiapan melaksanakan fasilitasi perdagangan dalam perspektif pemanfaatan peluang untuk meningkatkan volume perdagangan, dan uraian secara khusus mengenai dukungan dalam rangka fasilitasi perdagangan, yaitu sosialisasi dan komunikasi dalam

rangka implementasi *Indonesia National Single Window* (INSW), dan peran penyelenggaraan karantina. Sementara itu, bagian kedua buku ini menyajikan dua tulisan, yakni bahasan contoh mengenai kesiapan pelaksanaan di tingkat pemerintah daerah dan industri manufaktur.

Saya menilai bahwa semua tulisan di dalam buku ini memiliki relevansi dan saling menguatkan. Informasi yang cukup memadai juga telah disajikan terkait dengan isu perjanjian fasilitasi perdagangan dari perjanjian perdagangan dunia (WTO), dukungan yang diperlukan untuk dapat meraih manfaat dari rezim perdagangan tersebut, dan kesiapan Indonesia saat ini untuk mengimplementasikan dan meraih manfaat optimal bagi pertumbuhan ekspor dan ekonomi di tingkat nasional dan daerah. Dengan demikian, buku ini diharapkan dapat menambah referensi keilmuan terkait isu, permasalahan, dan alternatif kebijakan mengenai Perjanjian Fasilitasi Perdagangan dan pelaksanaannya dalam konteks pemenuhan kepentingan nasional Indonesia dan peningkatan efisiensi perdagangan global. Kami sampaikan apresiasi dan penghargaan atas kerja keras mereka untuk menerbitkan karya tulis ini.

Akhir kata, kami sampaikan juga apresiasi kepada editor buku ini, Prof. Dr. Achmad Suryana, yang telah meluangkan waktu dan pemikirannya di tengah-tengah kesibukannya sebagai profesor riset pada Pusat Sosial Ekonomi dan Kebijakan Pertanian (PSEKP), Kementerian Pertanian. Kepada penerbit disampaikan juga penghargaan atas kerja samanya dalam penerbitan bersama dengan Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Besar harapan, buku ini akan bermanfaat setidaknya-tidaknya dalam dua aras utama, yakni memperkuat dukungan terhadap pelaksanaan tugas-tugas konstitusional DPR RI dan pengembangan ilmu pengetahuan pada

umumnya. Kritik dan saran dari pembaca selalu kami nantikan untuk perbaikan karya-karya Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI ke depan.

Selamat Membaca.

Jakarta, Oktober 2016  
Kepala Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI,

**Dr. Indra Pahlevi, S.IP., M.Si.**



## PROLOG

Perjanjian Fasilitasi Perdagangan atau *Trade Facilitation Agreement* merupakan hasil kerja perundingan yang sangat panjang, yaitu hampir 10 tahun, dari para anggota Organisasi Perdagangan Dunia atau *World Trade Organization* (WTO). Sebagai tuan rumah Konferensi Tingkat Menteri (KTM) WTO ke-9 di Bali tanggal 3 sampai 6 Desember 2013, Indonesia memainkan peran yang sangat penting sampai disepakatinya Paket Bali (*Bali Package*) yang mengandung tiga komponen pengaturan dalam bidang perdagangan global. Salah satu kesepakatan tersebut adalah fasilitasi perdagangan (FP). Dua isu lainnya yaitu tentang perdagangan pertanian yang mencakup pengelolaan stok pangan masyarakat untuk ketahanan pangan (*public stockholding for food security*), subsidi ekspor, akses pasar, dan masalah pembangunan untuk kepentingan khusus negara kurang berkembang seperti *duty free-quota free* dan kemudahan akses pasar.

Menurut publikasi WTO, tujuan utama FP adalah untuk meningkatkan perdagangan global dengan memperlancar pergerakan, pengeluaran dan perizinan keluar-masuk barang (*movement, release, and clearance of goods*), termasuk yang berada dalam perjalanan (*transit*). Dengan ungkapan yang lebih umum, Kementerian Perdagangan (Kemendag) menjelaskan FP berupa upaya untuk mengatur kelancaran arus keluar-masuk barang di pelabuhan secara cepat, murah, dan mudah sehingga perdagangan internasional dapat semakin ditingkatkan dan terjadi pembentukan harga yang menguntungkan bagi konsumen.

Apabila kondisi ideal perdagangan internasional dapat diwujudkan dengan penerapan FP, berdasarkan beberapa penelitian, WTO mengemukakan biaya perdagangan global akan turun sebesar 13,2 persen sampai 15,5 persen. Bagi rumah

tangga konsumen hal ini berarti mereka dapat membeli berbagai barang dengan lebih banyak *given* pendapatan yang dipunyai. Bagi dunia usaha atau produsen, penurunan biaya perdagangan tersebut dapat menurunkan biaya per unit barang sampai di pasar, yang berarti pula daya kompetisi barang di pasar internasional meningkat. Dari sini lantas akan muncul dampak positif berantai pada investasi, pencapaian lapangan kerja, dan kesejahteraan masyarakat.

WTO lebih lanjut mengemukakan bahwa ekspor dari negara-negara berkembang diha

diri untuk mengimplementasikan perjanjian FP, pertanyaan-pertanyaan di atas patut didalami dan diambil langkah-langkah nyata agar Indonesia dapat mengambil manfaat sebesar-besarnya dari FP sesuai dengan yang dirancang dan diharapkan oleh para perundingnya.

Perjanjian FP ini akan mulai efektif berlaku (*enter into force*) manakala dua pertiga dari anggota WTO meratifikasi *Protocol of Amendment* dan menotifikasi kepada WTO tentang ratifikasi tersebut. Proses notifikasi mulai dibuka pada tanggal 27 November 2014.

Sebagai salah satu anggota WTO dan juga tuan rumah lahirnya perjanjian ini, FP bagi Indonesia merupakan salah satu wahana untuk meningkatkan pertumbuhan ekspor dengan meningkatkan aliran dan volume perdagangan internasional yang selama ini belum terjangkau dengan baik, seperti kawasan Asia, Timur Tengah, Afrika, dan Amerika Latin. Bersamaan dengan itu, para produsen dalam negeri baik yang memproduksi barang untuk pasar ekspor atau untuk pasar domestik, dihadapkan pada situasi untuk meningkatkan efisiensi usaha dan perbaikan proses produksi secara terus-menerus sehingga produknya memiliki daya saing yang kuat dibandingkan produk substitusinya dari luar.

Buku **“FASILITASI PERDAGANGAN, Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global”** ini mengupas langkah-langkah antisipatif dalam bentuk kebijakan dan implementasinya, baik dari pemerintah maupun pemerintah daerah untuk meraih manfaat optimal dari instrumen FP tersebut bagi peningkatan dan perluasan pasar ekspor dan pertumbuhan ekonomi nasional. Buku ini terdiri dari dua bagian, yaitu Bagian Kesatu **“Fasilitasi Perdagangan dan Instrumen Pendukung”** dan Bagian Kedua **“Kesiapan Pemerintah Daerah dan Industri Manufaktur dalam Era Fasilitasi Perdagangan”**. Pada Bagian Kesatu terdapat empat tulisan yang me-review secara umum kesiapan

melaksanakan FP dalam perspektif pemanfaatan peluang untuk meningkatkan volume perdagangan, dan uraian secara khusus mengenai dukungan dalam rangka FP, yaitu sosialisasi dan komunikasi dalam rangka implementasi *Indonesia National Single Window* (INSW) dan penyelenggaraan karantina. Bagian Kedua buku ini menyajikan dua tulisan, membahas contoh mengenai kesiapan pelaksanaan di tingkat pemerintah daerah dan industri manufaktur.

Maksud penulisan buku ini adalah untuk menambah referensi dan juga memberikan masukan kepada para pembuat kebijakan, terutama Anggota Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR-RI) terkait isu, permasalahan, dan alternatif kebijakan mengenai perjanjian FP dan pelaksanaannya, yang merupakan instrumen yang disepakati seluruh anggota WTO untuk meningkatkan efisiensi perdagangan global sehingga volume perdagangan meningkat dengan biaya per satuan yang menurun.

Analisis kesiapan Indonesia mengimplementasikan FP disajikan dalam artikel pertama buku ini yang ditulis oleh **Hariyadi**. Keikutsertaan Indonesia dalam FP dari WTO ini berpeluang menciptakan kerja sama yang efektif dan harmonis bagi semua negara dan perekonomian anggota WTO, mengurangi hambatan arus lalu lintas ekspor-impor, dan memberikan dukungan berupa bantuan teknis dan pengembangan kapasitas bagi negara-negara berkembang dan kurang berkembang. Bagi Indonesia, implementasi FP berpotensi meningkatkan kinerja ekspor non-migas, terciptanya akses pasar yang semakin luas, dan tercapainya perbaikan iklim usaha perdagangan internasional. Di samping itu, perjanjian ini juga sekaligus dapat mendorong terciptanya sistem perdagangan global yang semakin terbuka dan adil.

Dalam rangka memanfaatkan peluang tersebut, Pemerintah Indonesia harus memperkuat landasan sektor-sektor

perekonomiannya karena persoalan perdagangan internasional sifatnya dinamis dan semakin kompetitif. Selain itu, yang tidak kalah pentingnya adalah upaya memperkuat kesiapan sarana dan prasarana penunjang perdagangan internasional, termasuk sistem perdagangan di perbatasan/pelabuhan dan penyelenggaraan karantina. Semua ini harus menjadi langkah prioritas jangka pendek/menengah (2-5 tahun ke depan) untuk penyelesaiannya. Kerja sama antara pemerintah, badan usaha milik negara (BUMN), dan dunia usaha untuk mempercepat pengembangan infrastruktur yang dapat menunjang kelancaran perdagangan ini sangat diperlukan.

Keterikatan dalam suatu perjanjian perdagangan internasional seperti FP bukan berarti tanpa permasalahan. Perubahan orientasi ekspor dalam perekonomian nasional membawa berbagai konsekuensi untuk menyesuaikan kebijakan ekspor dan memperkuat sarana dan prasarana penunjang ekspor. Derajat tantangan ini menurut Hariyadi semakin kuat karena selain FP, Indonesia sudah memasuki kesepakatan perdagangan kawasan, dan juga bilateral. Indonesia sudah mengikatkan kesepakatan dalam Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) dan negara tertentu seperti India, Cina, Korea Selatan, Australia, dan Selandia Baru. Dengan demikian, kesiapan Indonesia menghadapi perdagangan internasional tidak hanya semata-mata dalam konteks kepentingan memanfaatkan perjanjian FP dari WTO, tetapi juga skema perdagangan kawasan. Kesiapan ini sekaligus dapat memperkuat daya tawar Indonesia dalam merespons dan mengelola konstelasi politik dan ekonomi global secara umum ke depan. Dalam konteks inilah, kemitraan di tingkat kawasan dan global dalam rangka menopang implementasi FP perlu ditujukan ke arah yang semakin pragmatis dan konstruktif.

Salah satu bentuk layanan yang harus ada dalam rangka mendukung pelaksanaan FP adalah *National Single Window*, yang

merupakan sebuah layanan publik terintegrasi, yang menyediakan fasilitas pengajuan dan pemrosesan informasi standar secara elektronik guna menyelesaikan semua proses kegiatan dalam penanganan lalu lintas barang ekspor, impor, dan transit untuk meningkatkan daya saing nasional. Keberadaan sistem ini diharapkan dapat mendukung percepatan proses pengurusan arus barang dan dokumen kepabeanan. Untuk Indonesia disebut *Indonesia National Single Window* (INSW).

Artikel kedua oleh **Yuni Sudarwati** menjelaskan INSW serta pentingnya cara sosialisasi dan komunikasi yang tepat untuk sistem layanan ini kepada para pemangku kepentingan (*stakeholder*). Hal ini didasari pemikiran bahwa kelancaran implementasi INSW membutuhkan partisipasi aktif dari semua pemain. Pengaturan tentang INSW dituangkan dalam Peraturan Presiden (Perpres) No. 10 Tahun 2008. INSW didefinisikan sebagai sebuah sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal, pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron, dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang. Keberadaan INSW diharapkan dapat memperlancar dan mempercepat arus ekspor dan impor. Pengembangan dan pelaksanaan sistem ini harus sesuai dengan kondisi masing-masing negara karena tidak ada model yang unik untuk *Single Window*. Namun demikian, sistem yang dikembangkan dan dilaksanakan harus berdasarkan standar internasional dan praktik terbaik (*best practice*) sesuai konvensi dan perjanjian internasional mengenai fasilitasi perdagangan. Jika dilihat tahun penerbitan Perpres ini, INSW sudah diinisiasi sebelum ada perjanjian FP, yang mengindikasikan Indonesia sudah berusaha mempersiapkan diri menghadapi perdagangan bebas global, regional, ataupun kawasan.

Salah satu kondisi yang perlu diperhatikan dalam penerapan INSW adalah kesiapan dari semua pemangku kepentingan perdagangan internasional. Para pihak harus mendapatkan informasi tentang tujuan, sasaran, kemajuan maupun kesulitan yang mungkin akan dihadapi dalam pelaksanaan sistem tersebut. Hal ini perlu dilakukan untuk menghindarkan terjadinya kesalahpahaman dan untuk menciptakan kepercayaan terhadap sistem yang baru ini. Oleh karena itu, diperlukan sosialisasi dan komunikasi yang tepat untuk memastikan bahwa pemangku kepentingan telah mendapatkan informasi yang benar dan sesuai.

Pada saat ini diketahui hasil sosialisasi dan komunikasi tersebut masih terbatas pada pemahaman bahwa ada sebuah sistem INSW, namun belum mampu menggugah kebutuhan pemangku kepentingan untuk secara sadar melaksanakan INSW. Sehubungan dengan itu, permasalahan seperti kurangnya koordinasi, masih perlunya tanda tangan dan cap basah, serta jaringan internet yang lambat masih terjadi dalam pelaksanaan INSW. Oleh karena itu, pemerintah perlu lebih gencar lagi dalam melaksanakan sosialisasi dan komunikasi tentang INSW tersebut.

Yuni Sudarwati berpendapat pada saat memperkenalkan INSW dan layanannya perlu diperhatikan secara seksama mengenai siapa yang akan menjadi target *audience*, berapa jumlah target *audience*, dan media apa yang sekiranya paling sesuai untuk pelaksanaan sosialisasi. Selanjutnya kegiatan sosialisasi harus dikemas dalam bentuk yang menarik perhatian, dilakukan dengan pesan yang jelas dan penggunaan media yang tepat dan kemasan cerita yang menarik, sehingga mampu menyampaikan pesan kepada pengguna secara cepat dan tepat.

Artikel ketiga mendiskusikan tentang peran karantina Indonesia dalam fasilitasi perdagangan yang disiapkan oleh **Iwan Hermawan**. Perubahan paradigma kebijakan perdagangan internasional beberapa tahun ke belakang menstimulasi

banyak negara menerapkan kebijakan *non-tariff barrier*. Hal ini menjadikan peran karantina sangat strategis sebagai alat perdagangan internasional untuk mengontrol arus perdagangan yang masuk ke dalam negeri. Kesepakatan utama yang menunjang eskalasi peran karantina tersebut diatur dalam persetujuan *Sanitary and Phytosanitary* (SPS). Kesepakatan ini berlaku dan mengikat seluruh anggota WTO, yang pada dasarnya ditujukan untuk mengatur tata cara perlindungan kesehatan manusia, hewan, tumbuhan, dan lingkungan hidupnya, dalam kaitannya dengan perdagangan internasional.

Ketika banyak negara memandang FP dapat mengurangi biaya transaksi perdagangan internasional, implementasi ketentuan SPS oleh karantina dianggap kontraproduktif. Persyaratan dan prosedur karantina yang dilakukan dengan konsisten dan ilmiah yang membutuhkan waktu dalam pelaksanaannya, dianggap membebani waktu ekspor dan impor. Kondisi ini di Indonesia diperparah dengan sarana dan prasarana karantina yang belum memadai, seperti keterbatasan SDM, laboratorium, dan instalasi serta tantangan lainnya, yaitu letak geografis Indonesia dan era otonomi daerah.

Untuk menjawab tantangan tersebut, Badan Karantina Pertanian menetapkan strategi berdasarkan alur dari perdagangan barang (khususnya impor), yaitu *pre boarder, at border, and post border inspection*. Strategi yang dilakukan karantina tersebut ternyata belum sepenuhnya memberikan hasil yang maksimal dalam mendukung FP. Contohnya sejak Agustus-Desember 2015, *dwelling time* karantina di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta sudah mencatatkan kemajuan, tetapi belum secara serentak terjadi di seluruh pelabuhan dan bandara udara Indonesia karena ketiadaan peralatan dan SDM.

Berdasarkan kapasitas yang dimiliki institusi karantina saat ini yang masih serba terbatas (fasilitas, metode, dan SDM), Iwan

Hermawan menyarankan perlunya penguatan penyelenggaraan karantina agar dapat berjalan lebih efektif dalam mendukung prinsip FP. Penguatan tersebut dilakukan melalui perubahan paradigma penyelenggaraan karantina, pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana, penambahan dan pengembangan SDM, peningkatan fungsi Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu (TPFT), dan sosialisasi dan penggunaan INSW. Pada akhirnya, tanggung jawab penyelenggaraan karantina sebagai manifestasi kedaulatan dan pertahanan negara, secara holistik tidak hanya ranah dari institusi karantina sendiri tetapi juga hasil kerja sama sinergis dengan semua instansi terkait.

Bagian Kedua buku ini membahas contoh kesiapan Indonesia dalam pelaksanaan perjanjian FP. Artikel pertama pada Bagian Kedua ini ditulis **Lukman Adam** yang secara khusus melaporkan hasil penelitian tentang kendala dan peran pemerintah daerah (pemda) dalam FP. Dua provinsi diambil sebagai kasus, yaitu Jawa Timur dan Sulawesi Utara, dengan argumen dasar pemilihan yang khas untuk masing-masing provinsi. Dari 33 provinsi di Indonesia, daya saing Provinsi Jawa Timur menempati peringkat ke-2. Secara objektif, perekonomian Jawa Timur hampir setara dengan dua pertiga perekonomian Vietnam. Fakta ini menunjukkan betapa pentingnya provinsi ini dalam perekonomian nasional. Sementara itu Provinsi Sulawesi Utara memiliki Pelabuhan Bitung yang telah ditetapkan sebagai *hub-transshipment*, bagi wilayah di sekitarnya, terutama Papua dan Maluku Utara. Kendala yang dihadapi Pelabuhan Bitung saat ini adalah aksesibilitas transportasi darat ke pelabuhan ini masih terbatas. Kondisi ini menempatkan Sulawesi Utara sebagai pintu keluar-masuk barang yang penting bagi Indonesia bagian timur, namun secara infrastruktur belum siap. Kedua pemda provinsi ini termasuk yang menonjol dalam upaya membuka dan memanfaatkan akses pasar internasional bagi produk yang dihasilkan di daerahnya.

Pada dasarnya perangkat FP merupakan kebijakan pemerintah yang implementasinya dilaksanakan dan dampaknya dirasakan oleh pemda. Kebijakan tersebut tidak hanya menyangkut sektor perdagangan saja, tetapi juga berkaitan dengan sektor lainnya seperti kepabeanan, bea cukai, karantina, investasi hingga infrastruktur dan logistik. Dinamika dan ragam kondisi di daerah memengaruhi peran pemda dalam mengimplementasikan FP tersebut. Sebagai contoh, kualitas peraturan yang dikeluarkan pemda yang beragam dan biaya transaksi perdagangan yang masih tinggi terjadi di banyak daerah provinsi dan kabupaten/kota. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pemda belum siap untuk mengimplementasikan dan mengambil manfaat dari FP. Contoh lain adalah keberadaan INSW yang diharapkan dapat menopang FP ternyata belum mampu secara optimal memainkan perannya. Banyak pejabat pemda yang bahkan belum mengenal INSW atau hanya baru mendengar istilahnya saja.

Dalam artikel ini Lukman Adam menyampaikan hasil kajiannya bahwa Pemda Provinsi Jawa Timur dan Sulawesi Utara terutama pimpinannya memiliki perhatian dan pemahaman yang baik terhadap FP dan manfaatnya bagi daerah. Ada tiga komitmen Gubernur Jawa Timur yang sangat penting dalam mendukung dan memanfaatkan FP, yaitu (1) kemudahan perizinan melalui Perizinan Terpadu Satu Pintu (PTSP), (2) kepastian lahan bagi pengembangan usaha dan investasi, dan (3) jaminan ketersediaan listrik. Pemda Jawa Timur juga membentuk terminal agribisnis sebagai pasar induk produk pertanian, sedangkan di kabupaten/kota dibangun sub-terminal agribisnis yang berbentuk pasar tani. Tujuan dibentuknya terminal agribisnis dan sub-terminal agribisnis adalah untuk memotong rantai pemasaran. Keberadaan terminal agribisnis dan sub-terminal agribisnis juga dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan akses pasar dan fasilitasi ekspor-impor. Pemda Provinsi Sulawesi Utara dalam rangka

merespons FP mengembangkan kapasitas Balai Pengujian Mutu Barang Ekspor, menugaskan staf sebagai atase perdagangan di 25 negara dengan tujuan memfasilitasi pembeli dan penjual yang melakukan transaksi perdagangan produk yang dihasilkan provinsi ini, mengembangkan *International Trade Promotion Centre* di 15 negara dan untuk mengatasi kurangnya pasokan listrik mengupayakan pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU).

Kendala pelaksanaan FP di Provinsi Jawa Timur di antaranya adalah kualitas infrastruktur, baik jalan dan jembatan yang belum memadai; kemacetan/kepadatan lalu lintas jalan, akses dari dan ke pelabuhan yang belum baik; telekomunikasi, gas, dan listrik yang masih terbatas; dan ketersediaan lahan untuk pengembangan usaha atau investasi baru masih terbatas. Sedangkan kendala di Provinsi Sulawesi Utara antara lain pembebasan lahan yang sulit; infrastruktur perdagangan masih terbatas; SDM berkualitas masih kurang; integrasi antarsektor belum terbangun baik; adanya ego-sektoral dan ego-antardaerah; masih adanya pungutan atau retribusi yang membebani dunia usaha; dan sosialisasi mengenai INSW masih belum masif dan efektif.

Kerja sama antardaerah juga perlu mendapat perhatian pemerintah dan pemerintah daerah. Dukungan pemerintah melalui ketegasan regulasi bagi operasionalisasi kegiatan kerja sama antardaerah masih sangat dibutuhkan sehingga daerah memiliki payung hukum yang jelas tanpa harus khawatir akan tersangkut permasalahan pidana. Bagi pemerintah daerah, perlu dilakukan harmonisasi dan regulasi bersama yang mengatur implementasi program di bidang perdagangan sebagai optimalisasi pelaksanaan kerja sama antardaerah dan perlunya pelibatan setiap pemangku kepentingan.

Kesiapan industri manufaktur dalam memanfaatkan FP yang ditulis **Dewi Wuryandani** merupakan artikel kedua dalam Bagian

Kedua atau terakhir dalam buku ini. Indonesia telah mengalami kemajuan dalam penerapan reformasi perdagangan pada beberapa tahun terakhir dan hal itu merupakan salah satu dari beberapa faktor yang membantu pertumbuhan ekonomi nasional dan menurunkan tingkat kemiskinan. Namun demikian, terjadi penurunan pertumbuhan bidang manufaktur dan menyurutnya pangsa ekspor sektor manufaktur, sehingga menimbulkan banyak pertanyaan seputar daya saing sektor manufaktur di Indonesia.

Tulisan ini mengemukakan beberapa alasan penyebab tidak cerahnya sektor manufaktur, seperti berikut ini: Tingginya biaya dan ketidakpastian jalur transportasi domestik menghalangi Indonesia untuk lebih terintegrasi ke dalam jaringan produksi produk-produk yang bernilai tinggi. Perizinan dan harga yang diatur oleh pemerintah menurunkan insentif untuk berinvestasi dan membatasi persaingan antara perusahaan-perusahaan pengiriman darat dan laut di dalam negeri. Pembatasan investasi asing di bidang logistik juga memperburuk keadaan dengan terbatasnya akses terhadap teknologi baru.

Upaya untuk meningkatkan kinerja sektor manufaktur telah dilakukan Kementerian Perindustrian. Dalam tulisan ini, Dewi Wuryandani melaporkan bahwa Kementerian Perindustrian telah menetapkan dua pendekatan guna membangun daya saing industri nasional yang bersinergi dan terintegrasi antara pusat dan daerah. *Pertama*, melalui pendekatan *top-down* dengan pengembangan 35 klaster industri prioritas yang direncanakan dari pusat (*by design*) dan diikuti oleh partisipasi daerah yang dipilih berdasarkan daya saing internasional serta potensi yang dimiliki oleh bangsa Indonesia. *Kedua*, melalui pendekatan *bottom-up* dengan penetapan kompetensi inti industri daerah yang merupakan keunggulan daerah. Peran pemerintah berupa keikutsertaan membangun pengembangannya, sehingga industri daerah memiliki daya saing. Pengembangan kompetensi ini di

tingkat provinsi disebut sebagai Kompetensi Inti Industri Unggulan Provinsi dan di tingkat kabupaten/kota disebut Kompetensi Inti Industri Kabupaten/Kota. Pendekatan kedua ini merupakan pendekatan yang didasarkan pada semangat otonomi daerah.

Saat ini secara nasional telah tersusun 35 *Roadmap* Pengembangan Klaster Industri Prioritas, yaitu industri agro, industri alat angkut, industri elektronika dan telematika, basis industri manufaktur, industri penunjang industri kreatif dan kreatif tertentu, dan industri kecil dan menengah tertentu. Provinsi yang telah menyusun *roadmap* industri unggulan di daerahnya sebanyak 18 provinsi, sementara itu di tingkat kabupaten/kota baru lima daerah. Tulisan ini menggambarkan perkembangan industri manufaktur secara nasional dan perkembangan ekspor nasional, termasuk sektor manufaktur. Untuk mendapatkan gambaran dinamika industri manufaktur di daerah, disajikan contoh dua provinsi, yaitu Jawa Timur dan Sulawesi Utara.

Lima tulisan yang disajikan dalam buku ini seperti diulas ringkas di atas merupakan hasil karya para peneliti pada Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR-RI. Kesemua tulisan tersebut mengandung informasi yang cukup memadai mengenai isu perjanjian FP dari WTO, dukungan yang diperlukan untuk dapat meraih manfaat dari FP tersebut, dan kesiapan Indonesia saat ini untuk mengimplementasikan dan meraih manfaat optimal dari FP untuk pertumbuhan ekspor dan ekonomi nasional serta daerah. Selamat membaca dan menikmatinya.

**Editor**  
**Achmad Suryana**

# DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	iii
PROLOG .....	vii
DAFTAR ISI .....	xxi
DAFTAR TABEL.....	xxv
DAFTAR GAMBAR.....	xxvi

## BAGIAN KESATU:

### FASILITASI PERDAGANGAN DAN INSTRUMEN PENDUKUNG

#### Tulisan Pertama

<b>Kesiapan Fasilitas Perdagangan dan Upaya Merebut Peluang Rezim Perdagangan Bebas Kawasan dan Global .....</b>	<b>1</b>
<i>Hariyadi</i>	
I. Pendahuluan.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Kesepakatan Global Fasilitas Perdagangan .....	6
C. Komitmen Fasilitas Perdagangan Indonesia Pasca-Paket Bali.....	10
II. Indonesia dan Peluang Perdagangan Bebas Kawasan dan Global.....	15
A. Rezim Perdagangan Kawasan Versus Global.....	15
B. Penyatuan Peluang Fasilitas Perdagangan Kawasan dan Global.....	20
C. Tantangan dan Signifikansi Kesiapan Fasilitas Perdagangan .....	26
III. Penutup .....	35
Daftar Pustaka.....	39

## Tulisan Kedua

### Komunikasi dalam Implementasi Indonesia National

#### **Single Window (INSW) ..... 45**

*Yuni Sudarwati*

I. Pendahuluan.....	45
II. <i>National Single Window</i> .....	48
A. <i>National Single Window</i> .....	48
B. Manfaat <i>National Single Window</i> .....	50
C. Kunci Sukses Penerapan <i>National Single Window</i> .....	51
III. Komunikasi <i>Indonesia National Single Window</i> .....	55
A. Komunikasi .....	55
B. <i>Indonesia National Single Window</i> .....	57
C. Kendala Pelaksanaan <i>Indonesia National Single Window</i> .....	59
D. Komunikasi dalam Implementasi INSW.....	63
IV. Penutup .....	64
Daftar Pustaka.....	66

## Tulisan Ketiga

### Peran Karantina Indonesia dalam Fasilitasi

#### **Perdagangan..... 71**

*Iwan Hermawan*

I. Pendahuluan.....	71
A. Latar Belakang.....	71
B. Permasalahan dan Tujuan.....	73
II. Konsep Sistem Karantina Indonesia dalam Fasilitasi Perdagangan .....	74
A. Karantina dan <i>Sanitary and Phytosanitary</i> .....	74
B. Karantina dan Fasilitasi Perdagangan.....	76
C. Tinjauan Empiris Peran Karantina dalam Fasilitasi Perdagangan .....	78

III. Eksistensi Karantina dan Komitmen Fasilitasi	
Perdagangan Indonesia .....	80
A. Perkembangan Eksistensi Karantina .....	80
B. Perjanjian Fasilitasi Perdagangan dan Hubungan dengan Karantina .....	82
C. Tantangan Karantina dalam Mendukung Fasilitasi Perdagangan .....	87
D. Sisi Lain Karantina sebagai Instrumen Kebijakan Halangan Perdagangan Internasional .....	98
IV. Penutup .....	102
Daftar Pustaka .....	104

## **BAGIAN KEDUA:**

### **KESIAPAN PEMERINTAH DAERAH DAN INDUSTRI MANUFAKTUR DALAM ERA FASILITASI PERDAGANGAN**

#### **Tulisan Keempat**

<b>Mengurai Kendala dan Peningkatan Peran Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan Sulawesi Utara dalam Fasilitasi Perdagangan .....</b>	<b>113</b>
--	------------

*Lukman Adam*

I. Pendahuluan .....	113
A. Latar Belakang .....	113
B. Permasalahan .....	116
II. Keterlibatan Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan .....	119
III. <i>Review</i> Hasil Penelitian .....	122
IV. Kendala Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan .....	127
A. Provinsi Jawa Timur .....	127
B. Provinsi Sulawesi Utara .....	129

V. Upaya Peningkatan Peran Pemerintah Daerah .....	131
VI. <i>Benchmark</i> Fasilitasi Perdagangan .....	136
VII. Penutup .....	139
Daftar Pustaka .....	140

## **Tulisan Kelima**

<b>Peran Fasilitasi Perdagangan dalam Industri Manufaktur di Indonesia .....</b>	<b>145</b>
--	------------

*Dewi Wuryandani*

I. Pendahuluan .....	145
A. Latar Belakang .....	145
B. Permasalahan dan Tujuan .....	146
II. Perkembangan Fasilitasi Perdagangan dalam Industri Manufaktur di Indonesia .....	147
III. Permasalahan Fasilitasi Perdagangan dalam Industri Manufaktur .....	150
A. Faktor-faktor yang Memengaruhi dan Menghambat ....	150
B. Analisis Kebijakan Pemerintah .....	153
C. Perkembangan Industri Manufaktur di Daerah .....	158
IV. Strategi Peningkatan Fasilitasi Perdagangan .....	166
V. Penutup .....	167
Daftar Pustaka .....	169

<b>EPILOG .....</b>	<b>173</b>
---------------------	------------

<b>INDEKS .....</b>	<b>179</b>
---------------------	------------

<b>BIOGRAFI PENULIS .....</b>	<b>181</b>
-------------------------------	------------

<b>BIOGRAFI EDITOR .....</b>	<b>185</b>
------------------------------	------------

## DAFTAR TABEL

### **Tulisan Pertama**

Tabel 1	<i>Agreement on Trade Facilitation .....</i>	7
---------	--	---

### **Tulisan Ketiga**

Tabel 1	<i>National Position on Section I Trade Facilitation Agreement.....</i>	84
---------	---	----

### **Tulisan Keempat**

Tabel 1	Isu Kelancaran Arus Barang.....	121
---------	---------------------------------	-----

### **Tulisan Kelima**

Tabel 1	Perbandingan Biaya dan Durasi Ekspor Impor antar-Negara ASEAN .....	147
---------	--	-----

## DAFTAR GAMBAR

### Tulisan Keempat

Gambar 1 Dukungan Layanan Fasilitas Perdagangan Luar Negeri.....	120
---	-----

Gambar 2 Kendala Pemerintahan Daerah dalam Fasilitas Perdagangan.....	132
--	-----

Gambar 3 Kerangka Kebijakan Fasilitas Perdagangan..	137
---	-----

### Tulisan Kelima

Gambar 1 Keragaan Ekspor Indonesia 1984-2014 .....	152
--	-----

Gambar 2 Kontribusi Sektor Manufaktur terhadap GDP 1970-2014 .....	153
---	-----

**KESIAPAN FASILITASI PERDAGANGAN  
DAN UPAYA MEREBut PELUANG REZIM  
PERDAGANGAN BEBAS KAWASAN DAN GLOBAL**

*Hariyadi*



# **KESIAPAN FASILITASI PERDAGANGAN DAN UPAYA MEREbut PELUANG REZIM PERDAGANGAN BEBAS KAWASAN DAN GLOBAL**

Hariyadi<sup>1</sup>

## **I. PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Persetujuan fasilitasi perdagangan (*Agreement on Trade Facilitation/ATF*) hasil kesepakatan Konferensi Tingkat Menteri (KTM) Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) berpeluang menciptakan kerja sama yang efektif dan harmonis bagi semua negara dan perekonomian anggota WTO, mengurangi hambatan di sektor arus lalu lintas ekspor-impor, dan memberikan dukungan berupa bantuan teknis dan pengembangan kapasitas bagi negara-negara berkembang dan miskin. Pandangan dan keyakinan seperti ini setidaknya-tidaknya selalu melatarbelakangi setiap argumen normatif dan politis para pemimpin politik negara-negara yang terlibat dalam keanggotaan

Pengikatan Indonesia secara hukum dalam ATF sebenarnya telah dikuatkan dengan disahkannya Undang-Undang Republik Indonesia No. 7 Tahun 1994 Tentang *Agreement Establishing The World Trade Organization* (Pengesahan Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia). Dengan kebijakan nasional ini dan dalam rangka menghadapi perkembangan dan perubahan,

---

<sup>1</sup> Peneliti Madya Bidang Ekonomi Kebijakan Publik, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Dapat dihubungi melalui email: hariyadi@dpr.go.id

serta memanfaatkan peluang ekonomi, Indonesia terus berusaha ikut serta dalam upaya meningkatkan kerja sama antar-negara, terutama untuk mempercepat terwujudnya sistem perdagangan internasional yang terbuka, adil, dan bebas dari hambatan dan pembatasan yang selama ini dinilai tidak menguntungkan perkembangan perdagangan internasional itu sendiri. Kebijakan ini juga dilandasi oleh pemahaman bahwa dalam kerangka hubungan ekonomi dan perdagangan internasional, keberhasilan Indonesia meningkatkan ekspor dan pembangunan nasional juga akan tergantung pada perkembangan tatanan ekonomi dunia serta kemajuan sistem perdagangan internasional.

Bagi Indonesia, pengikatan terhadap kebijakan TF secara kawasan maupun internasional dapat sangat berpotensi dalam mendorong kinerja ekspor non-migas yang semakin berkualitas, yakni potensi terciptanya peningkatan akses pasar dan fasilitasi ekspor-impor, dan tercapainya perbaikan iklim usaha perdagangan luar negeri.

Dengan sikap dasar itu, kebijakan pembangunan nasional yang bertumpu pada pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan stabilitas nasional, dapat tetap dipelihara. Dalam rangka menghadapi perkembangan dan perubahan, serta memanfaatkan peluang yang ada tersebut, Indonesia terus berusaha ikut serta dalam upaya meningkatkan kerja sama antar-negara, terutama untuk mempercepat terwujudnya sistem perdagangan internasional yang terbuka, adil, dan bebas dari hambatan serta pembatasan yang selama ini dinilai tidak menguntungkan perkembangan perdagangan internasional itu sendiri.

Namun demikian, keterikatan dalam ATF secara global bukan berarti tanpa permasalahan. Dalam skala nasional, masalah yang timbul di bidang ekonomi tidak sederhana. Perubahan orientasi ekspor dalam perekonomian nasional, membawa berbagai

konsekuensi berupa kebutuhan peningkatan kinerja di sektor produksi dan perdagangan luar negeri, khususnya produk non-migas. Selain itu, yang tidak kalah pentingnya adalah upaya memperkuat sarana dan prasarana penunjang ekspor.

Derajat tantangan ini semakin kuat ketika Indonesia dihadapkan tidak hanya dalam konteks global tetapi juga kawasan. Dalam lingkup kawasan *Association of South East Asian Nations* (ASEAN) misalnya, rezim perdagangan bebas sudah dimulai dengan berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) pada tahun 2016. Kasus yang sama, kerja sama perdagangan dengan mitra negara-negara lain baik secara bilateral maupun dalam kerangka kerja sama ASEAN dengan kekuatan ekonomi kawasan tertentu secara individual seperti India, Cina, Korea Selatan, Australia, dan Selandia Baru. Berlakunya kerja sama perdagangan tersebut menegaskan arti pentingnya fasilitasi perdagangan. Dengan demikian, kesiapan fasilitasi perdagangan Indonesia tidak hanya semata-mata dalam konteks rezim Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) tetapi juga rezim perdagangan kawasan.

Bahkan lebih jauh dari itu, kesiapan ini juga sekaligus dapat memperkuat daya tawar Indonesia dalam merespons dan mengelola konstelasi politik dan ekonomi global secara umum ke depan. Konstelasi politik global dewasa ini tidak hanya mensyaratkan upaya demokratisasi organisasi-organisasi yang telah ada selama ini tetapi juga kebutuhan bagi terjadinya perubahan arena interaksi secara global yang meminjam istilah Joseph Stiglitz tidak lagi idiologis sebagaimana tercermin dalam rezim ekonomi global seperti Bank Dunia (*World Bank/WB*), Dana Moneter Internasional (*International Monetary Fund/IMF*), dan (WTO) selama ini.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Kritik Stiglitz bahwa globalisasi juga disain pada pertimbangan politis/idiologis. Lihat Joseph Stiglitz (2002). *Globalization and Its Discontent*. New York: Ithaca.

Persoalan dasar dalam perdagangan global terletak pada bagaimana isu-isu global, termasuk yang tidak kalah pentingnya isu perdagangan internasional, dapat dikelola lebih inklusif dan adil. Jadi, analog dengan apa yang pernah ditekankan oleh Kumar, misalnya<sup>3</sup> bahwa tata kelola global ke depan harus lebih didorong oleh perubahan fundamental sistem negara-bangsa itu sendiri maupun dalam rangka mengelola dampak negatif proses globalisasi modal, liberalisasi perdagangan, dan privatisasi aset negara. Dalam konteks inilah, kemitraan di tingkat kawasan dan global dalam rangka menopang (fasilitasi) perdagangan global perlu diarahkan ke arah sikap yang lebih pragmatis-konstruktif dalam pengertian bahwa penguatan kemitraan tersebut harus diarahkan pada upaya implementasi perdagangan global yang semakin inklusif, transparan, dan menguntungkan semua negara.

Penegasan ini bukan tanpa alasan sama sekali. Seperti halnya dalam isu agenda 2030 misalnya, pelembagaan fasilitasi perdagangan global semestinya menggunakan pendekatan yang lebih berorientasi pada tindakan dan hasil, jelas dan mudah dikomunikasikan, aspiratif dan bersifat universal dalam pelaksanaannya di semua negara anggota WTO secara nyata sesuai tingkat perkembangan perekonomian mereka.

Dalam konteks inilah, pola kemitraan dalam memenuhi kesepakatan WTO perlu dukungan politik, kalau tidak mau disebut sedikit pengorbanan, negara-negara maju dalam implementasinya. Arti penting penguatan kemitraan ini juga dapat dilihat dalam konteks kuatnya kritik terhadap kentalnya motivasi ideologis dalam setiap kerja sama kemitraan Utara-Selatan dalam konteks konstelasi globalisasi dewasa ini dan dalam isu bantuan

---

<sup>3</sup> Weiss, Thomas G. (2011). "Governance, Good Governance and Global Governance: Conceptual and Actual Challenges", dalam Ashwani Kumar dan Dirk Messner (eds.), *Power Shifts and Global Governance, Challenges from South and North*, UK & USA: Anthem Press, hal. 68-88.

pembangunan negara-negara dan lembaga-lembaga donor internasional.<sup>4</sup>

Sebagai contoh analisis, dapat disajikan kasus paradigma pengembangan sistem ekonomi hijau di negara-negara berkembang. Paradigma pembangunan ekonomi hijau telah menjadi agenda global yang semakin mendapatkan dukungan politis semua negara. Secara normatif, paradigma ini menguatkan agenda pembangunan global yang secara khusus menyasar misi penghapusan kemiskinan, penciptaan keadilan sosial, dan perlindungan ekologis dalam merespons secara aktif perubahan iklim global. Mengingat negara-negara berkembang memiliki 'hak membangun' (*rights to development*) dan pembangunan ekonomi hijau memerlukan ongkos yang lebih besar, maka negara-negara industri harus berkomitmen dalam mewujudkan agenda ini dalam bentuk misalnya, kompensasi pendanaan atau alih teknologi. Tanpa itu, agenda ekonomi hijau hanya akan menjadi sarana proteksi negara-negara industri dalam kegiatan ekonomi dan perdagangan dunia.

Pandangan ini bukan tanpa alasan. Komitmen politik negara-negara industri selalu di persimpangan jalan ketika memasuki ranah implementasinya. Ekonom teori pertumbuhan Harvard, Benjamin Friedman misalnya, menggarisbawahi arti pentingnya pertumbuhan ekonomi tetapi pertumbuhan itu harus dapat mendorong pertumbuhan yang, meminjam istilah Stiglitz, 'bermoral' (*moral growth*), yakni pertumbuhan yang berkelanjutan, meningkatkan standar kehidupan antar-generasi serta mendorong terciptanya masyarakat yang terbuka dan

---

<sup>4</sup> Stiglitz, *op.cit*; Weiss, *op.cit.*, Kementerian Luar Negeri. (2016). *Dukung Reformasi PBB melalui Partisipasi pada Inisiatif UN70*, dalam <https://www.kemlu.go.id/id/berita/berita-perwakilan/Pages/Indonesia-Dukung-Reformasi-PBB-melalui-Partisipasi-pada-Inisiatif-UN70.aspx>, diakses[10/4/2016]].

toleran.<sup>5</sup> Stiglitz mendukung posisi Friedman bahwa demokrasi kurang begitu *sustainable* di negara-negara miskin sehingga jika rezim politik global dewasa ini ingin menyebarkan demokrasi, dunia harus lebih banyak menginvestasikan uangnya untuk pembangunan negara-negara tersebut, mengukuhkan kembali pentingnya sebuah konsensus global khususnya para pemimpin negara-negara industri maju untuk menyumbang 0,7 PDB mereka untuk bantuan luar negeri. Penyaluran bantuan ini akan menampilkan sisi yang berbeda, tidak hanya bagi peningkatan tingkat kesejahteraan negara-negara berkembang tetapi yang lebih penting juga bagi prospek demokrasi itu sendiri.<sup>6</sup>

Penciptaan mekanisme fasilitasi perdagangan global yang membuka ruang manfaat bagi peningkatan pendapatan negara-negara berkembang secara luas dan adil merupakan salah satu upaya yang perlu disasar dalam hal ini. Tulisan ini akan memfokuskan pada signifikansi kesiapan fasilitasi perdagangan pemerintah dalam upaya mencari peluang bagi pemenuhan kepentingan nasional secara global maupun kawasan.

## **B. Kesepakatan Global Fasilitasi Perdagangan**

Dokumen kesepakatan TF merupakan rezim baru perdagangan internasional hasil kesepakatan Konferensi Tingkat Menteri (KTM) Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) di Bali pada akhir tahun 2013. Meskipun demikian, perundingan tentang fasilitasi perdagangan (TF) sebenarnya telah berjalan lebih dari sembilan tahun. Kesepakatan ATF bertujuan untuk menciptakan kerja sama yang efektif dan harmonis bagi semua negara dan perekonomian anggota WTO, mengurangi hambatan di sektor arus lalu lintas ekspor-impor, dan memberikan dukungan berupa bantuan teknis dan pengembangan kapasitas bagi negara-negara

---

<sup>5</sup> Stiglitz. (2005). Growth May Be Everything, but It's Not the Only Thing. Review Essay. *Foreign Affairs*. 84 (6), Nov.-Dec.: 129-130.

<sup>6</sup> *Ibid.*

berkembang dan miskin melalui skema perlakuan khusus dan berbeda (*Special and Differential Treatment/ S&DT*).

Secara kategoris, persetujuan TF mencakup dua kelompok aturan kesepakatan, yakni (1) aturan teknis TF (*Section I*) dan (2) aturan tentang perlakuan khusus dan berbeda bagi negara-negara berkembang dan miskin (*Section II*). Kesepakatan tentang aturan teknis terdiri dari 13 pasal (*article*) mencakup hal-hal yang terkait dengan publikasi dan ketersediaan informasi, kesempatan memberikan komentar/konsultasi, prosedur banding, non-diskriminasi/imparsialitas, kebebasan transit sampai dengan isu peran keberadaan komisi TF nasional. Sementara itu, aturan tentang perlakuan khusus dan berbeda bagi negara-negara berkembang dan miskin mencakup sejumlah hal seperti prinsip umum, kategorisasi ketentuan A, B, dan C, notifikasi dan implementasi kategori-kategori tersebut di atas, masa tenggang penerapan aturan dalam penyelesaian perselisihan, aturan bantuan tentang pengembangan kapasitas, sampai dengan isu informasi tentang bantuan yang dikirimkan kepada komisi TF. Aturan selengkapnya dalam bahasa Inggris (agar tidak terjadi misinterpretasi) disajikan dalam Tabel 1 berikut ini.

**Tabel 1.** *Agreement on Trade Facilitation*

<i>Section I</i>	<i>Section II</i>
<i>General Trade Facilitation Agreement</i>	<i>Special and Differential Treatment Provisions for Developing Country Members and Least Developed Country Members</i>
Article 1  <i>Publication &amp; Availability of Information (publication, information on internet, enquiry points, notification)</i>	1. <i>General Principles</i>
Article 2  <i>Opportunity to Comment, Information before EIFand Consultation</i>	2. <i>Categories of Provisions (A, B, and C)</i>
Article 3  <i>Advance Rulings (tariff classification and origin of the goods)</i>	2. <i>Notification and Implementation of Category A (EIF; LDCs to enter 1 year from EIF)</i>

Article 4  <i>Appeal or Review Procedures</i>	3. Notification of Definitive Dates for Implementation of Categories B and C (upon EIF, a Member shall notify the provisions it has designated in Category B; one year after EIF, a Member shall notify the Committee its definitive dates to implement provisions in Category B; similar for Category C, except to include info on assistance and support needed)
Article 5  <i>Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency (notifications for enhanced controls or inspections, detention, test procedures)</i>	5. Early Warning Mechanism: Extension of Implementation Dates for Provisions in Categories B & C
Article 6 <i>Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation (those applied to fees and charges other than import and export duties, fees and charges should be limited in amount to the approximate cost of the services rendered)</i>	6. Implementation of Categories B & C
Article 7 <i>Release and Clearance of Goods (pre-arrival processing, electronic payment, risk management, TF measures for Authorized Operators, etc)</i>	7. Shifting between Categories B & C
Article 8  <i>Border Agency Cooperation (alignments of working days and hours, procedures and formalities, common facilities, joint controls, one-stop border post control, etc)</i>	8. Grace Period for the Application of the Understanding on Rules and Procedures governing the Settlement of Disputes
Article 9  <i>Movement of Goods under Customs Control Intended for Imports</i>	9. Provision of Assistance for Capacity Building
Article 10  <i>Formalities Connected with Importation and Exportation and Transit (documentation requirements, acceptance of copies, use of international standards, single window, PSI, use of customs brokers, rejected goods, temporary admission of goods/inward and outward processing, etc)</i>	10. Information on Assistance to be Submitted to the Committee
Article 11  <i>Freedom of Transit (shall not be more burdensome than necessary)</i>	

Article 12  <i>Customs Cooperation (promoting compliance, exchange of information, verification, request, protection and confidentiality, etc)</i>	
Article 13  <i>Committee on Trade Facilitation (National Committee on TF)</i>	

Sumber: WTO, 2013.

Perkembangan fasilitasi perdagangan sejauh ini lebih banyak tercermin dalam upaya pengakomodasian beberapa kepentingan, khususnya negara-negara berkembang dan miskin. Dalam rangka upaya ini, WTO membentuk kelembagaan baru. Pada tanggal 31 Januari 2014 misalnya, negara-negara anggota WTO memilih Duta Besar Philipina untuk WTO Esteban B. Conejos, Jr, sebagai ketua Komisi Persiapan Fasilitasi Perdagangan (*Preparatory Committee on Trade Facilitation*). Komisi ini bertugas, antara lain:

- mengkaji ATF dari segi kebahasaan dan sifatnya tidak mengubah substansi (*legal scrubbing*);
- menerima notifikasi komitmen dari masing-masing anggota negara berkembang dan miskin untuk kategori A; dan
- menyiapkan *Protocol of Amendment* untuk menjadikan ATF bagian dari *Annex 1A* perjanjian WTO.

Upaya pengakomodasian kepentingan negara-negara berkembang, melalui mekanisme WTO, juga sejauh ini telah dilakukan melalui *Protocol of Amendment* yang telah disampaikan pada tanggal 7 November 2014 yang lalu meskipun baru Amerika Serikat, Singapura, dan Hong Kong yang baru memberikan *Letter of Acceptance* (Surat Penerimaan). Namun demikian, untuk dapat mengikat semua negara, berdasarkan ketentuan Pasal X.3 Persetujuan WTO, protokol tersebut harus diterima dan diratifikasi oleh 2/3 anggota WTO.

### C. **Komitmen Fasilitasi Perdagangan Indonesia Pasca-Paket Bali**

Disahkannya Undang-Undang Republik Indonesia No. 7 Tahun 1994 Tentang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade Organization* (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia) menjadi dasar pengikatan diri Indonesia secara hukum dalam setiap perjanjian perdagangan internasional selanjutnya. Dengan kebijakan nasional ini dan dalam rangka menghadapi perkembangan dan perubahan, serta memanfaatkan peluang ekonomi, Indonesia terus berusaha ikut serta dalam upaya meningkatkan kerja sama antar-negara, terutama untuk mempercepat terwujudnya sistem perdagangan internasional yang terbuka, adil, dan bebas dari hambatan dan pembatasan yang selama ini dinilai tidak menguntungkan perkembangan perdagangan internasional itu sendiri.

Kebijakan ini juga dilandasi oleh pemahaman bahwa dalam kerangka hubungan ekonomi dan perdagangan internasional, keberhasilan Indonesia meningkatkan ekspor dan pembangunan nasional juga akan tergantung pada perkembangan tatanan ekonomi dunia serta kemajuan sistem perdagangan internasional. Salah satu faktor yang sangat memengaruhi perekonomian dunia, adalah tatanan atau sistem yang merupakan dasar dalam hubungan perdagangan antar-negara. Tatanan dimaksud adalah Persetujuan Umum mengenai Tarif dan Perdagangan (*General Agreement on Tariff and Trade/GATT*). Persetujuan tersebut terwujud dalam tahun 1947, dan Indonesia telah ikut serta dalam persetujuan tersebut sejak tanggal 24 Februari 1950.

Dalam konteks perundingan WTO, Paket Bali tentang TF telah membuktikan peran Indonesia dalam mendorong bagi capainya persetujuan progresif yang belum pernah terjadi sebelumnya dalam sejarah perundingan di bawah WTO. Oleh karena itu, sebagai negara dengan tingkat perekonomian berkembang, Indonesia telah

menegaskan komitmen politiknya dalam implementasi Paket Bali tersebut.<sup>7</sup> Komitmen ini juga sekaligus menguatkan amanat UU No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan sebagai upaya harmonisasi ketentuan di bidang perdagangan dalam rangka menyikapi perkembangan situasi perdagangan era globalisasi.<sup>8</sup>

Berbeda dengan isu penyelesaian sengketa antar-anggota (*Dispute Settlement Understanding/DSU*) yang tidak pernah mengalami perkembangan positif dalam setiap perundingan perdagangan, Paket Bali menjadi salah satu batu loncatan penuntasan putaran Doha yang selama ini mengalami kebuntuan karena ATF menjadi bagian dari tiga isu yang terus mengalami perkembangan positif dalam setiap perundingan perdagangan, yakni isu pertanian dan pembangunan.

Seperti kita ketahui bahwa kebuntuan putaran Doha selama ini lebih diakibatkan oleh belum tuntasnya pembahasan isu-isu kepentingan negara-negara maju seperti isu subsidi atau perdagangan yang tidak adil, isu ATF atau yang dikenal sebagai *Singapore Issue*, dan penilaian bahwa ATF tidak lebih dari sekedar penyiapan karpet merah bagi pelaku ekonomi negara-negara maju. Sebaliknya di sisi lain, ATF sebenarnya juga memberikan keuntungan bagi perekonomian negara-negara berkembang karena potensi manfaat yang bisa diraih dalam sektor perdagangan internasional.<sup>9</sup>

Indonesia sendiri sebagai negara yang telah mengikatkan diri dalam kesepakatan TFA, telah melakukan notifikasi untuk

---

<sup>7</sup> Pidato Penutupan Presiden SBY Sebagai Ketua KTM WTO Ke-9 di Nusa Dua, Bali, 2013. Lihat *Concluding Remarks Concluding Remarks By The Chairman Of Mc9*, Nusa Dua, Bali, 7/12/ 2013, dalam <http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2013/12/12/concluding-remarks-wto-mc9-bali-3-7-december-2013-en0-1386819048.pdf>, diakses 2/7/2015.

<sup>8</sup> Konsideran Menimbang UU No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.

<sup>9</sup> Disarikan dari diskusi dengan jajaran Subdit Fasilitasi dan Aturan Perdagangan Kemendag, 4/3/2015.

sejumlah kecil kategori A yang dilakukan pada bulan Juli 2014 yang lalu. Langkah ini ditempuh setelah diidentifikasi bahwa untuk kategori A ini Indonesia telah siap untuk melaksanakannya

dan tidak membutuhkan tambahan waktu atau bantuan dari negara lain/donor. Sementara itu, untuk notifikasi kategori B dan C, pemerintah masih mempersiapkan koordinasi dengan kementerian/lembaga terkait. Notifikasi komitmen kategori B diperuntukkan bagi ketentuan yang penerapannya masih membutuhkan waktu dan harus disampaikan sebelum 31 Juli 2015. Terakhir, notifikasi komitmen kategori C, diperuntukkan bagi ketentuan yang masih membutuhkan waktu dan membutuhkan bantuan dari negara lain/donor yang penyampaian pun harus sebelum 31 Juli 2015. Di atas kertas, notifikasi kategori C memang menawarkan ruang yang lebih luas bagi pemerintah dalam mempersiapkan ATF dalam jangka waktu 5-8 tahun ke depan. Pilihan ini memungkinkan pemerintah meminta bantuan teknis, pengembangan kapasitas dan bantuan keuangan ke negara-negara maju/industri ataupun organisasi internasional seperti Bank Dunia untuk dapat memenuhi ketentuan ATF dimaksud meskipun harus tetap memberikan laporan. Namun demikian, pilihan kategori C sebenarnya juga sekaligus menjadi 'perangkap' karena bantuan negara-negara industri sifatnya kondisional. Sebagai contoh, bantuan atau dukungan finansial untuk infrastruktur dianggap akuntabel jika pemerintah dapat memelihara infrastruktur tersebut. Oleh karena itu, dalam rangka memperkuat persiapan pelaku ekonomi di dalam negeri, pemerintah harus memperkuat sosialisasi ke berbagai daerah karena paket Bali merupakan satu-satunya produk WTO yang signifikan dalam perundingan WTO selama ini.<sup>10</sup> Namun demikian, ATF tidak berarti ditujukan untuk semua produk/area yang seluas-luasnya karena persetujuan ini tetap masih memberikan ruang perlakuan yang sifatnya khusus, seperti misalnya, isu perkarantinaan atau *Sanitary and*

---

<sup>10</sup> *Ibid.*

*Phytosanitary Standards* (SPS) (*Article 5*). Sejauh ini kebijakan SPS dan anti-dumping subsidi misalnya, adalah penghalang perdagangan yang masih dilegalkan oleh WTO.

Secara umum, kebijakan dan komitmen pengikatan Indonesia ke dalam ATF tersebut sejauh ini telah dijabarkan ke dalam penentuan strategi fokus perdagangan luar negeri yang diarahkan dalam rangka peningkatan kinerja ekspor non-migas secara berkualitas. Upaya ini difokuskan pada peningkatan diversifikasi pasar tujuan ekspor, peningkatan kualitas dan diversifikasi produk ekspor, dan peningkatan fasilitasi ekspor melalui tiga matra, yakni fasilitasi, promosi, dan diplomasi perdagangan. Untuk menguatkan tujuan ini, pemerintah mengeluarkan atau menguatkan kebijakan kelembagaan (*Indonesia National Single Window* (INSW), *Inatrade*, e-SKA (Surat Keterangan Asal-elektronik) dan ASW (*ASEAN Single Window*)).

Kelembagaan INSW merujuk pada sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukan suatu penyampaian data dan informasi tunggal (*single submission of data and information*), pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron, (*single and synchronous processing of data and information*), dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang (*single decision-making for customs release and clearance cargoes*). Tujuannya diarahkan untuk meningkatkan kecepatan pelayanan, efektivitas, dan kinerja pelayanan lalu lintas ekspor dan impor, serta minimalisasi waktu dan biaya.

Secara nasional, kebijakan INSW dilatarbelakangi oleh kebutuhan nasional untuk meningkatkan kinerja pelayanan ekspor-impor dan penyelesaian persoalan kelancaran arus barang. Sementara itu, secara eksternal kebijakan tersebut dilatarbelakangi oleh komitmen politik pemerintah terhadap serangkaian persetujuan kerja sama kawasan dan internasional,

antara lain: (1) *the Declaration of ASEAN Concord II*, Bali, 7 Oktober 2003, (2) *ASEAN Agreement to Establish and Implement the ASW*, 9 Desember 2005, (3) *ASEAN Protocol to Establish and Implement the ASW*, April 2006, dan (4) *Declaration on the ASEAN Economic Community (AEC) Blueprint*, 20 November 2007. Di tingkat kawasan, sejalan dengan kelembagaan ini adalah pembentukan ASW yang menyatukan kegiatan operasional secara terintegrasi semua sistem NSW negara-negara anggota ASEAN dalam rangka meningkatkan kinerja penanganan atas lalu lintas barang di tingkat kawasan dan mendorong percepatan proses *customs clearance* dan *cargo release*.<sup>11</sup>

Kelembagaan lain adalah kebijakan *Inatrade*. Kelembagaan ini merujuk pada sistem pelayanan perizinan ekspor dan/atau impor pada Kementerian Perdagangan secara elektronik yang dilakukan secara *on-line* melalui internet. Selain itu, isu terkait lain berupa kelembagaan Surat Keterangan Asal Elektronik (*e-SKA*). Kelembagaan ini merujuk pada sistem pengajuan oleh eksportir, di mana pemrosesan dan penerbitan oleh Instansi Penerbit Surat Keterangan Asal (IPSKA) dilakukan secara *on-line*.

Selain itu, menyadari bahwa TF bersifat multisektoral menyangkut aspek perdagangan dan aspek terkait lainnya seperti kepabeanan, pertanian (karantina) dan non-pertanian (industri), bea cukai, investasi hingga infrastruktur dan logistik, pemerintah juga telah mengambil kebijakan teknis lainnya. Dalam rangka ini dan upaya menguatkan komitmen serta mendorong peningkatan potensi manfaat yang bisa diraih, sejak tahun 2013 pemerintah daerah tingkat I dan tingkat II secara bertahap telah melaksanakan

---

<sup>11</sup> Ditjen Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan, *Perkembangan Implementasi Trade Facilitation di Indonesia*, Paparan FGD, Jakarta, 16/2/2015.

Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP)/*One Stop Service*.<sup>12</sup> Pada tahun 2016, kebijakan ini mempunyai sasaran seluruh PTSP di pemerintah daerah sudah terintegrasi dengan pusat meskipun isu perizinan dan pungutan di daerah masih kuat.

Seiring dengan pelaksanaan komitmen persetujuan Paket Bali khususnya untuk notifikasi komitmen kategori B dan C akhir Juli 2015 dan persetujuan perdagangan bebas ASEAN pada awal tahun 2016, Indonesia juga telah melansir beberapa kebijakan penting dalam rangka persiapan penentuan kategori komitmen nasional. Beberapa kebijakan yang telah ditempuh menyangkut: (1) upaya sosialisasi Paket Bali kepada para pemangku kepentingan dan semua sektor terkait dalam negeri; (2) identifikasi peraturan penunjang untuk implementasi pelaksanaan setiap ketentuan (*article*) dalam ATF; (3) memperbarui analisis kebutuhan (*needs assesment*), dalam bentuk pengidentifikasian jangka waktu dan jenis bantuan bagi setiap sektor maupun instansi terkait yang diperlukan dan jenis-jenis hambatan dalam mengimplementasikan ATF; (4) sinkronisasi prosedur dan pelaksanaan yang telah ada di masing-masing instansi/kementerian; (5) agenda pembentukan Komite Nasional TF; (6) dan menotifikasikan kategorisasi komitmen kepada WTO dan meratifikasi ATF ke dalam Peraturan Nasional.<sup>13</sup>

## II. INDONESIA DAN PELUANG PERDAGANGAN BEBAS KAWASAN DAN GLOBAL

### A. Rezim Perdagangan Kawasan Versus Global

Sebagai wilayah yang paling dinamis secara ekonomi, kawasan Asia Pasifik berdasarkan laporan yang berjudul *A Future Within Reach* mampu menciptakan kemajuan yang cepat dalam

<sup>12</sup> Menurut Perpres No. 97 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pelayanan Terpadu Satu Pintu, yang dimaksud dengan pelayanan terpadu satu pintu (PTSP) adalah pelayanan secara terintegrasi dalam satu kesatuan proses dimulai dari tahap permohonan sampai dengan tahap penyelesaian produk pelayanan melalui satu pintu.

<sup>13</sup> *Ibid.*

pencapaian tujuan pembangunan nasional kawasan ini. Namun demikian, dengan menggunakan alat ukur tingkat pencapaian MDGs pada tahun 2015, tidak satu pun negara-negara berkembang di kawasan ini yang telah sampai pada jalur yang benar.<sup>14</sup>

Dalam rangka mendulang peluang perdagangan secara global dan kawasan, penentuan kesepakatan fasilitasi perdagangan di tingkat global dan kawasan menjadi semakin penting. Untuk mencapai hal ini, penyatuan sinergitas kekuatan politik global untuk menghilangkan serangkaian penghalang dalam perdagangan kawasan dan global merupakan tantangan yang besar. Hal ini tentunya menjadi sebuah agenda yang membutuhkan terobosan politik semua negara anggota rezim ekonomi global yang lebih berani dan terukur.

Secara diskursus, sejumlah instrumen baik yang sifatnya terpisah dan mandiri maupun gabungan dapat dipakai dalam upaya menyatukan kemauan politik tersebut. Sejumlah instrumen itu antara lain, perlunya reformasi sistemik dalam sistem internasional dan penguatan demokratisasi rezim perdagangan kawasan dan global yang semakin adil dan inklusif.

Globalisasi berdampak kuat terhadap sifat tindakan kolektif dalam ranah politik domestik maupun kawasan dan global. Cerny berargumen bahwa ketika aktivitas pasar semakin intensif dan organisasi ekonomi menjadi semakin kompleks, skala kelembagaan dari struktur politik yang ada tidak lagi mampu memberikan serangkaian barang publik yang mencukupi. Konsekuensinya, globalisasi ekonomi menggerogoti efektivitas tindakan kolektif antar-negara yang secara ekstrem terus melemah. Tindakan

---

<sup>14</sup> Diakui hanya sebagian kecil saja negara-negara di kawasan Asia Pasifik yang masuk dalam kategori ini dan untuk sejumlah target MDGs, kecuali untuk prevalensi HIV/Aids, seperti akses pendidikan dasar, HIV/AIDS, malaria dan penyakit menular lainnya, dan perlindungan lingkungan. Disunting dalam <http://www.mdgasiapacific.org/node/12>, diakses 17/11/2015.

kolektif berbasis negara memang belum mencapai titik akhir tetapi sifatnya jauh berbeda dengan masa sebelumnya.<sup>15</sup> Oleh karena itu, dapat dipahami semakin mengemukanya fenomena regionalisme perdagangan bebas. Persoalan politik yang terus membayang-bayangi eksistensi rezim perdagangan bebas di bawah WTO, seperti kuatnya tarik-menarik kepentingan antara negara-negara anggota khususnya negara-negara maju dan berkembang, dan lambatnya proses implementasi kesepakatan yang telah ditempuh, mendorong setiap negara di kawasan tertentu untuk membangun rezim perdagangan bebas di tingkat kawasan tersebut. Dari persoalan politik inilah, regionalisme ekonomi semakin tumbuh meskipun peran rezim ekonomi dalam konstelasi politik global masih bersifat sentral.

Secara lebih kontekstual, dapat diargumentasikan bahwa globalisasi telah menciptakan serangkaian struktur peluang baru dalam bidang-bidang pembangunan, keuangan, perdagangan, teknologi, Hak Azasi Manusia (HAM), dan demokrasi. Jeffrey Sachs menegaskan bahwa:<sup>16</sup>

*"..... capitalism has now spread to nearly 90% of the world's population, since nearly all parts of the world are now linked through open trade, convertible currencies, flows of foreign investment and political commitments to private ownership as the engine of economic growth" (Sachs 1997, 11-12).*

Sebaliknya, pada saat yang sama globalisasi juga memperburuk ketidakadilan, kemiskinan, dan degradasi lingkungan global. Sejumlah dampak negatif di antaranya mencakup kegagalan dalam konservasi sumber daya, kurangnya dukungan dalam penyediaan barang publik secara global, dan keengganan organisasi-organisasi internasional dalam menyelesaikan fenomena kemiskinan global. Oleh karena itu,

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, hal. 80.

<sup>16</sup> *Ibid.*

pendekatan kawasan yang para anggotanya relatif memiliki kedekatan politik dan sistem ekonomi yang mereka bangun serta proses pengambilan keputusan yang relatif cepat, dianggap menjadi daya dorong semakin kuatnya regionalisme khususnya dalam bidang ekonomi.<sup>17</sup> Dalam lingkup Asia Tenggara misalnya, munculnya rezim perdagangan bebas ASEAN dalam kerangka kebijakan MEA menguatkan pandangan ini.

Yang menjadi pertanyaan adalah apakah efektivitas kerja sama perdagangan secara politik bisa diukur? Pengikatan kerja sama perdagangan sejumlah negara secara ekstra-kawasan dengan ASEAN bisa menjadi indikator dalam hal ini. Indonesia sendiri sebagai negara anggota WTO yang telah terikat dalam rangka implementasi TF terkait dengan notifikasi kategori B dan C dari Paket Bali yang masing-masing harus disampaikan sebelum 31 Juli 2015, tampaknya sampai sekarang penyelesaiannya belum menjadi prioritas dalam lingkaran utama pemerintahan. Hal ini dapat dipahami karena Indonesia masih fokus pada persoalan persiapan menghadapi MEA yang sudah diberlakukan pada tahun ini. Tidak hanya itu, pemerintah juga semakin menunjukkan kemauan politiknya untuk bergabung dengan rezim perdagangan bebas *Trans-Pacific Partnership* (TPP) dan *Free Trade Agreement* (FTA) Uni Eropa.<sup>18</sup>

Fenomena ini semakin menguatkan pandangan bahwa globalisasi ekonomi semakin mensyaratkan tidak hanya proses demokratisasi tetapi juga kebutuhan bagi terjadinya perubahan arena interaksi secara global (*global playing field*) yang meminjam

<sup>17</sup> Ocampo. (March 2016). The Contribution of the Addis Ababa Action Agenda to Agenda 2030, Toward a new era of international cooperation. Perspective. Germany: Fredrich Ebert Stiftung.

<sup>18</sup> "Pemerintah Atur Strategi untuk Gabung TPP dan FTA Uni Eropa", dalam <http://finance.detik.com/read/2016/02/09/135008/3137626/4/pemerintah-atur-strategi-untuk-gabung-tpp-dan-fta-uni-eropa>, diakses [09/02/2016].

istilah Joseph Stiglitz tidak lagi idiologis sebagaimana tercermin dalam keberadaan rezim ekonomi global seperti WB, IMF, dan WTO selama ini.<sup>19</sup>

Jadi, analog dengan apa yang pernah ditekankan oleh Kumar misalnya,<sup>20</sup> bahwa tata kelola global ke depan harus lebih didorong oleh perubahan fundamental sistem negara-bangsa itu sendiri maupun dalam mengelola dampak negatif proses globalisasi modal, liberalisasi perdagangan, dan privatisasi aset negara. Dalam perspektif inilah, tata kelola global yang dilaksanakan melalui sebuah kerja sama internasional dan dikemas dalam gagasan polisentrisme semua beragam aktor yang inklusif akan menjadi situasi kondusif bagi berkembangnya perdagangan global. Hal ini terjadi karena proses-proses perluasan, pelebaran, dan pendalaman jejaring transnasional baik formal maupun informal terhadap semua persoalan global dalam batas-batas tertentu, menjadi pilihan yang rasional. Dengan demikian, keperluan untuk mengelola serangkaian aksi kolektif yang efektif secara global menjadi keniscayaan ke depan.

Kondisi tersebut di atas tentu akan ada implikasinya bagi Indonesia ke depan. Diskusi tentang perdagangan bebas akan selalu bermuara pada kalkulasi kelayakan untuk mendapatkan peluang manfaat ekonomi bagi pembangunan ekonomi setiap negara. Dengan demikian, pemenuhan komitmen ketentuan mandatoris WTO termasuk yang paling penting dalam konteks ini adalah isu fasilitasi perdagangan harus menjadi wilayah kebijakan yang seharusnya diprioritaskan pemerintah. Pertimbangan ini tidak saja dalam konteks nilai manfaat turunan yang bisa diraih Indonesia dalam menopang kesiapan untuk

---

<sup>19</sup> Stiglitz. (2002). *Globalization and Its Discontent*. New York: Ithaca, hal. 6; Ocampo. (August 2014). *Reforming the International Monetary and Financial Architecture*. International Policy Analysis. Germany: Fredrich Ebert Stiftung.

<sup>20</sup> Weiss, *op.cit.*

bergabung dengan rezim perdagangan bebas kawasan dunia lain, tetapi juga membangun kemampuan untuk berkiprah dalam sistem perdagangan kawasan. Tanpa kesiapan seperti yang dipersyaratkan dalam ATF, keikutsertaan Indonesia dalam rezim perdagangan bebas kawasan lain termasuk juga di intra-ASEAN akan hanya menjadikan Indonesia sebagai pasar.

Pemenuhan komitmen ketentuan mandatoris WTO dalam isu fasilitasi perdagangan seharusnya juga dilihat dalam konteks kepentingan politik di mana selama ini Indonesia telah bergabung dalam sederetan negara-negara berkembang yang secara konsisten menyuarakan perlunya reformasi dan demokratisasi rezim ekonomi dan politik global. Oleh karena itu, menyeimbangkan antara pemenuhan komitmen rezim perdagangan bebas secara global, seperti ATF dan kawasan, memiliki nilai strategis dalam meraih manfaat ekonomi bagi pembangunan ekonomi nasional.

## **B. Penyatuan Peluang Fasilitasi Perdagangan Kawasan dan Global**

Memasuki paruh terakhir dekade ini, instrumen global dalam upaya menyelesaikan sejumlah isu yang berdimensi pembangunan sosial dan ekonomi bagi rakyat di seluruh dunia masih diharapkan dapat berperan baik, walaupun berada pada periode lambatnya proses pemulihan ekonomi negara-negara industri dan mulai melemahnya kinerja pertumbuhan ekonomi negara-negara berkembang.<sup>21</sup> Beberapa fakta komparatif pencapaian tujuan pertama MDGs tentang penghapusan kemiskinan akut dan kelaparan sebagai sampel menunjukkan hal tersebut. Tiga target utama menegaskan bahwa (1) dalam kurun waktu 1990-2015, proporsi jumlah orang yang berpendapatan kurang dari 1 dolar AS harus turun setengahnya; (2) tercapainya kesempatan kerja

<sup>21</sup> UNEP (Oct. 2015). *The Financial System We Need, Aligning the Financial System with Sustainable Development: Policy Summary*. The UNEP Inquiry Report. UNEP.

penyakit yang manusiawi termasuk untuk wanita dan generasi muda; dan (3) dalam kurun waktu 1990-2015, proporsi jumlah orang yang kelaparan turun setengahnya. Memasuki tahun-tahun terakhir, target ini menunjukkan bahwa (1) proporsi tingkat kemiskinan telah turun separuh secara global; (2) proporsi jumlah orang yang pendapatan kurang dari 1,25 dolar AS turun dari 47 persen pada tahun 1990 menjadi 22 persen pada tahun 2010, 5 tahun lebih awal dari target; dan (3) proporsi jumlah penduduk yang mengalami kelaparan secara global turun dari 23,2 persen pada periode menjadi 14,9 persen pada tahun 2010-2012. Tanpa mengurangi nilai capaian kinerja global ini, perlu disadari bagaimanapun pada saat ini masih menyisakan 870 juta orang (1 dari 8 orang) dalam status kelaparan.<sup>22</sup> Dengan derajat yang tidak mengikat secara hukum bagi setiap negara, prestasi ini bagaimanapun perlu diapresiasi.

Namun demikian, kinerja global tersebut di atas berarti tanpa kritik sama sekali. Misalnya, capaian mengenai tujuan ke delapan MDGs tentang agenda pengembangan kemitraan untuk pembangunan.<sup>23</sup> Sejumlah capaian telah menunjukkan prestasi yang menggembirakan sebagaimana terlihat bahwa bantuan pembangunan resmi yang dikemas dalam skema, *Official Development Assistance* (ODA), yang mencapai USD 126 miliar pada tahun 2012, perdagangan negara-negara berkembang dan negara-negara dengan perekonomian transisi melebihi rata-rata dunia, dan 83 persen ekspor negara-negara miskin mendapatkan

---

<sup>22</sup> UN. (2013). 'We Can End Poverty', Fact Sheet, dalam [http://www.un.org/millenniumgoals/pdf/Goal\\_1\\_fs.pdf](http://www.un.org/millenniumgoals/pdf/Goal_1_fs.pdf); diakses kembali 19/5/2016. Bandingkan juga dengan FAO, "Undernourishment around the world in 2013", dalam *The State of Food Insecurity in the World 2013*, Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2013, hal. 8-9.

<sup>23</sup> Lihat PBB. (2013). 'We Can End Poverty', Fact Sheet, dalam [http://www.un.org/millenniumgoals/pdf/Goal\\_8\\_fs.pdf](http://www.un.org/millenniumgoals/pdf/Goal_8_fs.pdf), diakses 19/5/2016.

akses bebas bea masuk ke negara-negara kaya.<sup>24</sup> Namun demikian, fakta juga menunjukkan bahwa menggelayutnya kekalutan *Eurozone* dan krisis finansial global berdampak serius terhadap realisasi ODA. Pada tahun 2012, pencairan ODA menyentuh angka sebesar 126 milyar dolar AS atau turun 4 persen dari nilai tahun 2011 atau mengalami penurunan 2 persen dari nilai tahun 2010. Penurunan ini merupakan kasus pertama kali terjadi sejak 1996-1997 di mana ODA mengalami penurunan dua tahun secara berturut-turut.<sup>25</sup>

Permasalahan selanjutnya adalah perlunya diidentifikasi upaya yang dapat dilakukan untuk menuntaskan agenda global ini. Tidak banyak yang bisa dilakukan selain upaya mobilisasi kemitraan global segenap pemangku kepentingan seperti semua negara, lembaga-lembaga donor, kekuatan masyarakat sipil global, dan sederatan pelaku lain untuk melakukan upaya terbaik mereka. Namun demikian, harus diakui bahwa menyatukan kemauan politik seperti ini secara global tidak mudah dilakukan. Simpul persoalan selama ini adalah kemampuan menterjemahkan kemauan politik tersebut ke dalam aksi di lapangan. Konteks konstelasi perekonomian global yang mengalami 'turbulensi' di negara-negara maju dan masih belum terlihatnya tanda-tanda penyelesaiannya menjadikan penerjemahan segenap kemauan dan komitmen politik global ke dalam aksi nyata secara relatif masih sulit dilakukan.

Dalam konteks inilah, kemitraan global ke depan juga diarahkan dalam rangka mendorong kapasitas negara-negara berkembang untuk bisa mengambil peluang manfaat bagi

---

<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> *Ibid.* Selengkapnya lihat laporan PBB, 2013. The Millennium Development Goals Report 2013 (NY:UN, 2013) dalam <http://www.un.org/millenniumgoals/pdf/report-2013/mdg-report-2013-english.pdf>, diakses 19/5/2016.

rezim perdagangan bebas di tingkat kawasan dan global. Untuk mencapai tujuan ini, Indonesia harus berperan dalam ikut menekan dan mendorong negara-negara industri untuk berada di barisan terdepan dan memiliki tanggung jawab khusus dalam masalah ini.<sup>26</sup> Secara spesifik, dua hal berikut perlu ditekankan dan didorong.

*Pertama*, pemenuhan komitmen dukungan terhadap bekerjanya sistem perdagangan bebas di tingkat kawasan dan global secara adil. Rezim TF memiliki makna ganda bagi negara-negara berkembang. Di satu sisi, rezim ini bisa menjadi instrumen penguatan kapasitas mereka dalam perdagangan bebas. Sementara itu, di sisi lain, rezim TF juga sekaligus menjadi sarana proteksionisme negara-negara maju dalam membendung pasar mereka dari produk negara-negara berkembang. Oleh karena itu, dorongan yang perlu terus disasar bagi negara-negara industri adalah upaya memastikan bahwa TF harus menjadi sebuah instrumen untuk bisa meraih manfaat ekonomi perdagangan secara bersama. Dari sisi keuangan misalnya, belum kuatnya upaya nyata negara-negara donor untuk mengerem subsidi mereka terhadap sektor ekonominya telah menjadi isu klasik yang sampai sekarang belum juga tuntas. Isu lain menyangkut bantuan teknis dan teknologi terhadap sektor ekonomi mereka.

Sebagai contoh dapat dikaji kasus paradigma pengembangan sistem ekonomi hijau di negara-negara berkembang. Seperti diketahui bahwa paradigma pembangunan ekonomi hijau telah menjadi agenda global yang semakin mendapatkan dukungan politis semua negara. Secara normatif, paradigma ini menguatkan agenda pembangunan global yang secara khusus menyasar misi penghapusan kemiskinan, penciptaan keadilan sosial, dan

---

<sup>26</sup> FES. (March 2015). *Goals for the Rich, Indispensable for a Universal Post-2015 Agenda*. Discussion Paper. International Policy Analysis. Germany: Friedrich Ebert Stiftung.

perlindungan ekologis dalam merespon secara aktif perubahan iklim global. Mengingat negara-negara berkembang memiliki 'hak membangun' (*rights to development*) dan pembangunan ekonomi hijau memerlukan ongkos yang lebih besar, maka negara-negara industri harus berkomitmen dalam mewujudkan agenda ini, misalnya dengan menyediakan kompensasi pendanaan atau alih teknologi. Tanpa itu, agenda ekonomi hijau hanya akan menjadi sarana proteksionisme negara-negara industri dalam kegiatan ekonomi dan perdagangan dunia.

*Kedua*, kemauan politik untuk mewujudkan komitmen bantuan pembangunan negara-negara maju terhadap negara-negara berkembang. Sebagai contoh kasus komitmen ODA. Deklarasi *the Future We Want* menegaskan target ODA sebesar 0,7 persen dari *Gross Domestic Product* (GDP) negara-negara industri dialokasikan untuk ODA bagi negara-negara berkembang, termasuk di dalamnya komitmen target bantuan ODA sebesar 0,15 s.d. 0,20 persen GDP untuk ODA bagi negara-negara miskin sampai tahun 2015. Pandangan ini bukan tanpa alasan betapa komitmen politik negara-negara industri selalu di persimpangan jalan ketika memasuki ranah implementasinya. Mari kita lihat isu ini dari perspektif agenda pemerataan pertumbuhan ekonomi secara global. Ekonom teori pertumbuhan Harvard, Benjamin Friedman misalnya, menggarisbawahi arti pentingnya pertumbuhan ekonomi tetapi pertumbuhan itu harus dapat mendorong pertumbuhan yang, meminjam istilah Stiglitz, 'bermoral' (*moral growth*), yakni pertumbuhan yang berkelanjutan, meningkatkan standar kehidupan antar-generasi serta mendorong terciptanya masyarakat yang terbuka dan toleran.<sup>27</sup> Dalam konteks inilah, penegasan Benjamin Friedman dalam bukunya *The Moral Consequences of Economic Growth*, mendorong Bank Dunia untuk melakukan kajian-kajian pada skala yang lebih mikro dan studi

---

<sup>27</sup> Stiglitz. (2005), *op.cit.*

kasus atas potensi *tradeoffs* antara pertumbuhan, pengurangan kemiskinan, dan kualitas lingkungan.<sup>28</sup>

Stiglitz mendukung posisi Friedman bahwa demokrasi kurang begitu *sustainable* di negara-negara miskin sehingga jika rezim politik global dewasa ini ingin menyebarkan demokrasi, dunia harus lebih banyak menginvestasikan uangnya untuk pembangunan negara-negara tersebut, mengukuhkan kembali pentingnya sebuah konsensus global khususnya para pemimpin negara-negara industri maju untuk menyumbang 0,7 PDB mereka untuk bantuan luar negeri. Penyaluran bantuan ini akan menampilkan sisi yang berbeda, tidak hanya bagi kualitas kehidupan tetapi yang lebih penting adalah bagi prospek demokrasi itu sendiri.<sup>29</sup>

Namun demikian, bagaimana pun ekonomi pasar tidak secara otomatis menjamin adanya pertumbuhan, keadilan sosial bahkan efisiensi. Situasi ini mewajibkan peran negara dan rezim kelembagaan yang sifatnya multilateral untuk mencapai tujuan itu semua. Pemenang Nobel ekonomi seperti Simon Kuznets dengan mendasarkan argumennya pada pengalaman sebelum Perang Dunia ke-2 menegaskan bahwa tahapan awal pembangunan akan berkorelasi dengan meningkatnya ketidakadilan. Pemenang Nobel lainnya, Arthur Lewis, bahkan turut menggarisbawahi bahwa ketimpangan yang tinggi menjadi prasyarat untuk mendorong tabungan masyarakat yang diperlukan bagi terciptanya pertumbuhan.<sup>30</sup> Dalam konteks ini, pemenuhan komitmen politik negara-negara industri terhadap rezim TF sebagai bagian integral sistem perdagangan bebas di tingkat kawasan dan global merupakan prasyarat yang harus dipenuhi dan terus diperjuangkan negara-negara berkembang. Dalam kerangka ini,

---

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> *Ibid.*, hal. 133.

<sup>30</sup> Stiglitz. (2005), *op.cit.* hal. 129.

kepentingan menyatukan peluang yang bisa didapat dari adanya rezim fasilitasi perdagangan di tingkat kawasan dan global menjadi agenda secara potensial dapat diraih bagi negara-negara berkembang termasuk di dalamnya Indonesia. Oleh karena itu, secara politik Indonesia sangat berkepentingan untuk mendorong pemenuhan komitmen politik negara-negara industri.

### **C. Tantangan dan Signifikansi Kesiapan Fasilitasi Perdagangan**

Secara normatif, persetujuan liberalisasi atau secara khusus TF memberikan peluang manfaat bagi semua negara anggota khususnya bagi negara-negara berkembang dan miskin. Melalui persetujuan ini potensi manfaat yang bisa diraih mencakup menurunnya ongkos perdagangan, kelancaran arus barang lintas negara, dan peluang tercapainya kepastian usaha. Bagi negara-negara berkembang, potensi manfaat yang bisa diraih mencakup semakin terbukanya akses bantuan untuk meningkatkan sistem dan prosedur. Sementara itu, potensi peluang bagi negara-negara miskin mencakup semakin terbukanya akses pasar bagi barang-barang mereka di negara-negara maju. Skema preferensial dan perlakuan khusus dan berbeda bagi negara-negara miskin lebih lanjut dapat meningkatkan ekspor mereka.<sup>31</sup>

Bagi Indonesia, pengikatan terhadap kebijakan TF secara kawasan maupun internasional dapat sangat berpotensi dalam mendorong kinerja ekspor non-migas yang semakin berkualitas, yakni potensi terciptanya peningkatan akses pasar dan fasilitasi ekspor-impor, dan tercapainya perbaikan iklim usaha perdagangan luar negeri.<sup>32</sup>

Dengan sikap dasar itu, kebijakan pembangunan nasional yang bertumpu pada pemerataan pembangunan dan hasil-

<sup>31</sup> Pidato Penutupan Presiden SBY sebagai Ketua KTM WTO ke-9 di Nusa Dua, Bali, 7/12/ 2013.

<sup>32</sup> Ditjen Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan, Perkembangan Implementasi *Trade Facilitation* di Indonesia, FGD, Jakarta, 16/2/2015.

hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan stabilitas nasional, dapat tetap dipelihara. Dalam rangka menghadapi perkembangan dan perubahan, serta memanfaatkan peluang yang ada tersebut, Indonesia terus berusaha ikut serta dalam upaya meningkatkan kerja sama antar-negara, terutama untuk mempercepat terwujudnya sistem perdagangan internasional yang terbuka, adil, dan bebas dari hambatan serta pembatasan yang selama ini dinilai tidak menguntungkan perkembangan perdagangan internasional itu sendiri.<sup>33</sup>

Namun demikian, keterikatan dalam ATF secara global bukan berarti tanpa hambatan. Dalam skala nasional, masalah yang timbul di bidang ekonomi tidak sederhana. Perubahan orientasi ekspor dalam perekonomian nasional membawa berbagai konsekuensi berupa kebutuhan peningkatan kinerja perdagangan luar negeri, khususnya produk non-migas. Selain itu, yang tidak kalah pentingnya adalah upaya memperkuat sarana dan prasarana penunjang ekspor.<sup>34</sup> Kendala lain menyangkut aspek TF dalam pengertian perangkat lunak seperti otomasi dokumen, standardisasi produk, dan sistem *single window*.<sup>35</sup>

Berbagai permasalahan pelaksanaan TF yang harus segera diselesaikan pemerintah sehingga dapat memenuhi harapan para pemangku kepentingan khususnya pelaku usaha, di antaranya sebagai berikut.

*Pertama*, persoalan kinerja ekonomi nasional khususnya dunia industri. Persoalan ini terkait dengan belum tepatnya isu strategi pembangunan ekonomi nasional. Akibatnya, kinerja

---

<sup>33</sup> Dokumen pertimbangan ratifikasi WTO melalui UU No. 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade Organization* (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia).

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> Ditjen Kerja Sama Perdagangan Internasional Kemendag, Fasilitasi Perdagangan dalam Perspektif WTO dan Pembangunan, Paparan FGD, Jakarta, 16/2/2015.

pertumbuhan ekonomi nasional masih belum memberikan tetesan manfaat bagi semua pemangku kepentingan. Salah satu analisis terhadap kinerja industri nasional khususnya non-migas menunjukkan masih lemahnya daya saing, bahkan sebagian analisis menyebutnya kita sedang menapaki fase deindustrialisasi.<sup>36</sup> Data menunjukkan bahwa kinerja ekonomi nasional lebih ditopang bukan oleh kinerja sektor industri tetapi pertumbuhan secara keseluruhan. Elastisitas pertumbuhan ekonomi terhadap jumlah tenaga kerja terus menerus menurun dalam dua setengah dekade terakhir, dari 0,43 pada tahun 1983-1997, menjadi hanya 0,26 pada periode 1998-2007. Kinerja industri dari sisi penyerapan tenaga kerja sifatnya stagnan dan cenderung menurun. Dalam periode 1980-2009, pekerja industri tidak pernah melebihi 13 juta orang. Pada tahun 2010, angkanya hanya mencapai 12,8 juta orang atau 12,2 persen dari total tenaga kerja secara nasional.<sup>37</sup> Dalam konteks inilah, sebenarnya keikutsertaan Indonesia dalam TF sebagai bagian dari liberalisasi perdagangan berpotensi lebih merugikan. Dengan kata lain, meskipun Konferensi Tingkat Menteri (KTM) WTO di Bali berhasil mengantarkan Indonesia sebagai negara yang berhasil dalam mengelola isu TF yang telah berjalan lebih dari sembilan tahun, bagaimanapun tidak secara otomatis dapat memberikan manfaat secara otomatis bagi Indonesia.<sup>38</sup> Pandangan lain bahkan menilai keikutsertaan kita dalam TF sebagai 'dipaksakan'.<sup>39</sup>

Pandangan ini terkait dengan sejumlah hal misalnya, belum kuatnya strategi nasional pengembangan (re) industri (alisasi)

---

<sup>36</sup> Ine M.S. Ruky, *Deindustrialisasi vs Industrialisasi? Fakta: Indonesia Terperangkap dalam Kelompok Negara Berkembang!*, Makalah lepas.

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Mufti Hamka, Wakil Ketua Bidang Internasional dan Perdagangan, Perwakilan Kadin, Jakarta, 5/3/2015.

<sup>39</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Ratna, Perwakilan Kadin, Jakarta, 5/3/2015.

nasional. Dalam satu pandangan ekonom misalnya, strategi ini salah satunya harus diarahkan dan dikoordinasikan negara, dalam arti bahwa pemerintah harus secara aktif mempromosikan industri dan menempatkan kembali sektor ini sebagai solusi perekonomian dan sosial.<sup>40</sup>

*Kedua*, isu belum kuatnya sosialisasi<sup>41</sup> khususnya kepada pelaku dunia usaha di daerah tentang kerangka kebijakan/regulasi, masih tingginya suku bunga bank, dan belum kuatnya strategi remedi perdagangan. Arti penting sosialisasi kepada pelaku usaha di daerah setidaknya-tidaknya menyangkut dua aspek. Aspek pertama terkait kebijakan dan regulasi/strategi liberalisasi perdagangan pemerintah. Aspek kedua terkait dengan dukungan kepada dunia usaha daerah dalam merebut peluang pasar asing. Untuk itu, langkah penting yang harus dilakukan misalnya, bagaimana pemerintah mendorong/mendukung dunia usaha daerah tidak hanya bagaimana melakukan ekspor daerah tetapi juga memberikan informasi atas isu-isu terkait aturan-aturan perdagangan internasional.<sup>42</sup>

Aspek kebijakan/regulasi menjadi persoalan yang sampai sekarang dianggap belum sepenuhnya ramah terhadap dunia usaha (*friendly business*) termasuk di dalamnya masih terbatasnya sosialisasi. Diakui sejumlah kebijakan/regulasi telah memberikan payung hukum yang memadai secara kuantitas. Keberadaan sejumlah Undang-Undang (UU) beserta regulasi turunannya, seperti UU No. 16/1992 tentang Karantina Hewan,

---

<sup>40</sup> Ine M.S. Ruky, *loc.cit.*

<sup>41</sup> Pandangan lain bahkan sosialisasi UU/regulasi sekurang-kurangnya harus 3 tahun. Disarikan dari hasil diskusi dengan Dedi Sukayadi, Mustofa, Fredi, Khoiri, Perwakilan Kadinda Jatim, 18/3/15. Penegasan ini juga disampaikan di daerah, misalnya dalam diskusi dengan Darwin Muhsin, Sekdis Perdagangan Sulut, Manado, 14/4/2015.

<sup>42</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Mufti Hamka, Wakatua Bidang Internasional dan Perdagangan Kadin, 5/3/2015.

Ikan dan Tumbuhan, UU No. 10/1995 jo. UU No. 17/2006 tentang Kepabeanaan, dan UU No. 7/2014 tentang Perdagangan; serta Perpres No. 10/2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik dalam Kerangka INSW, Permendag No. 53/2014 tentang Pelayanan Terpadu Perdagangan, dan Kepmenhub KM. 53/2002 tentang Kepelabuhanan Nasional menunjukkan hal tersebut. Namun demikian, sejumlah hal yang ditunggu dunia usaha adalah kebijakan dan regulasi terkait upaya meningkatkan daya kompetitif dunia usaha nasional, di antaranya skema insentif (fiskal), perizinan, pendanaan perbankan yang lebih kompetitif,<sup>43</sup> dan pendanaan pemerintah terhadap analisa pasar (*market research*) yang perlu ditingkatkan. Hal terkait lain mencakup belum kuatnya kapasitas intelijen pasar di setiap atase perdagangan RI di luar negeri dan masih lemahnya kelembagaan penegak remedi perdagangan.<sup>44</sup> Hal yang juga penting terkait dengan pengawasan dan penegakkan hukum serta sinkronisasi antar-regulasi untuk menghindari tumpang tindihnya regulasi.<sup>45</sup> Pengawasan dan penegakkan hukum di tingkat daerah mencakup misalnya, pemberantasan mafia perdagangan kawasan.<sup>46</sup> Kurangnya sinkronisasi regulasi berakibat pada tumpang tindihnya regulasi sehingga selama ini dianggap semakin melimbungkan dunia usaha.

Dalam liberalisasi perdagangan, remedi perdagangan masih dapat dilakukan dalam konteks pengenaan kebijakan penghalang non-tarif atau *non-tariff barriers* (NTBs) seperti *anti-dumping*, subsidi, dan perlindungan (*safeguard*). Langkah ini dilakukan

---

<sup>43</sup> Hal lain terkait misalnya, untuk alasan efisiensi bagaimana perbankan dapat mencakup pendanaan dari proses produksi sampai ke perdagangannya. Disarikan dari hasil diskusi dengan Subdit Perdagangan dan Pengembangan Dunia Usaha Bappeda Jatim, 16/3/2015.

<sup>44</sup> Lihat catatan kaki no. 41.

<sup>45</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Subdit Perdagangan dan Pengembangan Dunia Usaha Bappeda Jatim, 16/3/15 dan Dinas Perdagangan dan Industri Jatim, 17/3/15.

<sup>46</sup> *Ibid.*

dalam rangka meningkatkan investasi di dalam negeri dan menjaga pasar dalam negeri.<sup>47</sup> Dengan demikian, kebijakan NTBs sebenarnya menjadi hal yang umum dilakukan setiap negara meskipun untuk sebagian dinilai menjadi pola proteksionisme baru dalam era liberalisasi perdagangan.<sup>48</sup> Hal ini bahkan dilakukan oleh salah satu negara yang menjadi kampiun liberalisasi perdagangan. Sebagai contoh, *The Heritage Foundation* dan *The Wall Street Journal* telah mengeluarkan buku yang mengupas hasil survei indeks kebebasan ekonomi 186 negara yang tersebar di enam kawasan dunia. Hasilnya menunjukkan bahwa Amerika Serikat mengalami skor indeks kebebasan ekonomi yang menurun tajam. Turunnya Amerika Serikat ke posisi ke-12 menjadikannya peringkat terendah dalam dua dekade terakhir.

*Ketiga*, isu Infrastruktur. Persoalan infrastruktur fisik/non-fisik terus dianggap menjadi salah satu hal yang harus segera diselesaikan dalam rangka TF.<sup>49</sup> Dengan keterbatasan anggaran, luasnya wilayah dan dalam rangka menjadikan mengoptimalkan peluang TF bagi dunia usaha khususnya di daerah seharusnya diarahkan pada upaya memperkuat konektivitas antar-daerah.<sup>50</sup> Dalam pandangan pelaku usaha, infrastruktur fisik berupa jalan dan pelabuhan menempati urutan prioritas untuk dibenahi khususnya secara kuantitas. Isu jalan mencakup tingkat kerusakan dan lambatnya penanganan. Sementara itu, isu pelabuhan menyangkut terjadinya ketidakseimbangan antara jumlah kapal

---

<sup>47</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Perwakilan Kadin, Jakarta, 5/3/2015.

<sup>48</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Dinas Perdagangan dan Industri Jatim, 17/3/15.

<sup>49</sup> Persoalan lain menyangkut SDM yang berkualitas dan kesiapan birokrasi. Lihat misalnya I Gusti Agung W.P., Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN", makalah FGD BKSAP DPR RI, Jakarta, 2/4/2015.

<sup>50</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Dinas PU dan Bina Marga Prov. Jatim, 17/3/15 dan Setdis Perdagangan Sulut, 14/4/2015.

dengan dermaga/ frekuensi perjalanan kapal.<sup>51</sup> Hal ini diakui misalnya, dalam konteks jasa kepelabuhan di Sulut bahwa prioritas pengembangan kepelabuhanan dalam mendukung TF harus diarahkan pada pembangunan infrastruktur dermaga dan lapangan penumpukan untuk mengimbangi dan mengantisipasi peningkatan *throughput* kapal dan barang di pelabuhan.<sup>52</sup>

Isu penting lainnya infrastruktur perkarantinaan tidak hanya dalam kerangka memperlancar arus keluar masuk barang yang bermasalah sebagai sarana perlindungan tetapi juga harus sejalan dengan standar-standar internasional yang diakui WTO.<sup>53</sup> Isu penting infrastruktur perkarantinaan bahkan tidak hanya menyangkut persoalan infrastruktur fisik seperti laboratorium tetapi juga persoalan jumlah dan pengembangan kapasitas sumber daya manusia yang tersedia, kelembagaan, dan harmonisasi peraturan dalam kerangka peningkatan koordinasi dengan lembaga terkait.<sup>54</sup> Hal ini menjadi kebutuhan yang tidak kalah pentingnya mengingat peran perkarantinaan sebagai kinerja ini menjadi pertaruhan dalam menjaga kepentingan nasional ketika harus berhubungan dengan klaim negara-negara lain.<sup>55</sup> Selain itu, arti penting kehadiran infrastruktur yang lebih representatif juga sekaligus menguatkan kinerja badan karantina.<sup>56</sup>

---

<sup>51</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Perwakilan Kadinda Jatim, 18/3/15.

<sup>52</sup> PT Pelindo IV (Persero) Cabang Bitung dan Terminal Petikemas Bitung, Sulut.

<sup>53</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Balai Besar Karantina Pertanian dan Balai Karantina Ikan Prov. Jatim, 17/3/15.

<sup>54</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Balai Karantina Ikan Kelas 1 Prov. Jatim, 17/3/2015 dan Balai Karantina Pertanian Kelas 1 Prov. Sulut, 13/4/2015

<sup>55</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Balai Besar Karantina Pertanian Prov. Jatim, 17/3/2015.

<sup>56</sup> Ada penilaian terbatasnya infrastruktur, sebagai contoh laboratorium karantina, mengakibatkan badan ini sebagai pihak yang menghambat. Disarikan dari hasil diskusi dengan Balai Karantina Provinsi Sulut, 13/4/2015.

Arti penting pengelolaan isu infrastruktur dalam kerangka fasilitasi perdagangan juga bisa secara non-fisik dalam kerangka memperkuat jejaring infrastruktur yang tersedia khususnya darat dan laut secara lintas-daerah. Bentuknya dapat berupa sistem yang memperkuat interkoneksi maupun pola subsidi dalam kerangka ini. Sebagai contoh, untuk alasan efektivitas dan efisiensi, pemerintah perlu mempertimbangkan semacam skema subsidi untuk memfasilitasi jejaring pengapalan antar-pelabuhan.<sup>57</sup> Dengan demikian, misi interkoneksi antar-pelabuhan bisa terjadi dan mengurangi biaya ekonomi tinggi pengapalan barang melalui semua pelabuhan.

*Keempat*, pengelolaan agenda pelaksanaan TF. Seperti diketahui bahwa sesuai dengan persetujuan Paket Bali, Indonesia sudah harus melaksanakan notifikasi sebagai bukti komitmen kesiapan Indonesia dalam melaksanakan komitmen kategori B dan C sampai akhir Juli 2015. Untuk melaksanakan persetujuan ini, beberapa syarat harus dipenuhi baik yang sifatnya teknis maupun non-teknis.

Aspek pertama, terkait dengan koordinasi sinergis kelembagaan terkait secara lintas sektoral. Diakui bahwa persoalan koordinasi lintas sektoral selalu menjadi kendala dalam setiap pelaksanaan kebijakan sebagai akibat masih kuatnya ego-sektoral. Dalam konteks ini, penguatan koordinasi sinergi tersebut dalam menentukan sektor-sektor mana saja yang harus dalam penentuan kategori B dan C harus dipaksakan. Aspek non-teknis terkait dengan persoalan politik ketika harus memasukkan sebagian sektor ke dalam komitmen kategori C. Di satu sisi, bantuan negara lain/donor bisa membantu dalam memperkuat kesiapan Indonesia dalam pelaksanaan TF. Di sisi lain, pemilihan komitmen kategori ini juga sekaligus memberikan sinyal atas

---

<sup>57</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Subdit Perdagangan dan Pengembangan Dunia Usaha Bappeda Jatim, 16/3/2015.

lemahnya potensi daya tawar Indonesia secara politis dan potensi kuatnya 'intervensi' dalam urusan ini. Apalagi, mereka juga mengharuskan Indonesia untuk melaksanakan serangkaian hal

Aspek ketiga menyangkut agenda kelembagaan. Implementasi Paket Bali menyaratkan pembentukan sebuah Komite Nasional Fasilitasi Perdagangan sebagai upaya memperkuat implementasi kesepakatan-kesepakatan TF. Oleh karena itu, seiring dengan semakin dekatnya tenggat waktu notifikasi komitmen pemerintah terhadap WTO dan yang tidak kalah pentingnya dalam lingkup Asean, pembentukan komite ini menjadi agenda kelembagaan yang mendesak dilakukan.

Keseluruhan agenda ini termasuk di dalamnya agenda sebelumnya seperti isu penyiapan strategi pembangunan industri nasional, persoalan infrastruktur untuk memperkuat konektivitas<sup>59</sup> dan isu terkait lainnya perlu mendapatkan dorongan kemauan politik yang semakin kuat.<sup>60</sup> Dengan demikian, sejalan dengan pemikiran bahwa peluang untuk menunjang dan mempercepat pelaksanaan pembangunan nasional dapat terus didorong melalui peningkatan ekspor, khususnya komoditas non-migas, peningkatan daya saing dan penetrasi serta perluasan pasar luar negeri. Hal ini berarti bahwa agenda TF menjadi salah satu pintu masuk ke arah ini.

### III. PENUTUP

Instrumen persetujuan fasilitasi perdagangan WTO berpeluang memperkuat kerja sama perdagangan bagi semua negara anggota. Bagi Indonesia, persetujuan ini dapat berpotensi meningkatkan kinerja ekspor non-migas, terciptanya akses pasar yang semakin luas, dan tercapainya perbaikan iklim usaha perdagangan luar negeri. Di samping itu, persetujuan ini juga

---

<sup>59</sup> Disarikan dari hasil diskusi dengan Dr Caroline Pakasi, Fak. Eko dan Bisnis Unram/Tim Ahli Gubernur Sulut, 15/4/2015.

<sup>60</sup> Hal ini karena implementasi TF mencakup multisektoral dari aspek kerangka hukum, penegakkan pengelolaan perbatasan secara internasional dan penggunaan teknologi informasi. Disarikan dari hasil diskusi dengan Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai C, Bitung, Sulut, 16/4/2015.

sekaligus dapat mendorong terciptanya sistem perdagangan global yang semakin terbuka dan adil. Dalam rangka merespons peluang tersebut, Pemerintah Indonesia juga harus memperkuat landasan sektor-sektor perekonomiannya karena persoalan perdagangan internasional sifatnya dinamis dan semakin kompetitif. Selain itu, yang tidak kalah pentingnya adalah upaya memperkuat kesiapan sarana dan prasarana penunjang perdagangan internasional. Semua upaya ini menjadi tantangan besar pemerintah dan dunia usaha dalam meraih peluang manfaat persetujuan fasilitasi perdagangan dalam konteks rezim perdagangan WTO dan perdagangan bebas kawasan.

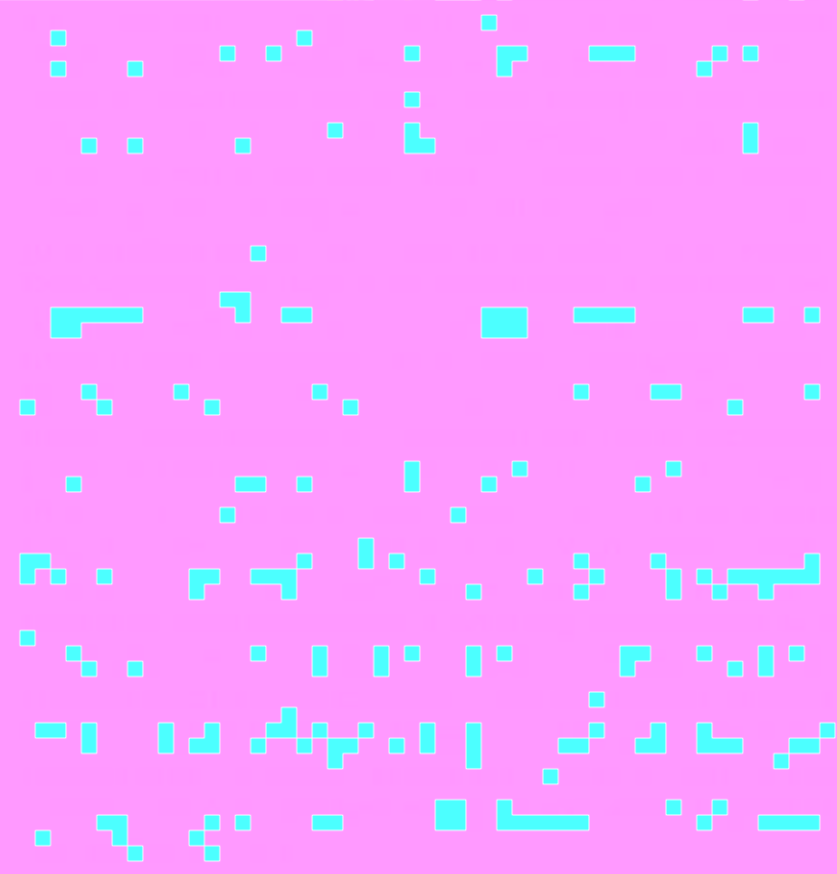
Kesiapan ini juga sekaligus dapat memperkuat daya tawar Indonesia dalam merespons dan mengelola konstelasi politik dan ekonomi global secara umum ke depan. Dalam konteks inilah, kemitraan di tingkat kawasan dan global dalam rangka menopang rezim fasilitasi perdagangan global perlu diarahkan ke arah yang semakin pragmatis dan konstruktif.

Dalam rangka mendulang peluang perdagangan secara global dan kawasan, penyatuan sinergitas kekuatan politik global untuk menghilangkan berbagai penghalang dalam perdagangan kawasan dan global bagaimanapun akan terus menjadi tantangan. Oleh karena itu, diperlukan sebuah terobosan politik yang lebih berani dan terukur bagi semua negara anggota WTO.

Persoalan politik yang terus membayang-bayangi eksistensi rezim perdagangan bebas adalah masih kuatnya tarik-menarik kepentingan antara negara-negara anggota khususnya negara-negara maju dan berkembang. Hal ini menjadi alasan yang mendorong terciptanya rezim perdagangan bebas di tingkat kawasan. Dari persoalan politik inilah, regionalisme ekonomi semakin tumbuh meskipun peran rezim ekonomi dalam konstelasi politik global masih bersifat sentral. Oleh karena itu,

diperlukan sebuah reformasi sistem internasional dan penguatan demokratisasi rezim perdagangan kawasan dan global.

Terlepas dari persoalan ini, pemenuhan komitmen ketentuan mandatoris WTO dalam fasilitasi perdagangan harus tetap dijalankan pemerintah. Pertimbangannya tidak saja dalam konteks peluang ekonomi tetapi juga dalam konteks kepentingan politik untuk mendorong proses reformasi dan demokratisasi rezim ekonomi global. Dengan demikian, pemenuhan komitmen rezim perdagangan bebas di tingkat kawasan dan global akan



Pembangunan nasional dapat didukung oleh keterlibatan Indonesia dalam perdagangan luar negeri. Hal ini berarti bahwa keterlibatan Indonesia dalam rezim fasilitasi perdagangan di tingkat kawasan dan global akan menjadi semakin strategis tidak hanya untuk meraih manfaat ekonomis tetapi juga yang tidak kalah pentingnya dalam memperkuat sistem perdagangan internasional yang semakin adil dan inklusif.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- The Heritage Foundation dan the Wall Street Journal. (2014). *The 2014 Index of Economic Freedom, Promoting Economic Opportunity and Prosperity*, New York: The Heritage Foundation.
- Stiglitz, Joseph E. (2002). *Globalization and Its Discontent*, NY: Ithaca.
- Weiss, Thomas G. (2011). "Governance, Good Governance and Global Governance: Conceptual and Actual Challenges", dalam Ashwani Kumar dan Dirk Messner (eds.). *Power Shifts and Global Governance, Challenges from South and North*, UK & USA, Anthem Press, 68-88.

### Jurnal

- Ocampo, Jose Antonio. (August 2014). Reforming the International Monetary and Financial Architecture. *International Policy Analysis*. Germany: Friedrich Ebert Stiftung.
- Ocampo, Jose Antonio. (March 2016). The Contribution of the Addis Ababa Action Agenda to Agenda 2030, Toward a new era of international cooperation. *Perspective*. Germany: Friedrich Ebert Stiftung (FES).
- Stiglitz, Joseph E. (2005). Growth May Be Everything, but It's Not the Only Thing. Review Essay, *Foreign Affairs*. 84 (6), Nov-Dec.: 129-130.

## **Makalah, Laporan dan *Discussion Paper***

Ditjen Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan.  
*Perkembangan Implementasi Trade Facilitation di Indonesia*, Paparan FGD, Jakarta, 16/2/2015.

Fredrich Ebert Stiftung (FES). (March 2015). *Goals for the Rich, Indispensable for a Universal Post-2015 Agenda*. Discussion Paper. International Policy Analysis. Germany: FES.

Hikmahanto Juwana. (2015). *Pembentukan ASEAN Economic Community dan Dampaknya pada Indonesia*, Makalah FGD BKSAP DPR RI, Jakarta, 2/4/2015.

Ine M.S. Ruky. *Deindustrialisasi vs Industrialisasi? Fakta: Indonesia Terperangkap dalam Kelompok Negara Berkembang!*, Makalah, 2015.

I Gusti Agung W.P., Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean", makalah FGD BKSAP DPR RI, Jakarta, 2/4/2015.

Kementerian Perdagangan RI (2015). *Perkembangan Implementasi Trade Facilitation di Indonesia*, Ditjen Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan, Paparan FGD, Jakarta, 16/2/2015.

PT Pelindo IV (Persero) Cabang Bitung dan Terminal Petikemas Bitung, Sulut. Profil Pelabuhan Bitung Tahun 2015.

United Nations Environment Programme (UNEP). (Oct. 2015). *The Financial System We Need, Aligning the Financial System with Sustainable Development: Policy Summary*. The UNEP Inquiry Report. UNEP.

## **Peraturan Perundang-undangan**

Perpres No. 97 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pelayanan Terpadu Satu Pintu.

UU No. 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan Agreement Establishing The World Trade Organization (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia).

UU No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.

## **Internet**

Government of the Republic of Indonesia. *Concluding Remarks Concluding Remarks By The Chairman Of MC9*, Pidato Penutupan Presiden SBY sebagai Ketua KTM WTO ke-9 Nusa Dua, Bali, 7/12/2013, dalam <http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2013/12/12/concluding-remarks-wto-mc9-bali-3-7-december-2013-en0-1386819048.pdf>, diakses kembali 2/7/2015.

Kemenlu(IndonesianMoFA).(2016).*Dukung Reformasi PBB melalui Partisipasi pada Inisiatif UN70*. Retrieved from <https://www.kemlu.go.id/id/berita/beritaperwakilan/Pages/Indonesia-Dukung-Reformasi-PBBmelalui-Partisipasi-pada-Inisiatif-UN70.aspx>, diakses[10/4/2016]].



**KOMUNIKASI DALAM IMPLEMENTASI  
*INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW (INSW)***

*Yuni Sudarwati*



# KOMUNIKASI DALAM IMPLEMENTASI INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW (INSW)

Yuni Sudarwati<sup>1</sup>

## I. PENDAHULUAN

*Indonesia National Single Window (INSW)* diatur dalam Peraturan Presiden No. 10 Tahun 2008. INSW didefinisikan sebagai sebuah sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (*single submission of data and information*), pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (*single and synchronous processing of data and information*), dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang (*single decision making for customs clearance and release of cargoes*).<sup>2</sup> Keberadaan INSW diharapkan dapat memperlancar dan mempercepat arus ekspor dan impor.

Penerapan sistem INSW dilakukan guna memperlancar dan mempercepat arus barang sehingga memberikan beberapa keuntungan antara lain meningkatkan efektivitas dan kinerja ekspor-impor, memperbaiki manajemen lalu lintas barang,

---

<sup>1</sup> Peneliti Bidang Ekonomi Kebijakan Publik, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Dapat dihubungi melalui email: yuni.sudarwati@dpr.go.id

<sup>2</sup> "Pengertian Umum ASEAN Single Window (ASW) dan National Single Window (NSW). (<http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/about>, diakses 15 Juni 2015).

serta meminimalkan waktu dan biaya ekspor-impor.<sup>3</sup> Upaya ini diperlukan karena Indonesia masih menghadapi berbagai hambatan birokrasi dan perizinan dalam perdagangan internasional. Selain biaya, proses pengolahan dokumen ekspor-impor di Indonesia dianggap lamban dan tidak efektif. Integrasi sistem yang modern merupakan tujuan dari arah perubahan sistem ini.

Penerapan sistem INSW di Indonesia dilakukan selain merupakan bentuk komitmen Indonesia terhadap kesepakatan ASEAN, juga dilatarbelakangi oleh:<sup>4</sup>

- a. Kondisi kinerja pelayanan ekspor-impor yang perlu ditingkatkan, seperti beberapa aspek berikut ini:
  - (1) *Lead time* waktu penanganan barang impor dan ekspor yang masih terlalu lama jika dibandingkan dengan beberapa negara anggota ASEAN lainnya;
  - (2) Masih banyaknya titik layanan (*points of services*) dalam penanganan lalu lintas barang ekspor-impor, sehingga mengakibatkan ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*);
  - (3) Tingkat validitas dan akurasi data atas transaksi dan kegiatan ekspor-impor yang belum memadai, terutama terkait dengan data perizinan ekspor-impor.
- b. Kepentingan nasional untuk mengontrol lalu-lintas barang antarnegara.

---

<sup>3</sup> Karina Tri Hapsari, Suharyono, dan Yusri Abdillah. 2015. Implementasi Sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) Sebagai Upaya Pendorong Kelancaran Arus Barang Ekspor Dan Impor (Studi Kasus pada KPPBC Tipe Madya Pabean Tanjung Perak Surabaya). *Jurnal Administrasi Bisnis* (JAB). Vol. 1 No. 1. Hal. 1-10.

<sup>4</sup> "Latar Belakang Penerapan Sistem NSW di Indonesia". (<http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/about>, diakses 15 Juni 2015).

Untuk melindungi kepentingan nasional, perlu adanya kontrol terhadap lalu lintas barang ekspor-impor secara lebih baik, terutama yang terkait dengan isu terorisme, kejahatan lintas negara, penyelundupan narkoba dan zat adiktif lainnya, aktivitas-aktivitas *illegal*, hak atas kekayaan intelektual, dan perlindungan konsumen.

- c. Kinerja sistem pelayanan publik yang perlu ditingkatkan.

Untuk meningkatkan daya saing perekonomian nasional, perlu dilakukan peningkatan kinerja sistem pelayanan publik dengan menerapkan prinsip-prinsip tata kelola (*good governance*) melalui pembangunan otomasi sistem pelayanan yang terintegrasi.

- d. Sistem pelayanan yang belum terintegrasi sehingga menghambat kelancaran arus barang.

Untuk meningkatkan kelancaran arus barang ekspor-impor, sangat dibutuhkan adanya integrasi sistem antarinstansi pemerintah yang akan mampu meningkatkan efisiensi pelayanan keseluruhan proses ekspor-impor.

Sistem *Single Window* dibuat untuk memudahkan dan melancarkan penyelesaian dokumen perizinan, baik bagi eksportir, importir maupun petugas kepabeanan. Kemudahan dan kelancaran perizinan dapat terjadi karena semua proses dilakukan secara elektronik. Pengembangan dan pelaksanaan sistem harus sesuai dengan kondisi masing-masing negara. Hal ini karena tidak ada model yang unik untuk *Single Window*. Sistem yang dikembangkan dan dilaksanakan harus berdasarkan standar internasional dan praktek terbaik sesuai konvensi dan perjanjian internasional mengenai fasilitasi perdagangan.

Salah satu kondisi yang perlu diperhatikan adalah kesiapan dari semua pemangku kepentingan. Mereka harus mendapatkan

informasi tentang tujuan, sasaran, kemajuan maupun kesulitan yang mungkin akan dihadapi dalam pelaksanaan sistem. Hal ini perlu dilakukan agar menghindarkan terjadinya kesalahpahaman dan untuk menciptakan kepercayaan terhadap sistem baru. Oleh karena itu, diperlukan komunikasi melalui sosialisasi yang tepat untuk memastikan bahwa pemangku kepentingan telah mendapatkan informasi yang benar dan sesuai.

## **II. NATIONAL SINGLE WINDOW**

### **A. National Single Window**

Konsep *Single Window* berdasarkan *United Nation Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT) Recommendation Number 33* adalah fasilitas yang memungkinkan pihak yang terlibat dalam perdagangan dan transportasi untuk mengirimkan data, informasi, dan dokumen hanya ke satu pintu untuk memenuhi semua peraturan dan persyaratan terkait impor, ekspor, dan transit.<sup>5</sup> Penyampaian data dan informasi individual hanya disampaikan sekali secara elektronik.

Berdasarkan artikel 1 *Protocol to Establish and Implement The ASEAN Single Window, National Single Window*, seperti yang telah dikemukakan di atas, diartikan sebagai sebuah sistem yang memungkinkan:<sup>6</sup>

- i. *A single submission of data and information*, sebuah sistem yang memungkinkan penyampaian data dan informasi secara tunggal.
- ii. *A single and synchronous processing of data and information*, sebuah sistem yang memungkinkan data yang telah diterima diproses secara tunggal dan sinkron.

<sup>5</sup> Economic Commission for Europe – UN/CEFACT (2005). Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window, *Recommendation No. 33*. New York and Geneva. United Nations Publication.

<sup>6</sup> Eight Meeting of the Task Force on the ASW. *Protocol to Establish and Implement The ASEAN Single Window*. Bangkok. 21-22 Maret 2006

- iii. *A single decision-making for customs release and clearance of cargo*, sebuah sistem yang memungkinkan untuk dilakukan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang

Terdapat tiga model utama untuk sistem *Single Window*, yaitu:<sup>7</sup>

- a) ***A single authority***, yaitu sebuah model di mana ada sebuah badan otoritas tunggal sebagai penanggung jawab penuh. Badan ini menerima informasi baik di atas kertas atau elektronik dan kemudian menyebarkan informasi ini kepada semua instansi pemerintah yang terkait.
- b) ***A single automated system for the collection and dissemination of information***, yaitu sebuah model di mana terdapat sebuah sistem tunggal untuk pengumpulan data dan informasi. Sistem ini mengintegrasikan pengumpulan data secara elektronik, penggunaan, penyebaran, dan penyimpanan data yang terkait dengan perdagangan yang melintasi perbatasan. Sistem di dalam model ini memiliki beberapa kemungkinan yaitu:
  - i. *Integrated System*, data diolah melalui sebuah sistem terpadu.
  - ii. *Interfaced System*, data diolah melalui sistem yang terintegrasi.

memproses, dan memberikan persetujuan dalam sebuah aplikasi tunggal. Sistem ini memungkinkan persetujuan perijinan dikirimkan secara elektronik dari instansi yang berwenang ke pengguna jasa.<sup>3</sup>

## **B. Manfaat *National Single Window***

Sistem *Single Window* dapat menyederhanakan dan memfasilitasi proses penyediaan dan pembagian informasi untuk memenuhi persyaratan peraturan perdagangan baik untuk pengguna jasa maupun pihak berwenang. Penggunaan sistem tersebut dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengawasan dan dapat mengurangi biaya baik bagi pemerintah maupun pengguna jasa.

*Recommendation 33* menyebutkan bahwa sistem *Single Window* memberikan manfaat baik bagi pemerintah maupun pengguna jasa. Adapun manfaat dari pelaksanaan sistem adalah sebagai berikut:

### *a. Manfaat *Single Window* Bagi Pemerintah*

Sistem akan meningkatkan terjadinya komunikasi yang lebih terbuka dan fasilitatif terkait komunikasi pemerintah dengan dunia bisnis. Misalnya ketika pengguna jasa mengirimkan semua informasi dan dokumen kelengkapan perijinan, maka sistem dapat lebih cepat melakukan distribusi informasi ke instansi yang berwenang. Penggunaan sistem juga akan meningkatkan koordinasi dan kerjasama antarinstansi yang berwenang mengatur perdagangan.

Pengumpulan data secara sistematis diharapkan meningkatkan teknik manajemen resiko, sehingga prosedur perdagangan lebih aman, efisien, lebih cepat, dan akurat. Sistem *Single Window* selalu bisa menyediakan informasi yang *up-to-date* mengenai tingkat tarif, persyaratan hukum, dan prosedur untuk mengurangi tingkat kesalahan dan meningkatkan kepatuhan

pengguna jasa. Pada akhirnya, sistem *Single Window* akan mengurangi penggunaan sumber daya manusia dan keuangan sehingga pemerintah akan dapat mengalokasikan sumber dana yang tersedia untuk bidang lain.

*b. Manfaat Single Window Bagi Pengguna Jasa*

Sistem *Single Window* memberikan manfaat utama bagi pengguna jasa yaitu menyediakan hanya satu pintu masuk untuk menyerahkan dokumen perdagangan ke seluruh instansi yang berwenang dalam proses ekspor, impor, ataupun transit. Penggunaan sistem ini yang memungkinkan percepatan pemrosesan informasi, sehingga pengguna jasa juga diuntungkan karena dapat mempercepat rantai pasokan. Peningkatan transparansi dan prediktabilitas diharapkan mampu mengurangi potensi perilaku korup dari publik dan sektor swasta.

**C. Kunci Sukses Penerapan *National Single Window***

Kesuksesan tahap awal pelaksanaan *Single Window* sangat tergantung kondisi dan faktor keberhasilan yang bervariasi dari masing-masing negara. Beberapa faktor yang ditengarai berpengaruh dalam kesuksesan penerapan *Single Window* adalah:<sup>8</sup>

**a) Kemauan Politik**

Keberhasilan pelaksanaan *Single Window* memerlukan dukungan kemauan politik yang kuat baik oleh pemerintah maupun komunitas bisnis. Kemauan politik merujuk pada penyebaran informasi yang jelas dan tidak memihak pada tujuan, implikasi, manfaat, dan kemungkinan hambatan dalam pembentukan *Single Window*. Kemauan politik menjadi faktor yang penting karena sering berhubungan langsung dengan ketersediaan sumber daya untuk membangun *Single Window*.

---

<sup>8</sup> *Op.Cit UN/CEFAT.*

**b) Pemimpin dan Kelembagaan yang Kuat**

Kemauan politik yang kuat membutuhkan pemimpin organisasi yang kuat, sumber daya, dan dukungan organisasi yang kuat pula. Organisasi harus memiliki dukungan politik, otoritas hukum, sumber daya manusia dan keuangan, serta hubungan dengan masyarakat bisnis.

**c) Kemitraan antara Pemerintah dan Pengguna Jasa**

Sistem ini merupakan model praktis kerjasama antara lembaga pemerintah serta pemerintah dan pengguna jasa. Kondisi ini memberikan kesempatan yang baik untuk kemitraan publik-swasta dalam pendirian dan pengoperasian sistem. Oleh karena itu, perwakilan dari semua lembaga sektor publik dan swasta terkait harus diundang untuk berpartisipasi dalam pengembangan sistem semenjak awal. Partisipasi harus dilakukan dalam semua tahapan proyek, mulai dari pengembangan awal tujuan proyek, analisis situasi, dan desain proyek hingga pelaksanaan. Berdasarkan hal tersebut, keberhasilan utama dari *Single Window* akan sangat bergantung pada keterlibatan, komitmen, dan kesiapan dari semua instansi dan lembaga yang terlibat.

**d) Tujuan dan Sasaran yang Jelas**

Penetapan tujuan dan sasaran pada awal tahap perkembangan akan membantu memandu pelaksanaan *Single Window*. Penetapan tujuan harus didasarkan pada analisis berdasarkan kebutuhan, aspirasi, dan sumber daya dari pemangku kepentingan utama, dan juga pada infrastruktur yang ada. Analisis harus melibatkan semua pemangku kepentingan baik dari pemerintah dan pengguna jasa. Sistem *Single Window* harus dianggap sebagai bagian dari strategi keseluruhan suatu negara untuk meningkatkan fasilitasi perdagangan.

**e) Kemudahan Akses**

Kemudahan akses juga memegang peranan kunci keberhasilan sistem *Single Window*. Oleh karena itu, perlu dibuat dan diberikan petunjuk serta pedoman untuk pengguna jasa. Dukungan bagi pengguna jasa, harus mulai diterapkan pada awal pelaksanaan proyek. Dukungan bagi pengguna jasa juga dapat menjadi sarana yang berguna untuk mengumpulkan informasi umpan balik terkait kesulitan dan hambatan yang dihadapi dalam sistem. Informasi ini dapat menjadi alat yang berharga dalam pengembangan sistem lebih lanjut.

**f) Dukungan Hukum**

Implementasi *Single Window* membutuhkan dukungan lingkungan hukum yang kondusif. Dukungan hukum terkait dan pembatasan hukum harus diidentifikasi dan dianalisis secara cermat. Sebagai contoh adalah perubahan undang-undang seringkali diperlukan untuk memfasilitasi sistem elektronik terbaru.

**g) Standar dan Rekomendasi Internasional**

Implementasi *Single Window* memerlukan harmonisasi, keselarasan data dan dokumen perdagangan. Oleh karena itu, standardisasi data dan dokumen harus didasarkan pada standar dan rekomendasi internasional, sehingga sesuai dengan sistem dan aplikasi internasional lain. Harmonisasi tetap perlu dilakukan meskipun jika *Single Window* dirancang untuk beroperasi tanpa menggunakan komunikasi data elektronik.

**h) Identifikasi Kemungkinan Hambatan**

Segala kemungkinan yang mungkin muncul akibat implementasi *Single Window* harus diantisipasi. Hal ini karena kemungkinan tidak semua lembaga pemerintah maupun pelaku usaha sepakat dengan sistem *Single*

*Window*. Identifikasi kendala ini harus dilakukan semenjak awal dengan memperhitungkan kondisi lokal.

#### **i) Model Keuangan**

Keputusan model keuangan yang digunakan dalam sistem harus sudah ditentukan sejak awal. Keputusan model keuangan ini bisa dipilih dari model yang benar-benar dibiayai oleh pemerintah, model yang mandiri tanpa campur tangan pemerintah, ataupun model yang merupakan kemitraan publik-swasta. Kejelasan pilihan model keuangan ini dapat secara signifikan memengaruhi pengambilan keputusan untuk mendukung pelaksanaan sistem.

#### **j) Sistem Pembayaran**

Beberapa sistem *Single Window*, misalnya sistem yang dilakukan di Thailand, menjadi satu dengan sistem untuk pembayaran biaya pemerintah, pajak, bea, dan biaya lainnya. Ini bisa menjadi fitur yang sangat menarik bagi baik pemerintah dan perdagangan, dan ini sangat penting ketika sistem diperlukan untuk menghasilkan pendapatan. Namun, perlu dicatat bahwa menambahkan fitur pembayaran sering membutuhkan pekerjaan tambahan dan membutuhkan harmonisasi untuk menjaga keamanan.

#### **k) Promosi dan Pemasaran**

Promosi dan pemasaran *Single Window* sangat penting dan harus direncanakan dengan hati-hati. Kampanye promosi harus melibatkan semua pemangku kepentingan baik itu dari pemerintah maupun pengguna jasa. Mereka diharapkan dapat memberikan informasi berharga tentang harapan masyarakat pengguna dan membantu untuk mengarahkan promosi dan pemasaran pesan. Implementasi jadwal yang jelas harus dibentuk dan dipromosikan pada tahap awal pelaksanaan. Penyusunan jadwal akan membantu dalam pemasaran proyek dan membantu

pengguna potensial untuk merencanakan kegiatan operasional serta investasi sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan. Pemasaran harus secara jelas mengidentifikasi manfaat, biaya serta titik-titik tertentu yang berkaitan dengan peningkatan efisiensi pelaksanaan *Single Window*.

#### **1) Strategi Komunikasi**

Implementasi *Single Window* membutuhkan sebuah mekanisme yang tepat untuk menjaga agar semua pemangku kepentingan mendapatkan informasi tentang tujuan, sasaran, kemajuan, dan kesulitan yang mungkin dihadapi. Mekanisme ini diperlukan untuk menciptakan kepercayaan, dan menghindarkan kesalahpahaman yang dapat menyebabkan kegagalan pelaksanaan *Single Window*. Dalam konteks ini, sangat penting untuk menangani harapan pemangku kepentingan.

### **III. KOMUNIKASI INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW**

#### **A. Komunikasi**

Model AIDA (*awareness, interest, desire, action*) yang merupakan salah satu model hirarki respon memiliki beberapa tahapan yaitu:<sup>9</sup>

- a. Kesadaran (*awareness*). Pada tahap ini, sebagian pasar sasaran tidak menyadari mengenai produk, sehingga tujuan komunikasi adalah untuk membangun kesadaran mengenai keberadaan produk.
- b. Ketertarikan (*interest*). Pada tahap kedua ini, pasar sasaran sudah memiliki kesadaran akan produk dan memiliki ketertarikan terhadap produk tersebut. Komunikator harus mengetahui yang dirasakan oleh pasar sasaran mengenai produk yang mereka miliki.

---

<sup>9</sup> Muhamad Irfan. 2014. Efektivitas Penggunaan Media Sosial Twitter Sebagai Media Komunikasi Pemasaran Strike! Courier Di Samarinda. *eJournal Ilmu Komunikasi*. 2(2):28-38.

- c. Keinginan (*desire*). Pada tahap ini setelah pasar sasaran memiliki kesadaran produk dan tertarik terhadap produk, maka komunikator harus membuat komunikasi yang mengarahkan pasar sasaran memiliki kecenderungan untuk membeli atau menggunakan produk. Keinginan dapat dibangun dengan menunjukkan bagaimana produk memenuhi kebutuhan spesifik pasar sasaran dan dengan kreatif melakukan promosi yang berkualitas, nilai, dan fitur penting lainnya.
- d. Tindakan (*action*). Tahap terakhir ini baru akan tercapai setelah pasar sasaran melakukan tindakan. Dalam kebanyakan kasus, tindakan yang diinginkan adalah untuk mendorong pasar sasaran untuk membeli atau menggunakan produk.

Komunikasi bertujuan memberikan informasi, mendidik, dan seringkali berupaya membujuk pasar sasaran untuk melakukan perilaku yang diinginkan. Tiga komponen utama dalam komunikasi yaitu:<sup>10</sup>

- a. Pesan, yaitu apa yang akan dikomunikasikan. Pesan diinspirasi dengan mempertimbangkan apa yang sasaran perlu ketahui dan percayai sehingga dengan senang hati bertindak. Dalam menyusun pesan, perhatian utama yang harus diberikan adalah kesederhanaan, fokus pada manfaat, gambaran yang jelas, dan mudah diingat. Sederhana diartikan sebagai pesan yang singkat dan jelas. Pesan yang berlebihan dapat menghambat saluran komunikasi sehingga hanya sebagian kecil dari seluruh pesan yang dapat diingat.

---

<sup>10</sup> Johannes Suprianto dan Nandan Limakrisna. 2010. Pemasaran untuk pemimpin sektor publik dan organisasi nirlaba yang visioner. Jakarta: Salemba Empat. Hal 112-129.

Pesan yang disampaikan harus fokus pada manfaat untuk pasar sasaran sehingga akan lebih mudah untuk diingat. Selain itu, pesan harus menggunakan kata-kata yang dapat menciptakan gambaran jelas. Hal ini dapat dilakukan dengan cara memilah kata dan gambar yang memiliki asosiasi dengan komunikasi yang sedang dilakukan.

- b. Pembawa pesan, penentuan pembawa pesan sangat penting bagi efektivitas komunikasi karena beberapa pembawa pesan akan mendapat perhatian yang lebih, panggilan kembali, atau mereka lebih berpengaruh dibandingkan dengan lainnya di mana pengaruh tersebut akan berbeda berdasarkan segmen pasar. Ada tiga faktor yang perlu dipertimbangkan dalam menentukan pembawa pesan yaitu seorang yang ahli (*perceived expertise*), terpercaya (*trust worthiness*), dan disenangi (*like ability*).
- c. Saluran komunikasi atau sering disebut sebagai tipe media termasuk di antaranya periklanan, hubungan masyarakat, kegiatan khusus, papan tanda dan pajangan, penjualan personal, dan media populer. Kunci untuk komunikasi yang sukses ialah memilih tipe media yang tepat dan perangkat yang akan mendukung tujuan dan prioritas sasaran komunikasi berdasarkan realisasi yang sesuai dengan perilaku dan karakteristik pasar sasaran.

### **B. Indonesia National Single Window**

INSW merupakan sebuah sistem layanan publik terintegrasi, yang menyediakan fasilitas pengajuan dan pemrosesan informasi standar secara elektronik, guna menyelesaikan semua proses kegiatan dalam penanganan lalu lintas barang ekspor, impor, dan transit, untuk meningkatkan daya saing nasional.<sup>11</sup> Sistem ini dibuat untuk memudahkan kelancaran dokumen perizinan, baik

---

<sup>11</sup> "Tujuan Utama Penerapan INSW". (<http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/sw>, diakses 15 Juni 2015).

bagi eksportir, importir maupun petugas kepabeanan. Kemudahan tersebut karena pemrosesan dokumen yang dulu dilakukan secara manual, sekarang pemrosesan dokumen ekspor/impor dapat dilakukan secara elektronik. Penerapan sistem dilakukan melalui pengoperasian portal INSW.

Darmin Nasution menyatakan bahwa sistem portal INSW akan memberikan kepastian bagi dunia usaha terkait lamanya izin ekspor-impor. Hal ini dikarenakan keberadaan INSW bisa meminimalisir proses *dwelling time* serta mengetahui sejauh mana perizinan sedang diproses. INSW juga akan mengurangi birokrasi tatap muka yang dinilai bisa menghambat arus barang dan membebani dunia usaha dengan banyaknya biaya nonformal. INSW juga dinilai mampu mengoptimalkan penerimaan negara. Selain itu, sistem INSW juga dapat mengetahui adanya data ganda yang digunakan importir untuk menghindari biaya pajak pertambahan nilai.<sup>12</sup>

Sistem INSW untuk pelayanan impor sudah dilakukan tanggal 17 Desember 2007 hingga saat ini sudah diterapkan secara mandatori di 5 (lima) pelabuhan utama, yaitu Tanjung Priok, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Belawan, dan Bandara Soekarno Hatta. Sementara untuk sistem INSW pelayanan ekspor penerapannya diawali dengan penerapan secara mandatori di Pelabuhan Tanjung Perak pada tanggal 18 Januari 2010, kemudian di Tanjung Emas mulai tanggal 17 Juni 2010, Pelabuhan Belawan mulai tanggal 15 Juli 2010, Tanjung Priok mulai tanggal 5 Agustus 2010, dan di Bandara Soekarno Hatta pada tanggal 23 September 2010.

---

<sup>12</sup> "INSW beri kepastian usaha dan optimalisasi penerimaan negara". (<http://ekonomi.metrotvnews.com/read/2015/09/30/175340/insw-beri-kepastian-usaha-dan-optimalisasi-penerimaan-negara>, diakses 21 Maret 2016).

**C. Kendala Pelaksanaan *Indonesia National Single Window***

Beberapa hambatan dalam pengembangan sistem INSW ini, antara lain:<sup>13</sup>

- a. Masih ada keengganan untuk menyesuaikan dengan sistem yang dipersyaratkan oleh sistem INSW, sehingga akan menyulitkan integrasi dan kolaborasi sistem antarinstansi terkait.
- b. Infrastruktur jaringan yang belum memadai, baik dari sisi ketersediaan maupun kelayakan jaringan, sehingga memengaruhi strategi pengembangan dan implementasi.
- c. Belum tersedia perangkat hukum untuk pelaksanaan layanan publik yang menggunakan transaksi elektronik.
- d. Masih banyak instansi pemerintah yang melakukan pelayanan secara manual sehingga menyulitkan penggabungan ke dalam sistem INSW.
- e. Sebagian kecil instansi yang sudah mempunyai *inhouse-system* menggunakan standar data dan informasi sendiri-sendiri, sehingga diperlukan harmonisasi dan proses konversi data sesuai yang dipersyaratkan sistem INSW.
- f. Masih terdapat ketidakjelasan kewenangan dan mekanisme perijinan atas suatu komoditas impor/ekspor tertentu, sehingga menyulitkan pembakuan alur bisnis proses di dalam sistem INSW.

Hal utama yang paling sering muncul sebagai hambatan dalam sistem INSW adalah dalam hal infrastruktur jaringan yang belum memadai. Selain itu, tidak semua instansi siap dalam penerapan sistem INSW ini. Hal ini terjadi dikarenakan tidak adanya sosialisasi masalah peraturan tentang petunjuk

---

<sup>13</sup> Tim Persiapan INSW. 2007. Dokumen Cetak Biru Sistem *Indonesia National Single Window dalam* Irwan Suprayitno.2009. Kajian Penerimaan Sistem *Indonesia National Single Window (INSW).Tesis*. Jakarta: Universitas Indonesia. Hal 29.

pelaksanaan sehingga tidak sedikit petugas yang kurang paham, akibatnya dengan adanya peraturan dari berbagai pihak instansi pemerintah yang dikeluarkan secara mendadak menjadikan petugas menjadi tidak siap dengan penerapan sistem baru INSW ini.

Permasalahan yang sama juga ditemukan pada saat dilakukan penelitian di dua provinsi yaitu Provinsi Jawa Timur dan Provinsi Sulawesi Utara. Ketidaktahuan dari narasumber dalam penelitian mengenai INSW terjadi pada Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur dan Dinas Pertanian Provinsi Jawa Timur. Bahkan narasumber Dinas Pertanian mengakui bahwa baru saja mengetahui frasa INSW karena baru saja menerima undangan sosialisasi INSW.<sup>14</sup> Padahal pengetahuan mengenai INSW seharusnya dimiliki oleh seluruh instansi pemerintah karena komitmen nasional (terutama dari pihak pemerintah) sangat diperlukan dalam penerapan sistem INSW, mengingat sistem ini sangat kompleks dan melibatkan banyak institusi dan mengakibatkan perubahan yang sangat signifikan.

Ada beberapa instansi yang meski sudah mengetahui mengenai INSW namun belum memiliki pemahaman yang cukup untuk bisa melaksanakan INSW secara optimal. Sebagai contoh adalah ketika dilakukan wawancara dengan narasumber Bappeda Provinsi Jawa Timur, narasumber menyatakan bahwa Bappeda tidak memiliki akses ke INSW sehingga mereka terpaksa membuat sistem sendiri yang disebut Satminkal (Satuan Administrasi Pangkal).<sup>15</sup> Dalam aplikasi ini yang terlibat adalah Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Timur sebagai koordinator, dan Balai Karantina Pertanian, serta BPOM.

---

<sup>14</sup> Hasil diskusi dengan Narasumber dari Dinas Pertanian Provinsi Jawa Timur pada Jumat, 20 Maret 2015.

<sup>15</sup> Hasil diskusi dengan Narasumber dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Jawa Timur pada Senin, 16 Maret 2015

Namun, setelah dilakukan konfirmasi ke Dinas Perindustrian dan Perdagangan ternyata narasumber Dinas Perindustrian dan Perdagangan menyatakan tidak mengerti mengenai keberadaan sistem Satminkal tersebut.<sup>16</sup> Narasumber hanya memberikan informasi bahwa perijinan secara *on-line* sudah dilaksanakan mulai tahun 2012, namun tetap membutuhkan tanda tangan basah dari pelaku usaha baik eksportir ataupun importir. Sehingga salah satu tujuan utama INSW untuk menghindari kontak antara pemberi izin dan pelaku usaha untuk menghindari pungutan ternyata tetap terjadi.

Kadinda Jawa Timur menyatakan bahwa INSW adalah kunci bagi kemajuan Indonesia. Pelaksanaan INSW di Pelabuhan Tanjung Perak belum maksimal hal ini karena masih tetap terjadi “pungutan liar”, sehingga bisa dikatakan bahwa INSW masih sebatas pengetahuan saja, namun tidak diimplementasikan.<sup>17</sup> Kadinda Jawa Timur mengharapkan seharusnya tidak ada interaksi antara MKL dengan cukai ataupun pelaku usaha dengan pejabat, sehingga tidak akan muncul lagi biaya-biaya tambahan atau biaya di atas ketentuan.

Pemahaman terbatas mengenai INSW juga terjadi di Provinsi Sulawesi Utara. Pemahaman dari instansi yang menjadi narasumber penelitian juga belum maksimal. Balai Karantina Pertanian menyatakan sudah melaksanakan INSW, namun masih mengalami hambatan dalam pelaksanaan implementasi sebagai akibat kurangnya infrastruktur terutama internet sebagai modal utama pelaksanaan INSW dan minimnya sumber daya manusia pengelola sistem.<sup>18</sup> Selain itu, kendala lain adalah adanya hambatan

---

<sup>16</sup> Hasil diskusi dengan Narasumber dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Timur pada Selasa, 17 Maret 2015

<sup>17</sup> Hasil diskusi dengan Narasumber dari Kadin Provinsi Jawa Timur pada Rabu, 18 Maret 2015

<sup>18</sup> Hasil diskusi dengan Narasumber dari Balai Besar Karantina Pertanian Surabaya dan Balai Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil

dari instansi-instansi yang ada yang cenderung “tidak suka” dengan keberadaan INSW karena menghambat gerak “bermain”. Kondisi ini membuktikan bahwa sosialisasi hanya sebatas menumbuhkan pemahaman belum memberikan perubahan sikap yaitu sikap membutuhkan INSW.

Balai Karantina Pertanian menyatakan sosialisasi sudah dilaksanakan dengan baik di Pelabuhan Bitung dan sangat bermanfaat untuk menghambat pelaku usaha yang “nakal”. Namun dalam pelaksanaan, seperti halnya di Provinsi Jawa Timur, tetap diperlukan kontak langsung dengan pelaku usaha karena sertifikat karantina masih memerlukan tanda tangan basah dan cap basah.

Pemahaman yang cukup baik mengenai INSW terlihat dari penyampaian informasi narasumber di KPPBC Bitung. Narasumber menyatakan bahwa per 18 September 2014 sudah melaksanakan INSW sehingga secara sistem sudah terintegrasi dengan pusat. Namun dalam pelaksanaan di Bitung belum maksimal karena permasalahan logistik yaitu belum ada yang dapat mendistribusikan barang ke daerah tujuan.<sup>19</sup>

Sementara itu, narasumber dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan menyatakan bahwa perijinan secara *on-line* sudah dilaksanakan sejak tahun 2013 oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Namun narasumber dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan tidak mampu menjelaskan secara detail mengenai INSW.<sup>20</sup> Pihak akademisi bahkan menyatakan bahwa mereka belum memahami mengenai INSW dan menyarankan untuk

---

Perikanan Kelas 1 Surabaya pada Selasa, 17 Maret 2015.

<sup>19</sup> Hasil diskusi dengan Narasumber dari KPPBC Tipe A3 Bitung Provinsi Sulawesi Utara pada Selasa, 14 April 2015.

<sup>20</sup> Hasil diskusi dengan Narasumber dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Sulawesi Utara pada Rabu, 15 April 2015.

diadakan sosialisasi.<sup>21</sup> Pernyataan serupa juga diberikan oleh narasumber dari Kadinda Sulawesi Utara yang menyatakan bahwa belum ada, baik INSW maupun *Inatrade* di Sulawesi Utara.<sup>22</sup> Hal ini dibuktikan dengan masih perlunya dikirimkan *hardcopy* berkas perijinan ke Jakarta.

#### **D. Komunikasi dalam Implementasi INSW**

Berdasarkan salah satu faktor kunci kesuksesan pelaksanaan *Single Window* adalah keberadaan mekanisme untuk menjaga agar semua pemangku kepentingan mendapatkan informasi tentang tujuan, sasaran, kemajuan, dan kesulitan yang mungkin dihadapi. Mekanisme digunakan dalam meningkatkan kepercayaan, dan menghindarkan kesalahpahaman antara pemangku kepentingan. Mekanisme ini dapat dibangun melalui komunikasi.

Sosialisasi sebagai sebuah sarana komunikasi untuk memberikan pemahaman mengenai INSW kepada masyarakat dan para pemangku kepentingan belum memberikan hasil maksimal. Sosialisasi INSW seharusnya mempunyai tujuan sebagai berikut:

- a. Memperkenalkan INSW dan layanannya. Sosialisasi seharusnya mampu menyampaikan pesan kepada masyarakat yang dituju atau pemangku kepentingan yang terlibat.
- b. Menarik perhatian. Kegiatan sosialisasi seharusnya mampu menarik perhatian agar masyarakat yang dituju dan pemangku kepentingan yang bersangkutan menyimpan pesan yang disampaikan dalam memori pikiran mereka.
- c. Pemahaman. Sosialisasi yang baik tentunya akan memudahkan masyarakat yang dituju dan pemangku

---

<sup>21</sup> Hasil diskusi dengan Narasumber dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sam Ratulangi-Manado pada Jumat, 17 April 2015.

<sup>22</sup> Hasil diskusi dengan Narasumber dari Kadin Provinsi Sulawesi Utara pada Rabu, 15 April 2015.

kepentingan yang bersangkutan memahami pesan yang disampaikan kepadanya.

- d. ~~Perubahan sikap. Setelah dilakukan sosialisasi diharapkan~~ adanya perubahan sikap dari masyarakat yang dituju maupun dari pemangku kepentingan yang bersangkutan.
- e. Tindakan. Tujuan akhir dari kegiatan sosialisasi adalah adanya tindakan dari masyarakat yang dituju dan pemangku kepentingan yang bersangkutan.

Sosialisasi INSW seharusnya mampu merubah sikap dari masyarakat yang dituju dan pemangku kepentingan yang bersangkutan terkait INSW. Mereka seharusnya sudah menerapkan INSW dengan optimal sehingga tidak ada lagi pungutan liar, pelaku usaha juga sudah mampu mengakses INSW dengan baik, koordinasi antara instansi pemerintah juga berjalan baik. Namun ternyata sosialisasi belum mencapai tahapan tersebut. Sosialisasi baru hanya menyentuh pada tahapan pemahaman. Bahkan masih banyak instansi yang belum mengetahui mengenai INSW.

Hal ini menjadi sangat penting mengingat bahwa INSW sebagai sebuah sistem yang baru melibatkan banyak institusi ataupun lembaga sebagai pemangku kepentingan. Oleh karena itu pemahaman mengenai INSW harus dimiliki secara utuh oleh semua pemangku kepentingan agar sistem berjalan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Pemberian pesan, siapa yang menyampaikan, dan bagaimana pesan itu disampaikan menjadi salah satu faktor agar pesan diterima dengan baik.

#### **IV. PENUTUP**

Saat ini, hasil dari komunikasi melalui sosialisasi masih terbatas pada pemahaman bahwa ada sebuah sistem INSW. Namun sosialisasi belum dapat menciptakan kebutuhan masyarakat maupun pemangku kepentingan untuk secara sadar melaksanakan INSW. Sehubungan dengan itu, permasalahan seperti kurangnya koordinasi, masih perlunya tanda tangan dan

cap basah, serta jaringan internet yang lambat masih terjadi dalam pelaksanaan INSW.

Oleh karena masih terdapat persoalan dasar seperti di atas dalam penerapan INSW, pemerintah perlu lebih gencar lagi dalam melaksanakan sosialisasi. Pada saat memperkenalkan INSW dan layanannya perlu diperhatikan secara seksama mengenai siapa yang akan menjadi target audiens, berapa jumlah target audiens, dan media apa yang sekiranya paling sesuai untuk pelaksanaan sosialisasi. Selanjutnya kegiatan sosialisasi harus dikemas dalam bentuk yang menarik perhatian. Kegiatan tersebut dapat dilakukan dengan memberikan sponsor pada suatu acara tertentu, menggunakan tokoh masyarakat setempat, atau menonjolkan keunggulan dari program-program yang diperkenalkan. Selanjutnya, sosialisasi harus dilakukan dengan pesan yang jelas dan penggunaan media yang tepat dan kemasan cerita yang menarik sehingga mampu menyampaikan pesan kepada pengguna secara cepat dan tepat.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Supranto, J. dan Limakrisna, N. 2010. Pemasaran untuk pemimpin sektor publik dan organisasi nirlaba yang visioner. Jakarta: Salemba Empat.

### Jurnal dan Tesis

Hapsari, K.T., Suharyono, dan Abdillah, Y. 2015. Implementasi Sistem Indonesia *National Single Window* (INSW) Sebagai Upaya Pendorong Kelancaran Arus Barang Ekspor Dan Impor (Studi Kasus pada KPPBC Tipe Madya Pabean Tanjung Perak Surabaya). *Jurnal Administrasi Bisnis* (JAB).Vol. 1 No. 1. Hal. 1-10.

Irfan, M. 2014. Efektivitas Penggunaan Media Sosial Twitter Sebagai Media Komunikasi Pemasaran Strike! Courier Di Samarinda. *eJournal Ilmu Komunikasi*. 2(2):28-38.

Tim Persiapan INSW. 2007. Dokumen Cetak Biru Sistem Indonesia *National Single Window dalam* Irwan Suprayitno.2009. Kajian Penerimaan Sistem Indonesia *National Single Window* (INSW). *Tesis*. Jakarta: Universitas Indonesia. Hal 29.

### Website

"INSW beri kepastian usaha dan optimalisasi penerimaan negara".(sumber:<http://ekonomi.metrotvnews.com/read/2015/09/30/175340/insw-beri-kepastian-usaha-dan->

optimalisasi-penerimaan-negara, diakses 21 Maret 2016).  
“Latar Belakang Penerapan Sistem NSW di Indonesia”. (<http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/about>, diakses 15 Juni 2015).

“Pengertian Umum *ASEAN Single Window* (ASW) dan *National Single Window* (NSW). (<http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/about>, diakses 15 Juni 2015).

“Tujuan Utama Penerapan INSW”. (<http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/sw>, diakses 15 Juni 2015).

## Dokumen

Economic Commission for Europe – UN/CEFACT. 2005.  
*Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window, Recommendation No. 33*. New York and Geneva. United Nations Publication.

Eight Meeting of the Task Force on the ASW. *Protocol to Establish and Implement The ASEAN Single Window*. Bangkok. 21-22 Maret 2006.

## Diskusi

Hasil diskusi dengan Narasumber dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Jawa Timur pada Senin, 16 Maret 2015.

Hasil diskusi dengan Narasumber dari Balai Besar Karantina Pertanian Surabaya dan Balai Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan Kelas 1 Surabaya pada Selasa, 17 Maret 2015.

Hasil diskusi dengan Narasumber dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Timur pada Selasa, 17 Maret 2015

Hasil diskusi dengan Narasumber dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Sulawesi Utara pada Rabu ,15 April 2015.

---

Hasil diskusi dengan Narasumber dari Dinas Pertanian Provinsi Jawa Timur pada Jumat, 20 Maret 2015.

---

Hasil diskusi dengan Narasumber dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sam Ratulangi-Manado pada Jumat, 17 April 2015.

---

Hasil diskusi dengan Narasumber dari Kadin Provinsi Jawa Timur pada Rabu, 18 Maret 2015.

---

Hasil diskusi dengan Narasumber dari Kadin Provinsi Sulawesi Utara pada Rabu, 15 April 2015.

---

Hasil diskusi dengan Narasumber dari KPPBC Tipe A3 Bitung Provinsi Sulawesi Utara pada Selasa, 14 April 2015.

---

**PERAN KARANTINA INDONESIA DALAM  
FASILITASI PERDAGANGAN**

*Iwan Hermawan*



# PERAN KARANTINA INDONESIA DALAM FASILITASI PERDAGANGAN

Iwan Hermawan<sup>1</sup>

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Perubahan paradigma kebijakan perdagangan internasional menstimulasi banyak negara untuk beralih menerapkan kebijakan *nontariff barrier*. Menurut Staiger<sup>2</sup> kebijakan tersebut menyangkut berbagai kebijakan selain tarif, contohnya kuota impor, prosedur kepabeanan, pajak ekspor, subsidi, dan regulasi domestik. Kebijakan *nontariff barrier* memberikan aturan pada sistem perdagangan multilateral dalam rangka memfasilitasi perdagangan internasional dengan mengurangi dan menghapuskan hambatan teknis, birokrasi, regulasi, atau lainnya yang dapat digunakan sebagai instrumen restriksi dan diskriminasi.<sup>3</sup> Indonesia telah menyepakati

---

<sup>1</sup> Peneliti Bidang Ekonomi Pertanian, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Dapat dihubungi melalui email di: iwan.hermawan@dpr.go.id.

<sup>2</sup> Robert W. Staiger, "Non-tariff Measures and The WTO", Stanford, Wisconsin and NBER, World Trade Organization Economic Research and Statistics Division, January 2012, p. 2.

<sup>3</sup> Oker Gurler, "WTO Agreement on Non-Tariff Barriers and Implications for The OIC Member States: Customs Valuation, Pre-Shipment Inspection, Rules of Origin and Import Licensing", *Journal of Economic Cooperation*, 23(1), 2002, pp. 83-84.

konsep fasilitasi perdagangan<sup>4</sup> tersebut dalam Konferensi Tingkat Menteri-*World Trade Organization* (WTO) ke-9 melalui Paket Bali pada tahun 2013 dan Protokol Perubahan Perjanjian Marrakes Pembentukan WTO pada November 2014. Bagi Indonesia, konsep tersebut bukan hal baru dan telah menjadi bagian dari kebijakan nasional dalam satu dasawarsa ini. Contohnya Paket Kebijakan Ekonomi XI<sup>5</sup> Pemerintahan Jokowi yang di antaranya fokus pada poin *dwelling time*.

Salah satu institusi yang berperan dalam fasilitasi perdagangan adalah karantina. Walaupun terdapat kesan peran institusi ini dianggap tidak sebesar institusi lain di wilayah pabean (seperti bea cukai dan imigrasi), namun fungsi utamanya tidak bisa diabaikan begitu saja ketika dikaitkan dengan penanganan *biosecurity* hingga isu *bioterrorism* dan *biopiracy*. Bahkan beberapa hasil empiris menunjukkan jika hambatan teknis dan regulasi karantina juga memengaruhi arus perdagangan. Contohnya hasil penelitian Melo, *et al.*, bahwa peningkatan keketatan standar *Sanitary and Phytosanitary* (SPS) berdampak negatif terhadap perdagangan.<sup>6</sup> Sedangkan Beghin and Melatos<sup>7</sup> menyimpulkan

---

<sup>4</sup> Menurut WTO, *trade facilitation is "The simplification and harmonization of international trade procedures, where trade procedures are the activities, practices, and formalities involved in collecting, presenting, communicating, and processing data and other information required for the movement of goods in international trade"* dalam ADB and UNESCAP, *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific 2013 Update*, (Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank and UNESCAP, 2013), p. 4.

<sup>5</sup> Berisi 4 poin utama, yaitu Kredit Usaha Rakyat (KUR), dana investasi *real estate*, *dwelling time*, dan pengembangan industri farmasi serta alat kesehatan.

<sup>6</sup> Oscar Melo, Alejandra Engler, Laura Nahuehual, Gabriela Cofre, and Jose Barrena, "Do Sanitary, Phytosanitary, and Quality-related Standards Affect International Trade? Evidence from Chilean Fruit Exports", *World Development*, Vol. 54, 2013, p. 358.

<sup>7</sup> John Beghin and Mark Melatos, "The Trade and Welfare Impact of Australian Quarantine Policies: The Case of Pigmeat", *Working Paper* No. 11.014, August 2011, Iowa State University, pp. 22-23.

bahwa rezim peraturan karantina berdampak besar terhadap perdagangan dan kesejahteraan pelaku ekonomi. Menurut laporan WTO, penerapan kebijakan restriksi tersebut cenderung meningkat, khususnya SPS dan *Technical Barriers to Trade* (TBT).<sup>8</sup>

## B. Permasalahan dan Tujuan

Karantina Indonesia tidak hanya berperan dalam melindungi kesehatan manusia, hewan, tumbuhan, dan lingkungan, namun juga sebagai pendorong fasilitasi perdagangan. Ketika banyak negara berusaha meningkatkan fasilitasi perdagangannya guna mengurangi biaya transaksi perdagangan internasional, implementasi ketentuan SPS oleh karantina justru dianggap kontraproduktif. Persyaratan dan prosedur karantina yang dilakukan dengan konsisten dan ilmiah membutuhkan waktu dalam pelaksanaannya, dianggap membebani waktu ekspor dan impor. Kondisi ini diperparah dengan sarana dan prasarana karantina yang belum memadai, seperti keterbatasan sumber daya manusia (SDM), laboratorium, dan instalasi karantina.

Oleh sebab itu, seringkali kepentingan antara kedaulatan nasional dan kewajiban internasional tersebut menstimulasi konflik penyelenggaraan karantina di dalam negeri dan hubungan Indonesia dengan negara lain.<sup>9</sup> Di sisi lain, disadari atau tidak, ketentuan SPS dalam karantina menjadi *blessing in disguise* ketika dikaitkan dengan upaya mengontrol impor barang.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Vicki Febrianto, "Kebijakan Restriktif Ancam Perdagangan Dunia", (<http://www.antaranews.com/berita/422814/kebijakan-restriktif-ancam-perdagangan-dunia>, diakses 26 Februari 2016).

<sup>9</sup> Kym Anderson, Cheryl McRae, and David Wilson, *The Economics of Quarantine and the SPS Agreement*, (Adelaide: University of Adelaide Press, 2001), p. 1.

<sup>10</sup> Amri Amrullah, "Mentan: Karantina Pertanian Harus Kuat Hadapi Perdagangan Bebas", (<http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/mikro/13/04/05/mkrs6s-mentan-karantina-pertanian-harus-kuat-hadapi-perdagangan-bebas>, diakses 15 Februari 2016).

Memahami peran penting karantina dan pengaruh positif serta negatif dalam kelancaran arus perdagangan antarnegara di kawasan atau secara global, akan membantu para pemangku kepentingan (*stakeholders*) perdagangan internasional untuk menyikapinya dengan arif. Berdasarkan latar belakang dan permasalahan tersebut maka tujuan penulisan ini adalah untuk menganalisis peran karantina dalam kaitannya dengan upaya Pemerintah Indonesia meningkatkan fasilitasi perdagangan.

## II. KONSEP SISTEM KARANTINA DALAM FASILITASI PERDAGANGAN

### A. Karantina dan *Sanitary and Phytosanitary*

Salah satu hasil Putaran Uruguay-WTO pada 1 Januari 1995 telah menstimulasi peningkatan peran penting karantina di masing-masing negara. Berbagai aturan sebagai operasionalisasi karantina terkait keamanan pangan, kesehatan hewan, dan tanaman diatur lebih lanjut dalam SPS *agreement*. Perjanjian tersebut mendorong semua negara anggota WTO menerapkan ketentuan SPS pada *appropriate level of protection* (ALOP). Apabila level tersebut melebihi standar internasional yang ditetapkan maka kondisinya harus didukung bukti ilmiah. Oleh sebab itu, pada akhirnya seluruh aturan SPS tersebut akan berdampak langsung dan tidak langsung terhadap perdagangan internasional (*article 1 "General Provision" dalam SPS agreement*).<sup>11</sup>

Standar internasional yang ditetapkan oleh WTO dalam koridor SPS dikembangkan oleh tiga institusi, yaitu keamanan pangan oleh *Food and Agriculture Organization* (FAO) dan *World Health Organization* (WHO), *Codex Alimentarius Commission*

---

<sup>11</sup> Ella Strickland, "The WTO SPS Agreement and Its Relevance to International Standards", European Commission, DG Health and Consumers, Multilateral International Relations Unit, 19 February 2014, Brussels.

(CAC), perlindungan tanaman oleh *International Plant Protection Convention* (IPPC), dan kesehatan serta kesejahteraan hewan oleh *Office International des Epizooties* (OIE). Di dalam hal ini, karantina sebagai institusi yang mengadopsi berbagai ketentuan tersebut untuk diaplikasikan dalam tindakan karantina.

Lebih lanjut, pada *article 2.1 "Basic Rights and Obligations"* di dalam *SPS agreement*, semua negara anggota memiliki hak melakukan ketentuan SPS yang diperlukan untuk melindungi negara dan penduduknya dari berbagai kemungkinan yang dapat mengganggu kesehatan manusia, hewan, dan tumbuhan. Sedangkan pada *article 2.3* diatur bahwa pelaksanaan berbagai ketentuan SPS tersebut, suatu negara tidak boleh diskriminatif dan harus berdasarkan prinsip ilmiah dalam menganalisis risikonya, sehingga ketentuan SPS tidak menjadi restriksi perdagangan. Selain pertimbangan teknis, pertimbangan lain dalam analisis risiko adalah melihat relevansinya dengan faktor ekonomi, seperti potensi kerugian, jangkauan penyebaran hama atau penyakit, biaya kontrol atau pemusnahan, dan sebagainya (*article 5.3 dan 5.6*).

Oleh sebab itu, tidak mengherankan apabila ketentuan SPS mencakup semua Undang-Undang dan peraturan yang relevan, termasuk di dalamnya persyaratan dan prosedur pada produk akhir, produk antara, metode produksi, pengujian, inspeksi, sertifikasi, perlakuan karantina termasuk melalulintaskan tanaman dan hewan hingga pengemasan dan pelabelan terhadap keamanan pangan (*Annex A.1*). Beberapa contoh aturan yang menjadi pedoman SPS di Indonesia adalah Peraturan Menteri Perdagangan No. 16/M-Dag/Per/5/2009 tentang Larangan Sementara Impor Hewan Babi dan Produk Turunannya dan Peraturan Menteri Pertanian No. 12/Permentan/OT.140/2/2009 tentang Persyaratan dan Tata Cara Tindakan Karantina Tumbuhan

terhadap Pemasukan Kemasan Kayu ke Dalam Wilayah Negara Republik Indonesia.<sup>12</sup>

## **B. Karantina dan Fasilitas Perdagangan**

Perjanjian SPS yang dioperasikan oleh karantina tidak hanya melihat risiko masuk dan tersebarnya hama dan penyakit karantina, tetapi juga meminimalkan efek negatif ketentuan SPS bagi perdagangan internasional, seperti mengurangi halangan perdagangan yang tidak diperlukan. Ketentuan SPS tersebut juga dijelaskan dalam perjanjian fasilitasi perdagangan pada *section I article 5* tentang "*Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency*". *Article* tersebut menjelaskan bahwa semua negara anggota WTO dapat mengontrol atau menginspeksi makanan, minuman, atau pangan lainnya guna melindungi kesehatan manusia, hewan, dan tumbuhan di dalam wilayahnya. Hal ini dilakukan dengan memberikan petunjuk atau informasi aturan SPS secara jelas dan seragam, termasuk informasi apabila aturan tersebut berubah.

Beberapa aturan dalam perjanjian SPS yang berhubungan erat dengan fasilitasi perdagangan adalah (a) *article 3* tentang "*Harmonization*" yang menjelaskan tentang ketentuan seluruh negara anggota WTO untuk mengacu pada standar internasional dalam hal SPS, (b) *article 7 "Transparency"* dan *Annex B* tentang "*Transparency of SPS Regulations*" yang menjelaskan bahwa seluruh ketentuan SPS yang diadopsi atau diubah harus diinformasikan kepada negara lain, termasuk standar atau prosedur yang tidak sama atau tidak sesuai dengan standar internasional, serta (c) *article 8* dan *Annex C* tentang "*Control, Inspection, and Approval Procedures*" yang mendorong seluruh

---

<sup>12</sup> AusAID, "Kesepakatan Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) tentang Sanitari dan Fitosanitari", *Buklet*, Program Pengembangan Kapasitas dalam Sanitari dan Fitosanitari, (Alih bahasa oleh Dr. Y. Andi Trisyono dan Cahyaniati), AusAID, *tidak ada tahun*, hal. 3.

anggota WTO untuk mengobservasi seluruh ketentuan kontrol dan prosedurnya. Semua negara anggota WTO harus menghindari halangan perdagangan yang tidak diperlukan dan juga biaya transaksi ketika melakukan kontrol, inspeksi, dan menjalankan prosedurnya. Selain itu, tidak melakukan prosedur yang justru membuat proses tertunda, membatasi informasi tentang persyaratan yang dibutuhkan, diskriminasi biaya, dan sebagainya.

Sistem karantina yang mengacu pada perjanjian SPS seringkali beririsan dengan kebijakan TBT. Hal ini karena karantina bertanggung jawab melindungi konsumen dan juga produsen berdasarkan standar internasional. Ketika standar internasional tersebut dipandang tidak ada atau tidak memadai dalam mengatasi persoalan SPS, suatu negara dapat menerapkan kebijakan sendiri sepanjang dapat dibuktikan melalui *risk analysis* yang didukung dengan *scientific evidence*. Di sisi lain, jika negara anggota WTO menetapkan *technical regulation* sebagai salah satu bentuk TBT atau menerapkan standar SPS yang dianggap *arbitrary* atau *unjustified* atau dengan *scientific evidence* yang tidak memadai, maka negara yang dirugikan dapat meminta TBT *Committee* atau SPS *Committee* untuk menjalankan proses konsultasi atau bahkan ke jalur *Dispute Settlement* (DSB).<sup>13</sup>

Selain itu, pada *article 1.4* disebutkan bahwa perjanjian SPS tidak akan berdampak atau bahkan mengurangi hak dan kewajiban negara anggota dalam kaitannya dengan TBT. Akan tetapi, di dalam perjanjian fasilitasi perdagangan, SPS *plus* memungkinkan adanya kewajiban yang melebihi dari perjanjian SPS tersebut. Contohnya menyebarluaskan informasi terkait persyaratan impor atau ekspor dan prosedurnya (*article 1*), menyediakan

---

<sup>13</sup> "Dubes RI-WTO: Peran Lembaga Standar Nasional Semakin Dibutuhkan", ([http://bsn.go.id/main/berita/berita\\_det/3166/Dubes-RI-----WTO---Peran-lembaga-standar-nasional-semakin-dibutuhkan#.VtAXxub2li0](http://bsn.go.id/main/berita/berita_det/3166/Dubes-RI-----WTO---Peran-lembaga-standar-nasional-semakin-dibutuhkan#.VtAXxub2li0), diakses 26 Februari 2016).

*advance rulings* di samping klasifikasi *tariff and origin* (article 3), menginformasikan penahanan barang dan memfasilitasi prosedur pengujian (article 5), *me-review*, dan menyebarluaskan informasi biaya dan pungutan (article 6), mengizinkan *pre-arrival processing* atau menginformasikan *average release times* (article 7), *border agency cooperation* (article 8), *me-review* dan mengurangi *import/export transit formalities* (article 10), dan kebebasan transit: *limit formalities* dan persyaratan dokumen (article 11).<sup>14</sup> SPS *plus* tersebut pada akhirnya mendorong munculnya layanan *single window* atau di Indonesia dikenal dengan *Indonesia National Single Window* (INSW).

### C. Tinjauan Empiris Peran Karantina dalam Fasilitasi Perdagangan

Peningkatan kesadaran terhadap isu keamanan pangan telah mendorong perjanjian SPS secara intensif diaplikasikan dalam regulasi dan standar pada negara eksportir di seluruh dunia. Penelitian yang dilakukan Melo, *et al.*,<sup>15</sup> menganalisis dampak regulasi dan standar terhadap ekspor buah-buahan segar Chili yang dihubungkan dengan *stringency-perception index*. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa kenaikan keketatan dari regulasi dan prosedur atau standar akan berdampak negatif terhadap volume ekspor (negara berkembang) dan biasanya keketatan tersebut lebih tinggi pada negara-negara maju. Oleh sebab itu, kecenderungan peningkatan keketatan dalam standar SPS akan berdampak pada perdagangan pertanian global dan dampaknya berbeda-beda tergantung pasar dan standar yang lebih ketat.

<sup>14</sup> Christiane Wolff, "Trade Facilitation in the Context of the SPS Agreement", IICA Forum Trade Facilitation and the SPS Agreement, *no year*, pp. 12-13, ([http://www.iica.int/sites/default/files/events/presentations/2015-10/wolff\\_presentation\\_en.pdf](http://www.iica.int/sites/default/files/events/presentations/2015-10/wolff_presentation_en.pdf), diakses 21 Februari 2016).

<sup>15</sup> *Op.Cit.*, Oscar Melo, p. 358.

Beghin and Melatos<sup>16</sup> menganalisis perdagangan dan kesejahteraan akibat perubahan kebijakan karantina Australia terhadap impor daging babi terkait sengketa di WTO antara Australia dengan Uni Eropa. Pada tahun 2004, Pemerintah Australia tidak lagi mengenakan batasan importasi daging babi selama negara eksportir dapat melewati *import risk analysis*. Hasil analisis menunjukkan bahwa rezim karantina tersebut berdampak kuat terhadap perdagangan dan kesejahteraan.

Berdasarkan data WTO<sup>17</sup>, pada periode tahun 1995-2015 terdapat 43 kasus sengketa terkait SPS dan hanya satu kasus yang melibatkan Pemerintah Indonesia. Pada tahun 2014, Pemerintah Brazil komplain terhadap larangan masuk daging dan produk *Gallus domesticus* (ayam kampung) ke wilayah Indonesia. Larangan tersebut dianggap melanggar perjanjian SPS *articles* 2.2, 2.3, 3.1, 5, 5.1, 5.2, 5.5, 5.6, 8, dan *Annex C*, yang di dalamnya menyangkut pula isu fasilitasi perdagangan. Pada 31 Oktober 2014, Australia, Selandia Baru, Taiwan, dan Amerika Serikat turut serta dalam forum ka-

### III. EKSISTENSI KARANTINA INDONESIA DAN KOMITMEN FASILITASI PERDAGANGAN

#### A. Perkembangan Eksistensi Karantina

Istilah karantina berasal dari Bahasa Latin, yaitu "Quaranta" yang memiliki arti empat puluh. Pengertian tersebut merujuk pada batas waktu untuk menolak masuk dan merapatnya kapal yang datang ke Venezia sekitar abad XIV guna menghindari penyebaran penyakit menular. Sedangkan karantina pertanian di Indonesia dikenal sejak jaman penjajahan Belanda. *Ordonansi* 19 Desember 1877 (*Staatsblad* No. 262) melarang masuknya tanaman kopi dan biji kopi dari Srilanka untuk mengantisipasi penyebaran penyakit karat daun kopi yang disebabkan oleh *Hemileia vastatrix*. *Ordonansi* tersebut menjadi *ordinansi* pertama yang dikeluarkan Pemerintah Belanda dalam bidang perkarantinaan tumbuhan di Indonesia.

Sedangkan penyelenggaraan karantina secara institusional baru dimulai oleh Pemerintah Indonesia dengan nama *Instituut voor Plantenziekten en Cultures* atau Balai Penyelidikan Penyakit Tanaman dan Budidaya (BPPTB). Tanggal 8 Juni 1992 menjadi tonggak penting penyelenggaraan karantina Indonesia dengan munculnya Undang-Undang No. 16 Tahun 1992 Tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan. Sedangkan tahun 2001 menjadi tonggak bagi perkembangan organisasi karantina dengan munculnya Keputusan Menteri Pertanian No. 22 Tahun 2008. Badan Karantina Pertanian melakukan fusi antara karantina hewan dan tumbuhan menjadi karantina pertanian, selanjutnya sesuai dengan tata organisasi pemerintah, pada 27 September 2001 karantina ikan pengelolaannya diserahkan ke Departemen Kelautan dan Perikanan.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> "Sejarah Badan Karantina Pertanian", (<http://karantina.pertanian.go.id/?page=action&&c=subcat&&idcat=1&&idsubcat=43>, diakses 21 Februari 2016).

Paradigma penyelenggaraan karantina Indonesia telah berubah semenjak lahirnya perjanjian SPS-WTO pada tahun 1995. Penyelenggaraan karantina tidak hanya mencakup pencegahan penyebaran hama dan penyakit karantina, tetapi juga berhubungan dengan keamanan pangan/pakan dan perlindungan sumber daya alam hayati, seperti isu perdagangan satwa dan hewan liar, spesies asing invasif (*invasive alien species*), dan lain sebagainya.

Beberapa contoh upaya karantina dalam mencegah penyebaran hama dan penyakit karantina di wilayah Indonesia, yaitu (a) Balai Karantina Pertanian Kelas I Semarang memusnahkan sembilan ton kulit sapi mentah impor dari Austria karena tidak memenuhi persyaratan teknis dan diduga mengandung hama penyakit hewan karantina,<sup>20</sup> (b) Stasiun Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan (SKIPM) Kelas I Medan II menolak udang impor jenis *Black Tiger Prawn* sebanyak 13 ton karena tertular *White Spot Syndrome Virus*<sup>21</sup>, (c) Badan Karantina Pertanian mencegah masuknya 10 ribu bibit tanaman hias *Acerola* dari Brazil karena diduga menjadi media pembawa penyakit hawar daun karet. Selain itu, pelarangan ini merujuk pada Keputusan Menteri Pertanian No. 861 Tahun 1989, di mana Brazil merupakan salah satu daerah endemi *South American Leaf Blight* (SALB).<sup>22</sup> Sedangkan beberapa contoh yang menyangkut keamanan pangan/pakan dan perlindungan sumber daya alam hayati, antara lain (a) re-ekspor hasil perikanan berupa *frozen sardine whole round* (28.000 kg) dari India di mana hasil uji *report*

---

<sup>20</sup> "Balai Karantina Musnahkan Sembilan Ton Kulit Sapi", ([m.solopos.com/2011/05/19/balai-karantina-musnahkan-semibulan-ton-kulit-sapi-98576](http://m.solopos.com/2011/05/19/balai-karantina-musnahkan-semibulan-ton-kulit-sapi-98576), diakses 07 Juli 2016).

<sup>21</sup> "SKIPM Medan Tolak 13 Ton Udang Impor", ([beritasore.com/2011/12/30/skipm-medan-tolak-13-ton-udang-impor/](http://beritasore.com/2011/12/30/skipm-medan-tolak-13-ton-udang-impor/), diakses 07 Juli 2016).

<sup>22</sup> "Karantina Pertanian Cekal 10.000 Bibit Tanaman Hias dari Brazil", ([m.antaranews.com/berita/84735/karantina-pertanian-cekal-10000-bibit-tanaman-hias-dari-brazil](http://m.antaranews.com/berita/84735/karantina-pertanian-cekal-10000-bibit-tanaman-hias-dari-brazil), diakses 07 Juli 2016).

dari negara asal menyebutkan adanya kandungan formalin,<sup>23</sup> (b) Balai Besar Karantina Pertanian Surabaya bersama-sama dengan instansi terkait menggagalkan perdagangan satwa langka antarpulau, seperti Cendrawasih Kepala Biru, Cendrawasih Ekor Panjang, Kakaktua Merah, Kakaktua Kuning, dan Julang Emas,<sup>24</sup> dan (c) BKIPM mengeluarkan daftar *Amphibia* yang berpotensi sebagai spesies asing invasif di Indonesia berdasarkan *Global Invasive Species Database*, contohnya *Eleutherodactylus coqui* (atau *Caribbean tree frog*). Hal ini selanjutnya dapat digunakan untuk mengetahui tindakan karantina atau manajemen risiko yang harus diterapkan.

## **B. Perjanjian Fasilitas Perdagangan dan Hubungannya dengan Karantina**

Perjanjian fasilitas perdagangan berhasil disepakati pada Konferensi Tingkat Menteri (KTM) ke-9 di Bali setelah lebih dari sembilan tahun perundingan. Perjanjian fasilitas perdagangan terdiri dari dua *sections*, yaitu (1) *section I* mencakup semua aturan teknis di bidang fasilitas perdagangan dan (2) *section II* mencakup aturan mengenai *Special and Differential Treatment* (S & DT) bagi negara berkembang dan *Least Developed Countries* (LDCs). Secara umum tujuan dari perjanjian fasilitas perdagangan adalah (1) menciptakan kerja sama yang efektif dan harmonis antarnegara anggota WTO, (2) mengurangi hambatan arus lalu lintas ekspor-impor, dan (3) memberikan bantuan teknis serta *capacity building* bagi negara berkembang dan LDCs melalui S & DT.

<sup>23</sup> "Re-Ekspor Komoditi Impor Hasil Perikanan yang Tidak Sesuai Ketentuan Impor melalui Pintu Pemasukan Tanjung Perak Surabaya", (<http://www.bkipm.kkp.go.id/bkipm/event/read/731/Re-Ekspor-Komoditi-Impor-Hasil-Perikanan-Yang-Tidak-Sesuai-Ketentuan-Impor-Melalui-Pintu-Pemasukan-Tanjung-Perak-Surabaya.html/karantina>, diakses 16 Mei 2015).

<sup>24</sup> "Puluhan Burung Dilindungi Asal Papua Diselundupkan ke Surabaya", ([www.voaindonesia.com/a/puluhan-burung-dilindungi-asal-papua-diselundupkan-ke-surabaya,3298066.html](http://www.voaindonesia.com/a/puluhan-burung-dilindungi-asal-papua-diselundupkan-ke-surabaya,3298066.html), diakses 07 Juli 2016).

Pemerintah Indonesia berusaha memenuhi kewajibannya dengan berkoordinasi antara kementerian dan lembaga (K/L) terhadap implementasi fasilitasi perdagangan. Pada Tabel 1 disajikan status kesiapan tersebut, di mana rata-rata berkategori B karena membutuhkan waktu dalam sosialisasi dan aplikasinya, khususnya pada level pemerintah daerah. Arti kategori B bahwa ketentuan akan dilaksanakan beberapa tahun setelah *entry into force* dan notifikasinya disampaikan sebelum 31 Juli 2015. Selain kategori B, ada beberapa ketentuan yang berkategori A dan C. Kategori A untuk ketentuan yang telah siap dilaksanakan dan tidak membutuhkan tambahan waktu atau bantuan dari negara donor. Komitmen dilaksanakan pada saat *entry into force* dan notifikasinya disampaikan sebelum 31 Juli 2014. Sedangkan kategori C untuk ketentuan yang masih membutuhkan waktu dan bantuan dari negara donor dalam penerapannya. Bantuan dapat berbentuk *technical assistance*, *capacity building*, dan *financial assistance*. Komitmen kategori C dilaksanakan setelah mendapatkan bantuan peningkatan kapasitas/teknis dan notifikasinya disampaikan sebelum 31 Juli 2015.

**Tabel 1.** *National Position on Section I Trade Facilitation Agreement*

Provision/Sub-Part of Provision	National Position	Time Schedule (Year)
Article 1. Publication and Availability of Information		

Ketentuan yang berhubungan dengan perjanjian SPS dan karantina tersebar di berbagai *articles*. Namun *article* yang secara langsung berhubungan dengan karantina adalah di *article* 5, 7, dan 10. Pada *article* 5 disebutkan mengenai (a) kewenangan negara anggota mengeluarkan notifikasi atau *guidance* dengan memerhatikan aspek tertentu. Ketentuan ini merujuk pada *import alert* atau *rapid alert*, di mana saat ini Badan Karantina Pertanian belum mempunyai *import alerts* atau *rapid alerts system* dan hanya menggunakan dokumen *notification of non-compliance* yang diberikan kepada importir ketika produk impor tidak memenuhi persyaratan yang ditentukan karantina. *Import alert* tersebut diperlukan untuk memproteksi media pembawa yang tidak sehat ketika memasuki wilayah Indonesia, (b) kewajiban menginformasikan kepada importir ketika barangnya ditahan untuk diinspeksi. Biasanya pemilik barang tidak diketahui dan pengurusan importasi dilakukan oleh pihak ketiga. *Article* ini sebenarnya sudah diterapkan, namun masih memerlukan kajian lebih lanjut dan sosialisasi kepada importir, dan (c) ketentuan prosedur pengujian, di mana ketentuan tersebut memberikan hak kepada importir melakukan uji kedua apabila importir keberatan dengan hasil uji karantina. Di sisi lain, pemerintah wajib menginformasikan tentang nama dan alamat laboratorium di mana uji dapat dilakukan dan mempertimbangkan hasil uji kedua tersebut. Di Indonesia, uji laboratorium dapat dilakukan oleh pemerintah atau pihak ketiga yang terakreditasi. Secara umum belum ada pengaturan tentang prosedur pengujian kedua tersebut.

Lanjutan Tabel 1.

<i>Provision/Sub-Part of Provision</i>	<i>National Position</i>	<i>Time Schedule (year)</i>
<b>Article 8: Border Agency Cooperation</b>		
<i>Border agency cooperation</i>	B	5
<b>Article 9: Movement of Goods under Customs Control Intended for Import</b>		
<i>Movement of goods under customs control intended for import</i>	B	5
<b>Article 10: Formalities Connected with Importation and Exportation</b>		
1. <i>Formalities and documentation requirements</i>	B	5
2. <i>Acceptance of copies</i>	B	5
3. <i>Use of international standards</i>	B	5
4. <i>Single window</i>	B	5
5. <i>Pre-shipment inspections</i>	B	5
6. <i>Use of customs brokers</i>	A	-
7. <i>Common border procedures &amp; uniform documentation requirements</i>	B	5
8. <i>Rejected goods</i>	B	5
9. <i>Temporary admission of goods/inward and outward processing</i>	B	5
<b>Article 11: Freedom of Transit</b>		
<i>Freedom of transit</i>	B	5
<b>Article 12: Customs Cooperation</b>		
1. <i>Measures promoting compliance &amp; cooperation</i>	B	5
2. <i>Exchange of information</i>	B	10
3. <i>Verification</i>	B	5
4. <i>Request</i>	B	5
5. <i>Protection &amp; confidentiality</i>	B	5
6. <i>Provision of information</i>	B	5
7. <i>Postponement of refusal or a request</i>	B	5
8. <i>Reciprocity</i>	B	5
9. <i>Administrative burden</i>	B	5
10. <i>Limitations</i>	B	5
11. <i>Unauthorized use or disclosure</i>	B	5

Pertanian) telah menerapkan manajemen risiko berdasarkan profil importir. Badan Karantina Pertanian melakukan manajemen berbasis risiko hama dan penyakit (komoditas) dengan kategorisasi risiko rendah (pemeriksaan di tempat pemasukan), risiko sedang (pemeriksaan di tempat pemasukan), dan risiko tinggi (pemeriksaan di instalasi karantina). Sedangkan Direktorat Jenderal Bea Cukai melakukan manajemen risiko terhadap barang berbasis aturan larangan dan pembatasan serta pungutan bea cukai dengan kategorisasi risiko ke dalam jalur hijau, jalur kuning, jalur merah, mita prioritas, dan mita nonprioritas.

Pada *article* 10 disebutkan adanya kewajiban untuk menerima salinan dari dokumen pendukung asli. Apabila dokumen asli telah diserahkan kepada salah satu otoritas, maka otoritas lain berhak menerima salinan yang telah dilegalisir dari otoritas yang memperoleh dokumen asli tersebut. Di dalam hal ini, institusi karantina masih membutuhkan dokumen/sertifikat asli.

Seluruh *article* dalam perjanjian fasilitasi perdagangan dijamin oleh Komite Nasional Fasilitasi Perdagangan, yang terdiri dari unsur pemerintah dan swasta, agar tetap sesuai dengan kepentingan nasional. Pada pertengahan tahun lalu, seharusnya notifikasi kategori B dan C telah disampaikan ke WTO dan Indonesia memiliki waktu 5-10 tahun ke depan untuk berbenah diri, termasuk penyelenggaraan karantina sesuai prinsip fasilitasi perdagangan. Syarat berlakunya perjanjian fasilitasi perdagangan adalah telah diratifikasinya perjanjian oleh minimal dua per tiga negara anggota WTO dan hingga saat ini baru 51 negara anggota WTO yang meratifikasinya. Hal ini karena perbedaan proses ratifikasi di masing-masing negara.

### **C. Tantangan Karantina dalam Mendukung Fasilitasi Perdagangan**

Relatif lamanya tindakan karantina dan tambahan persyaratan tertentu (mutu pangan/pakan) dari barang impor

menjadi tantangan utama dan seringkali kontradiksi dengan prinsip fasilitasi perdagangan. Padahal waktu dari tindakan karantina diperlukan untuk memfaiiin kesehatan manusia, hewan, tumbuhan, dan lingkungan. Tantangan utama tersebut semakin diperberat dengan adanya faktor-faktor, yaitu:

**(a) Letak geografis**

Geografis Indonesia berbentuk kepulauan dengan garis pantai yang panjang, banyaknya pelabuhan khusus, dan pelabuhan tidak resmi yang secara populer disebut *jalur tikus* (mencapai 1.200 titik)<sup>27</sup> menyulitkan pengawasan dan sosialisasi peraturan karena keterbatasan jumlah SDM karantina dan sistem informasi. Selain itu, karantina juga tidak berwenang menyelenggarakan perkarantinaan pada pelabuhan khusus dan jalur *tikus* tersebut.

**(b) Peningkatan peran karantina terhadap pengawasan lalu lintas sumber daya alam hayati**

Konsekuensi dari semakin banyaknya cakupan objek karantina tersebut, maka akan membutuhkan pula perlakuan tertentu dan tambahan sumber daya (SDM, sarana, prasarana, dan anggaran). Misalnya pengawasan terhadap IAS yang dapat merusak ekosistem asal. Penyusunan dan *updating* daftar IAS merupakan tanggung jawab Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (LHK), sedangkan pengawasannya di pabean dilakukan oleh institusi karantina pertanian dan perikanan (dua instansi pemerintah). Oleh sebab itu, permasalahan koordinasi antara kementerian/lembaga (K/L) akan memengaruhi efektivitas pengawasan dalam rangka memberikan layanan karantina.

---

<sup>27</sup> Muhammad Yazid, "Ribuan Pelabuhan Tikus Segera Ditutup", (<http://nasional.kontan.co.id/news/ribuan-pelabuhan-tikus-segera-ditutup>, diakses 30 Maret 2016).

**(c) Pembangunan instalasi karantina di dalam kawasan pelabuhan**

Otoritas pelabuhan dan bandara memiliki kewenangan terhadap penentuan lokasi dan luas pembangunan instalasi karantina di dalam kawasan pelabuhan, namun saat ini *terkesan* belum menjadi prioritas utama. Pengembangan kawasan pelabuhan dan bandara cenderung ditujukan untuk mengakomodasi kepentingan bisnis/komersial. Pembangunan instalasi karantina seringkali berada di luar kawasan pelabuhan sehingga untuk menjangkanya membutuhkan tambahan biaya dan waktu, baik di tempat/gudang pemilik atau instalasi karantina hewan sementara (IKHS). Lokasi pemeriksaan fisik produk impor yang berada jauh di luar kota, mengakibatkan pelaksanaan pemeriksaan dan tindakan karantina lainnya (perlakuan/diobati) tidak optimal.<sup>28</sup> Risiko penyebaran hama dan penyakit karantina juga semakin besar apabila media pembawa dibawa keluar dari pelabuhan.

**(d) Lalu lintas media pembawa antardaerah dalam wilayah Indonesia**

Menurut Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Provinsi Bali<sup>29</sup>, ketika mengirim produk segar atau olahan ke suatu daerah, pemerintah daerah justru memproteksi diri dengan alasan kesehatan atau prosedur karantina. Padahal di daerah asalnya, produk tersebut dijual atau didistribusikan secara bebas. Di sisi lain, ketika suatu produk impor telah lolos dari tindakan karantina maka dapat beredar bebas ke

---

<sup>28</sup> Kementerian Perdagangan, "Laporan: Kajian Kebijakan Penentuan Pelabuhan Tertentu sebagai Pintu Masuk Impor Produk Tertentu", Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri, Kementerian Perdagangan, Jakarta, 2012, hal. 37-38.

<sup>29</sup> Hasil diskusi dengan Kadin Bali pada 06 Juli 2015 dalam acara diskusi Uji Konsep RUU Karantina oleh PUU Indag, Setjen DPR RI (*tidak dipublikasikan*).

seluruh wilayah Indonesia. Kebijakan yang diskriminatif tersebut akan merugikan pelaku usaha di dalam negeri dalam melalulintaskan produk-produk pertanian.

**(e) Lalu lintas media pembawa melalui pos perbatasan Indonesia**

Contohnya sayuran, buah, dan produk makanan dari Malaysia diizinkan masuk Tarakan (perbatasan) selama untuk memenuhi kebutuhan konsumsi masyarakat dengan nilai tidak lebih dari USD250 atau RM600. Namun Balai Karantina Tumbuhan Kelas II Tarakan sulit mengawasinya karena Pelabuhan Malundung Tarakan bukan pelabuhan yang ditetapkan sebagai pintu masuk untuk sayuran dan buah-buahan. Oleh sebab itu, konsekuensinya dalam melakukan uji laboratorium sayuran dan buah-buahan di Tarakan, biasanya sampelnya dikirim ke Surabaya terlebih dahulu sehingga memperlama pelayanan karantina.<sup>30</sup>

**(f) Era otonomi daerah**

Pemerintah daerah memiliki prioritas pembangunan untuk meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD). Contohnya di Provinsi Jawa Timur, dengan adanya penunjukan Pelabuhan Tanjung Perak sebagai salah satu pelabuhan masuk impor untuk produk hortikultura, Gubernur Jawa Timur mengeluarkan Peraturan Gubernur No. 22 Tahun 2012 tentang Pengendalian Impor Produk Hortikultura. Peraturan tersebut mengatur impor hortikultura ke Jawa Timur dapat dilakukan apabila (a) di luar masa panen petani di Jawa Timur, (b) jenis produk tersebut tidak dihasilkan petani di Jawa Timur, dan (c) produk yang diimpor harus berkualitas atau hasil panen baru dari negara asal. Hal tersebut

---

<sup>30</sup> Kusnadi, "Impor Sayuran Malaysia Hanya Sebatas RM600", (<http://infopublik.id/read/71811/impor-sayuran-malaysia-hanya-sebatas-rm-600.html>, diakses 30 Maret 2016).

dilatarbelakangi untuk melindungi kepentingan produsen atau petani di Jawa Timur. Namun di sisi lain, pedagang atau importir bawang putih di Pasar Induk Kramat Jati (Jakarta) dirugikan dengan tambahan biaya karena harus bongkar muat terlebih dahulu di Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya) sebelum didistribusikan ke Jakarta.

Untuk menjawab tantangan tersebut, Badan Karantina Pertanian menetapkan strategi berdasarkan alur dari perdagangan barang (khususnya impor), yaitu:<sup>31</sup>

- (1) *Pre border* mencakup kesiapan dini berupa (a) penilaian negara atau wilayah asal, *Pest Free Area* (PFA), dan pengakuan sistem keamanan pangan dan (b) pengawasan tindakan karantina hewan dan tumbuhan di negara asal (*preshipment inspection*) serta pelarangan. Berdasarkan hasil temuan lapang dari tim peneliti Setjen DPR RI<sup>32</sup>, tahap *pre border* berhubungan erat juga dengan proses budidaya dan *material handling* sebelum barang tersebut dilalulintaskan. Oleh sebab itu, untuk mengefektifkan peran karantina dalam tahap ini, antara lain diperlukan upaya (a) peningkatan peran Otoritas Kompeten Keamanan & Mutu Pangan Daerah (OKKPD) dalam sertifikasi Prima dan *Good Agricultural Practices* (GAP) ketika melakukan pengawasan produk segar sesuai syarat *buyer* sebelum produk diinspeksi oleh instansi karantina, (b) penggunaan *Mutual Recognition*

---

<sup>31</sup> Hasil diskusi dengan tim dari Balai Besar Karantina Pertanian Surabaya pada 17 Maret 2015 di Surabaya, dalam "Kesiapan Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan", *Laporan Penelitian*, P3DI-Setjen DPRI, Jakarta, 2015 (*tidak dipublikasikan*).

<sup>32</sup> Lukman Adam, Iwan Hermawan, Yuni Sudarwati, Achmad Wirabrata, Dewi Wuryandani, dan Hariyadi, "Kesiapan Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan", *Laporan Penelitian*, P3DI-Setjen DPRI, Jakarta, 2015 (*tidak dipublikasikan*).

*Arrangement* (MRA) untuk mempermudah perdagangan bilateral dengan persyaratan tertentu, seperti ketentuan *Hazard Analysis and Critical Control Points* (HACCP). Menurut Kepala Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan (BKIPM) Kelas I Surabaya, bahwa harmonisasi antarpemerintah (G to G) akan semakin mempermudah dan mendukung fasilitasi perdagangan sesuai dengan ketentuan SPS, (c) koordinasi, komunikasi, dan konsultasi diperlukan karena banyak pihak yang belum tahu tentang fasilitasi perdagangan<sup>33</sup>, dan (d) penggiatan kembali peran penyuluh dan pelatihan kepada petani dan pelaku usaha, khususnya yang berskala kecil, sehingga produk yang dihasilkan memenuhi persyaratan.<sup>34</sup>

- (2) *At border* mencakup pengawasan, tindakan karantina 8P (pemeriksaan, pengasingan, pengamatan, perlakuan, penahanan, penolakan, pemusnahan, dan pembebasan), pelarangan, pembatasan tempat transit, instalasi karantina (sementara, permanen, dan pascamasuk), dan pulau karantina (pengamanan maksimum). Keterbatasan SDM, sarana, dan prasarana karantina disiasati dengan melakukan strategi pengelompokan *sampling* media pembawa berdasarkan level risikonya, yaitu (a) risiko rendah diperiksa pada tempat pemasukan dengan waktu layanan satu jam hingga satu hari, (b) risiko sedang diperiksa pada tempat pemasukan dengan waktu layanan satu jam hingga

<sup>33</sup> Hasil diskusi dengan Kepala Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean C Bitung, Bapak Fitra Krisdianto, pada 16 April 2015 dalam "Kesiapan Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan", *Laporan Penelitian*, P3DI-Setjen DPRI, Jakarta, 2015 (tidak dipublikasikan).

<sup>34</sup> Hasil diskusi dengan Dosen Fakultas Ekonomi, Universitas Sam Ratulangi, Bapak Dr. Agus Tomy Poputra, SE., AK., MM, pada 15 April 2015 dalam "Kesiapan Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan", *Laporan Penelitian*, P3DI-Setjen DPRI, Jakarta, 2015 (tidak dipublikasikan).

empat hari, dan (c) risiko tinggi diperiksa pada instalasi karantina hewan (IKH) atau instalasi karantina tumbuhan (IKT) dengan waktu layanan mulai satu jam hingga 21 hari karena membutuhkan uji laboratorium. Strategi tersebut didasarkan Surat Keputusan Kepala Badan Karantina Pertanian No. 1953/Kpts/OT.160/L/10/2012 tentang Kategorisasi Tingkat Risiko Media Pembawa Hama dan Penyakit Hewan Karantina dan Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina serta Keamanan Hayati.

- (3) *Post border* mencakup tindakan karantina di tempat asal atau tujuan, di instalasi karantina, dan pemantauan hama dan penyakit karantina, serta penetapan/pengawasan kawasan karantina. Masalah yang sering muncul, antara lain terkait dengan penanganan media pembawa yang sehat namun melanggar administrasi dan keberadaan *checkpoint* lalu lintas media pembawa antarprovinsi yang belum maksimal.<sup>35</sup>

Strategi yang dilakukan karantina tersebut ternyata belum sepenuhnya memberikan hasil yang maksimal dalam mendukung fasilitasi perdagangan. Contohnya sejak Agustus-Desember 2015, *dwelling time* karantina di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta

semakin rendah risikonya semakin cepat waktu tindakannya, (2) pemberian layanan karantina prioritas bagi pelaku usaha yang memiliki rekam jejak bagus dan tidak pernah melanggar aturan karantina selama lima tahun. Saat ini telah ada 13 perusahaan yang mendapatkan layanan tersebut. Bentuknya berupa kemudahan dan waktu pemeriksaannya lebih singkat karena tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi hanya *monitoring*. Di sisi lain, jika pelaku usaha tersebut melanggar, maka akan dikeluarkan dari layanan prioritas dan memulainya dari awal, dan (3) penerapan INSW.<sup>36</sup>

Berdasarkan tantangan dan fakta tersebut, upaya penguatan sistem karantina di Indonesia perlu segera dilakukan, yaitu melalui:

**(a) Perubahan paradigma penyelenggaraan karantina yang proaktif**

Selama ini pelaksanaan tindakan karantina terhadap media pembawa di tempat pemasukan dilakukan setelah *clearance* atau selesainya semua pemeriksaan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (ditandai dengan terbitnya Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB)). Padahal menurut UU No. 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan dan<sup>37</sup> kegiatan pemeriksaan karantina dilakukan di lini satu tempat pemasukan (pelabuhan, bandar udara, dan pos lintas batas) untuk meminimalkan tingkat risiko masuk dan tersebarnya hama dan penyakit karantina. Berdasarkan peraturan ini pula, petugas karantina berwenang memeriksa media pembawa di atas alat angkut. Sejalan dengan hal tersebut, Peraturan Menteri Pertanian No. 12 Tahun 2015 tentang Tindakan Karantina Hewan dan Tumbuhan

<sup>36</sup> Michael Agustinus, "Badan Karantina Pertanian Pangkas Dwell Time Jadi 6 Jam", (<http://finance.detik.com/read/2015/12/30/184039/3107820/4/badan-karantina-pertanian-pangkas-dwell-time-jadi-6-jam>, diakses 17 Februari 2016).

terhadap Pemasukan Media Pembawa Hama Penyakit Hewan Karantina dan Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina di Tempat Pemeriksaan Karantina<sup>37</sup>, khususnya di pelabuhan utama<sup>38</sup> dan didukung Peraturan Menteri Keuangan No. 23 Tahun 2015 tentang Kawasan Pabean dan Tempat Penimbunan Sementara, menjadi langkah progresif menuju sistem karantina yang ideal dan proaktif.<sup>39</sup>

**(b) Pembangunan dan pengembangan sarana dan prasarana karantina (laboratorium, instalasi, maupun tempat penimbunan sementara)**

Contoh kasus Balai Karantina Pertanian Manado, di mana pengujian sampelnya harus menggunakan laboratorium yang berada di Maros-Sulawesi Selatan. Hal ini tentu saja akan memperlama waktu layanan dan cenderung menghambat fasilitasi perdagangan.

Modernisasi peralatan laboratorium karantina dapat mendorong peningkatan layanan dan keakuratan uji. Misalnya penggunaan alat laboratorium yang konvensional membutuhkan waktu hingga empat hari, namun jika menggunakan *Polymerase Chain Reaction* (PCR) hanya membutuhkan waktu delapan sampai sepuluh jam. Selain itu, kerja sama antarlaboratorium (laboratorium karantina

---

<sup>37</sup> Pada Pasal 5 ayat 1 “Media pembawa yang dimasukkan ke dalam wilayah Negara Republik Indonesia dilakukan tindakan karantina oleh Petugas Karantina di tempat pemasukan”. Sementara itu, ayat 2 “Tindakan karantina terhadap media pembawa sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan sebelum pemeriksaan kepabeanan”.

<sup>38</sup> Pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan laut domestik dan internasional, alih muat angkutan laut domestik dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan antarprovinsi.

<sup>39</sup> Khori Arianti, “Karantina Ideal pada Era MEA”, ([http://m.tabloidsinartani.com/index.php?id=148&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=2911&cHash=a57d6cbe7c1ab2925cf50a44c516bf80](http://m.tabloidsinartani.com/index.php?id=148&tx_ttnews%5Btt_news%5D=2911&cHash=a57d6cbe7c1ab2925cf50a44c516bf80), diakses 24 Februari 2016).

dan nonkarantina) perlu ditingkatkan,<sup>40</sup> misalnya kerja sama dapat dilakukan antara Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Balai Pengujian Mutu Barang Ekspor (BPMBE) Dinas Perindustrian dan Perdagangan dengan Balai Riset dan Standardisasi (Baristand).<sup>41</sup> Laboratorium BPMBE di Provinsi Sulawesi Utara yang terakreditasi dapat menguji kualitas banyak komoditas pertanian, seperti biji pala, fuli (salut biji pala), vanili, kopra, minyak kelapa (goreng), jagung, dan minyak daun cengkeh.<sup>42</sup> Sedangkan Baristand Industri Manado di bawah Kementerian Perindustrian dilengkapi dua laboratorium uji, yaitu (i) laboratorium air dan lingkungan serta (ii) laboratorium aneka komoditas. Pengujian mencakup pangan, nonpangan, air, emisi udara, udara ambien, beberapa komoditas pertanian, dan pangan.

### **(c) Penambahan dan pengembangan sumber daya manusia karantina**

Belum ada kajian yang mendukung tentang rasio ideal antara kebutuhan SDM karantina pertanian dan perikanan dengan areal dan media pembawa yang harus diperiksa atau diawasi. Namun demikian, di beberapa wilayah kerja karantina mengindikasikan adanya kekurangan tenaga kerja karantina tersebut. Contohnya total SDM Balai Besar

---

<sup>40</sup> Hasil diskusi dengan Ketua Program Studi Agribisnis, Universitas Sam Ratulangi, (Konsultan Ahli di Kapet dan Tim Ahli Gubernur untuk Disperindag Sulut), Ibu Dr. Caroline D. B. Pakasi, SE, MSi., pada 15 April 2015, dalam "Kesiapan Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan", *Laporan Penelitian*, P3DI-Setjen DPRI, Jakarta, 2015 (*tidak dipublikasikan*).

<sup>41</sup> Hasil diskusi dengan Kepala Seksi Pengawasan dan Perlindungan Konsumen, Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Sulawesi Utara, Bapak Arnold O. Kindangaen, SE., pada 14 April 2015, dalam "Kesiapan Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan", *Laporan Penelitian*, P3DI-Setjen DPRI, Jakarta, 2015 (*tidak dipublikasikan*).

<sup>42</sup> Guido Merung, "BPMB Sulut Layak Menguji Produk Ekspor", (<http://manado.antaranews.com/berita/18600/bpmb-sulut-layak-menguji-produk-ekspor>, diakses 10 Mei 2015).

Karantina Pertanian (BBKP) Soekarno Hatta berjumlah 131 orang. Jumlah kelompok jabatan fungsional Medik Veteriner (MV), Paramedik Veteriner (PV), Pengendali Organisme Pengganggu Tumbuhan (POPT) Ahli dan POPT Terampil sebanyak 85 orang yang tidak sebanding dengan 29 titik area pengawasan yang harus dijaga, di mana kondisi terminal internasional beroperasi hampir 24 jam.<sup>43</sup> Di sisi lain, pengembangan SDM karantina, khususnya tenaga fungsional, harus ditingkatkan kapasitasnya melalui pendidikan dan pelatihan berdasarkan kepakaran tertentu.

**(d) Peningkatan peran Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu (TPFT)**

Pembangunan TPFT sebagai bentuk koordinasi antara K/L dalam penyelenggaraan karantina. Salah satu pelabuhan yang benar-benar telah mengaplikasikannya adalah Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Di dalam TPFT melibatkan instansi bea cukai, karantina, dinas terkait, dan otoritas pelabuhan.

**(e) Sosialisasi**

Sosialisasi dilakukan oleh petugas karantina tidak hanya mencakup peraturan, prosedur, dan persyaratan dalam memperoleh *health certificate* dan tindakan karantina, tetapi juga informasi tentang perkembangan daftar (i) hama dan penyakit karantina serta (ii) hewan dan/atau tumbuhan langka yang masuk dalam *Appendix I* kepada masyarakat dan pelaku usaha.

**(f) *Indonesia National Single Window (INSW)***

INSW bertujuan untuk mempermudah dan mempercepat pelayanan karantina sehingga dapat beriringan dengan upaya fasilitasi perdagangan. Saat ini telah terdapat lima

<sup>43</sup> "Laporan Tahunan 2013 BBKP Soekarno-Hatta", (<http://karantinasoetta.pertanian.go.id/assets/data/pdf/LaporanTahunan/LaporanTahunan2013.pdf>, diakses 31 Maret 2016).

Unit Pelaksana Teknis (UPT) karantina pertanian yang terintegrasi dengan INSW, yaitu BBKP Tanjung Priok, BBKP Surabaya, BBKP Belawan, BBKP Soekarno Hatta, dan Balai Karantina Pertanian (BKP) Semarang. Proses pengeluaran barang dari pabean, khusus untuk impor, menggunakan transaksi elektronik melalui portal INSW. Selain itu, Badan Karantina Pertanian terus berupaya mengembangkan *inhouse system* sehingga selaras dengan perkembangan INSW tersebut, salah satunya menerapkan Permohonan Pemeriksaan Karantina secara elektronik (PPK *online*). Penerapan PPK *online* ini akan memudahkan pengguna jasa dalam pengajuan permohonan pemeriksaan karantina dan tidak perlu lagi mendatangi *counter* pelayanan.<sup>44</sup>

#### **D. Sisi Lain Karantina sebagai Instrumen Kebijakan Halangan Perdagangan Internasional**

Selain menstimulasi fasilitasi perdagangan, karantina menjadi *blessing in disguise* ketika dikaitkan dengan upaya mengontrol impor barang. Menurut pendapat dari Badan Karantina Pertanian<sup>45</sup> dan BKIPM<sup>46</sup>, karantina tidak hanya sebagai alat proteksi terhadap potensi masuknya hama dan penyakit karantina serta melindungi sumber daya alam hayati, tetapi juga sebagai instrumen perdagangan internasional. Sedangkan menurut Kementerian Perdagangan, ketentuan SPS bersama-sama dengan

---

<sup>44</sup> "5 UPT Karantina Pertanian SPS", <https://www.karantina.go.id/>

perizinan impor, pemeriksaan pra-pengapalan, dan penentuan pintu masuk impor, digunakan untuk menjamin agar produk aman dikonsumsi.<sup>47</sup> Oleh sebab itu, komoditas pangan diwajibkan masuk ke karantina sebelum diedarkan ke pasaran. Di sisi lain, tindakan ini juga dapat mencegah adanya impor ilegal.<sup>48</sup> Perspektif yang sama disampaikan oleh akademisi dari IPB yang diwakili oleh Damayanti.<sup>49</sup> Dasar ilmiah harus menjadi dasar tindakan karantina ketika SPS dijadikan sebagai *tool* dalam perdagangan internasional. Erwidodo<sup>50</sup>, peneliti dari Pusat Studi Ekonomi dan Kebijakan Pertanian (PSEKP), Kementerian Pertanian, menambahkan bahwa karantina menjadi salah satu institusi yang bertanggung jawab dalam melindungi konsumen dan juga pasar dalam negeri yang didasarkan pada standar internasional sebagai alat harmonisasi kebijakan WTO. Lebih jauh, menurut Ibnu Multazam dari Fraksi Partai Kebangkitan Bangsa (PKB), Wakil Ketua Komisi IV DPR RI, bahwa wacana pembentukan Badan Karantina Nasional berfungsi sebagai alat politik perdagangan internasional guna mendukung upaya penangkalan serbuan produk impor.<sup>51</sup> Walaupun bagi sebagian besar pelaku usaha, prosedur karantina tersebut masih

---

<sup>47</sup> Kementerian Perdagangan, "Siaran Pers, Trade Policy Review (TPR) Indonesia ke-6: Indonesia Jelaskan Kebijakan Perdaganganannya ke WTO", Kementerian Perdagangan, Jakarta, 17 April 2013.

<sup>48</sup> "Pengusaha Dukung Karantina Produk Impor", (<http://ekbis.rmol.co/read/2011/12/09/48326/Pengusaha-Dukung-Karantina-Produk-Impor->, diakses 24 Februari 2016).

<sup>49</sup> Damayanti Buchori, "Badan Karantina: Sebuah Pemikiran", Makalah disampaikan pada RDPU Komisi IV tentang Revisi RUU No. 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan, DPR RI, Jakarta, 02 September 2015.

<sup>50</sup> *Op.Cit.*, "Dubes RI-WTO: Peran Lembaga Standar Nasional Semakin Dibutuhkan".

<sup>51</sup> Dwi Murdaningsih, "DPR Jaring Masukan UGM untuk RUU Karantina", (<http://www.republika.co.id/berita/dpr-ri/berita-dpr-ri/15/09/07/nuawqt368-dpr-jaring-masukan-ugm-untuk-ruu-karantina>, diakses 12 Maret 2016).

dianggap lebih ketat untuk eksportasi dibandingkan importasi.<sup>52</sup> Jadi berdasarkan perspektif dari para pemangku kepentingan sependapat bahwa karantina memiliki *dual function*, yaitu (1) melindungi negara dari penyebaran hama dan penyakit karantina dan (2) bermanfaat pula sebagai alat kontrol terhadap serbuan impor produk pertanian.

Berdasarkan koridor kepentingan nasional, peluang tindakan karantina guna mengontrol arus importasi produk pertanian terbuka pada saat penetapan ketentuan dan syarat media pembawa. Misalnya selain persyaratan dasar berupa *health certificate* ditambahkan pula surat keamanan pangan (*HACCP certificate*), keterangan halal (*halal certificate*), dan penetapan pintu masuk tertentu dari media pembawa. Tambahan persyaratan atau persyaratan baru tersebut dimungkinkan dilakukan sepanjang tidak bertentangan dengan perjanjian internasional dan didukung oleh prinsip ilmiah. Oleh sebab itu, kunci menjadikan karantina sebagai *tools* instrumen perdagangan internasional adalah ilmu pengetahuan.

Langkah dasar karantina yang membutuhkan ilmu pengetahuan sebelum membicarakan penyelenggaraan atau tindakan karantina sebagai satu sistem adalah pembaharuan data daftar hama dan penyakit karantina. Namun sayangnya, menurut Damayanti<sup>53</sup>, daftar tersebut belum disusun secara maksimal karena keterbatasan SDM dan anggaran. Lebih lanjut, kondisi ini dimanfaatkan oleh pihak asing untuk memudahkan pemasukan produk. Pihak asing mengumpulkan data hama dan penyakit di Indonesia secara sembunyi-sembunyi, termasuk saat melakukan kerja sama penelitian. Padahal jenis hama dan penyakit karantina

<sup>52</sup> Penjelasan disampaikan Kadin Provinsi Bali dalam diskusi “Uji Konsep RUU Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan” dengan tim asistensi PUU-Setjen DPR RI, 06-09 Juli 2015, Bali.

<sup>53</sup> *Op.Cit.*, Damayanti Buchori, “Badan Karantina: Sebuah Pemikiran”.

akan menentukan penanganan lebih lanjut tentang kebutuhan tenaga ahli, sarana, dan prasarana karantina (laboratorium dan instalasi) berdasarkan level risiko media pembawa.

Media pembawa pada *at border* dalam alur pelayanan impor dikenai tindakan 8P karantina. Masing-masing tindakan tersebut memiliki prosedur dan syarat tertentu yang memungkinkan produk impor tidak bebas masuk ke dalam wilayah Indonesia. Dalam hal ini, para pelaku usaha domestik masih mengharapkan adanya perlakuan yang berbeda, khususnya untuk barang-barang olahan yang membutuhkan waktu pengiriman yang lebih cepat. Selain itu, proteksi juga diperlukan untuk bersaing dengan pelaku usaha dari negara maju yang telah lebih dulu atau lebih jelas menerapkan standar karantina dengan dukungan laboratorium dan alat pendeteksi dini yang lebih canggih. Tidak mengherankan jika prosedur karantina Indonesia dinilai masih lebih memudahkan bagi barang impor namun menyulitkan bagi barang ekspor.<sup>54</sup>

Selain tindakan karantina dikenakan pada alur pelayanan impor, produk ekspor Indonesia juga dikenai tindakan karantina di negara tujuan. Banyak kasus yang terjadi, di mana produk ekspor Indonesia ditolak atau bahkan dimusnahkan. Hal tersebut mengindikasikan sebagian dari produk Indonesia belum atau kurang memenuhi standar dan persyaratan SPS yang ditetapkan oleh negara tujuan ekspor. Pemahaman tentang persyaratan SPS diperlukan tidak hanya oleh pelaku usaha namun juga petugas karantina sehingga dapat mengawasi lalu lintas produk pertanian dan perikanan sesuai dengan persyaratan.<sup>55</sup> Beberapa contoh kasus ketentuan SPS yang dikenakan pada produk ekspor

<sup>54</sup> Hasil diskusi dengan Kadin Bali pada 06 Juli 2015 dalam acara diskusi Uji Konsep RUU Karantina oleh PUU Indag, Setjen DPR RI (*tidak dipublikasikan*).

<sup>55</sup> "Sosialisasi SPS dan Kebijakan Importasi Negara Mitra Dagang", (<http://www.karantina.pertanian.go.id/index.php?page=quarantinedetail&id=106>, diakses 26 Februari 2016).

Indonesia, antara lain sebagai berikut: (1) larangan ekspor sarang burung walet Indonesia ke China karena mengandung residu (zat pewarna) berupa logam berat. Tindakan ini membuat harga sarang burung walet Indonesia menurun menjadi USD500-700 per kg dari USD 2.000 per kg<sup>56</sup>, (2) penolakan 10 kontainer atau 200 ton biji kopi Indonesia ke Jepang karena terkontaminasi pestisida (*isocarab* dan *carbaryl*) melebihi batas 0,01 ppm, (3) tahun 2003 sebanyak 13 jenis komoditas hortikultura (tomat, paprika, jeruk, mentimun, nanas, alpukat, mangga, manggis, anggur, melon, apel, rambutan, dan cabe) terancam ditolak oleh Pemerintah Taiwan karena diduga mengandung lalat buah. Kerugian yang dialami Indonesia mencapai USD 3 juta atau sekitar Rp25 miliar<sup>57</sup>, dan (4) selama tahun 2010, Indonesia menerima 10 *Notification of Non Compliance* (NNC) dari *European Rapid Alert System for Food and Feed* (EURASFF) diikuti dengan penolakan terhadap produk pala dengan alasan adanya kontaminasi *Aflatoksin* di atas batas maksimum residu yang ditentukan oleh Uni Eropa.

## V. PENUTUP

Peran karantina sangat krusial dalam mendukung fasilitasi perdagangan Indonesia. Hal ini, karena karantina berada pada lintasan utama internasional *customs*, *immigration*, dan *quarantine* (CIQ) yang secara langsung berhubungan dengan keluar dan masuknya komoditas. Tujuan utama penyelenggaraan karantina pertanian dan perikanan adalah untuk melindungi kesehatan manusia, hewan, tumbuhan, dan lingkungan. Namun demikian, penyelenggaraan karantina harus dilakukan selaras

<sup>56</sup> Wiji Nurhayat, "Sarang Burung Walet RI Ditolak China, Ini Penjelasan Kemendag", (<http://m.detik.com/finance/read/2013/06/05/155157/2265806/4/sarang-burung-walet-ri-ditolak-china-ini-penjelasan-kemendag>, diakses 22 Maret 2016).

<sup>57</sup> Putri Alfarini, "Produk Pertanian Indonesia Terancam Ditolak Taiwan", (<http://m.tempo.co/read/news/2003/11/12/05629514/produk-pertanian-indonesia-terancam-ditolak-taiwan>, diakses 22 Maret 2016).

dengan prinsip fasilitasi perdagangan yang menjadi komitmen bagi semua negara anggota WTO. Penetapan standar SPS yang dianggap *arbitrary* atau dengan *scientific evidence* yang tidak memadai, rawan memunculkan *dispute* yang justru akan merugikan Indonesia. Di sisi lain, tidak dipungkiri jika karantina juga dapat berperan sebagai instrumen kebijakan halangan perdagangan (impor).

Berdasarkan kapasitas yang dimiliki institusi karantina saat ini yang masih terbatas (fasilitas, metode, dan SDM), diperlukan penguatan sistem karantina agar dapat berjalan lebih efektif dalam mendukung prinsip fasilitasi perdagangan. Penguatan tersebut dilakukan melalui perubahan paradigma penyelenggaraan karantina, pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana, penambahan dan pengembangan SDM, peningkatan fungsi TPFT, sosialisasi, dan penggunaan INSW. Pada akhirnya, tanggung jawab penyelenggaraan karantina sebagai manifestasi pertahanan negara secara holistik tidak hanya ranah dari institusi karantina tetapi juga hasil kerja sama sinergis dengan semua instansi terkait.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Anderson, K., McRae, C., and Wilson, D. *The Economics of Quarantine and the SPS Agreement*. Adelaide: University of Adelaide Press, 2001.

ADB and UNESCAP. *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific 2013 Update*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank and UNESCAP, 2013.

### Jurnal dan Working Paper

Beghin, J. and Melatos, M. "The Trade and Welfare Impact of Australian Quarantine Policies: The Case of Pigmeat". *Working Paper* No. 11.014, August 2011, Iowa State University.

Gurler, O. "WTO Agreement on Non-Tariff Barriers and Implications for The OIC Member States: Customs Valuation, Pre-Shipment Inspection, Rules of Origin and Import Licensing". *Journal of Economic Cooperation*, 23(1), 2002, pp. 61-88.

## Makalah

AusAID. “Kesepakatan Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) tentang Sanitari dan Fitosanitari”. *Buklet*, Program Pengembangan Kapasitas dalam Sanitari dan Fitosanitari, (Alih bahasa oleh Dr. Y. Andi Trisyono dan Cahyaniati), AusAID, *tidak ada tahun*.

Buchori, D. “Badan Karantina: Sebuah Pemikiran”. Makalah disampaikan dalam RDPU Komisi IV tentang Revisi RUU No. 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan, DPR RI, Jakarta, 02 September 2015.

Ditjen Perdagangan Luar Negeri-Kementerian Perdagangan. “Perkembangan Implementasi *Trade Facilitation* di Indonesia”. Disampaikan pada acara diskusi penelitian tim bidang EKP, 16 Februari 2015, P3DI Setjen DPR RI, Jakarta.

Kementerian Perdagangan. “Siaran Pers, *Trade Policy Review* (TPR) Indonesia ke-6: Indonesia Jelaskan Kebijakan Perdaganganannya ke WTO”. Kementerian Perdagangan, Jakarta, 17 April 2013.

Strickland, E. “The WTO SPS Agreement and Its Relevance to International Standards”. European Commission, DG Health and Consumers, Multilateral International Relations Unit, 19 February 2014, Brussels.

Wolff, C. “Trade Facilitation in the Context of the SPS Agreement”. IICA Forum Trade Facilitation and the SPS Agreement”. *no year*. ([http://www.iica.int/sites/default/files/events/presentations/2015-10/wolff\\_presentation\\_en.pdf](http://www.iica.int/sites/default/files/events/presentations/2015-10/wolff_presentation_en.pdf), diakses 21 Februari 2016).

## Laporan

Adam, L., Hermawan, I., Sudarwati, Y., Wirabrata, A., Wuryandani, D., dan Hariyadi. "Kesiapan Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan". *Laporan Penelitian*, P3DI-Setjen DPRI, Jakarta, 2015 (*tidak dipublikasikan*).

Kementerian Perdagangan. "Laporan: Kajian Kebijakan Penentuan Pelabuhan Tertentu sebagai Pintu Masuk Impor Produk Tertentu". Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri, Kementerian Perdagangan, Jakarta, 2012.

## Artikel dalam Website

5 UPT Karantina Pertanian Sudah Terintegrasi dengan INSW". ([http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/berita\\_detail/102](http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/berita_detail/102), diakses 31 Maret 2016).

gustinus, M. "Badan Karantina Pertanian Pangkas Dwell Time Jadi 6 Jam". (<http://finance.detik.com/read/2015/12/30/184039/3107820/4/badan-karantina-pertanian-pangkas-dwell-time-jadi-6-jam>, diakses 17 Februari 2016).

lfarini, P. "Produk Pertanian Indonesia Terancam Ditolak Taiwan". (<http://m.tempo.co/read/news/2003/11/12/05629514/produk-pertanian-indonesia-terancam-ditolak-taiwan>, diakses 22 Maret 2016).

mrullah, A. "Mentan: Karantina Pertanian Harus Kuat Hadapi Perdagangan Bebas". (<http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/mikro/13/04/05/mkrs6s-mentan-karantina-pertanian-harus-kuat-hadapi-perdagangan-bebas>, diakses 15 Februari 2016).

rianti, K. "Karantina Ideal, Nada Leri MEA". (<http://detik.com/berita/ekonomi/13/04/05/mkrs6s-karantina-ideal-nada-leri-mea>, diakses 15 Februari 2016).

tabloidsinartani.com/index.php?id=148&tx\_ttnews%5Btt\_news

news%5D=2911&cHash=a57d6cbe7c1ab2925cf50a44c516bf80, diakses 24 Februari 2016).

“Balai Karantina Musnahkan Sembilan Ton Kulit Sapi”. (m.solopos.com/2011/05/19/balai-karantina-musnahkan-semibulan-ton-kulit-sapi-98576, diakses 07 Juli 2016).

Deil, S. A. F. “Brasil Desak WTO Selesaikan Sengketa Ekspor Ayam dengan Indonesia”. (<http://bisnis.liputan6.com/read/2149640/brasil-desak-wto-selesaikan-sengketa-ekspor-ayam-dengan-indonesia>, diakses 21 Februari 2016).

“Dubes RI-WTO: Peran Lembaga Standar Nasional Semakin Dibutuhkan”. (<http://bsn.go.id/main/berita/berita-det/3166/Dubes-RI-----WTO---Peran-lembaga-standar-nasional-semakin-dibutuhkan#.VtAXxub2li0>, diakses 26 Februari 2016).

Febrianto, V. “Kebijakan Restriktif Ancam Perdagangan Dunia”. (<http://www.antaranews.com/berita/422814/kebijakan-restriktif-ancam-perdagangan-dunia>, diakses 26 Februari 2016).

Jaelani, A. “Peran Strategis Badan Karantina Pertanian dalam MEA 2015”. ([http://karantina.pertanian.go.id/index.php?page=quarantine\\_detail&&id=49](http://karantina.pertanian.go.id/index.php?page=quarantine_detail&&id=49), diakses 24 Februari 2016).

Kusnadi. “Impor Sayuran Malaysia Hanya Sebatas RM 600”. (<http://infopublik.id/read/71811/impor-sayuran-malaysia-hanya-sebatas-rm-600.html>, diakses 30 Maret 2016).

“Karantina Pertanian Cekal 10.000 Bibit Tanaman Hias dari Brazil”. ([m.antaranews.com/berita/84735/karantina-pertanian-cekal-10000-bibit-tanaman-hias-dari-brazil](http://m.antaranews.com/berita/84735/karantina-pertanian-cekal-10000-bibit-tanaman-hias-dari-brazil), diakses 07 Juli 2016).

- "Laporan Tahunan 2013 BBKP Seokarno-Hatta". (<http://karantinasoetta.pertanian.go.id/assets/data/pdf/LaporanTahunan/LaporanTahunan2013.pdf>, diakses 31 Maret 2016).
- Merung, G. "BPMB Sulut Layak Menguji Produk Ekspor". (<http://manado.antaranews.com/berita/18600/bpmb-sulut-layak-menguji-produk-ekspor>, diakses 10 Mei 2015).
- Murdaningsih, D. "DPR Jaring Masukan UGM untuk RUU Karantina". (<http://www.republika.co.id/berita/dpr-ri/berita-dpr-ri/15/09/07/nuawqt368-dpr-jaring-masukan-ugm-untuk-ruu-karantina>, diakses 12 Maret 2016).
- Nurhayat, W. "Sarang Burung Walet RI Ditolak China, Ini Penjelasan Kemendag". (<http://m.detik.com/finance/read/2013/06/05/155157/2265806/4/sarang-burung-walet-ri-ditolak-china-ini-penjelasan-kemendag>, diakses 22 Maret 2016).
- "Pengusaha Dukung Karantina Produk Impor". (<http://m.rmol.co/read/2011/12/09/48326/Pengusaha-Dukung-Karantina-Produk-Impor->, diakses 24 Februari 2016).
- "Puluhan Burung Dilindungi Asal Papua Diselundupkan ke Surabaya". ([www.voaindonesia.com/a/puluhan-burung-dilindungi-asal-papua-diselundupkan-ke-surabaya,3298066.html](http://www.voaindonesia.com/a/puluhan-burung-dilindungi-asal-papua-diselundupkan-ke-surabaya,3298066.html), diakses 07 Juli 2016).
- "Re-Ekspor Komoditi Impor Hasil Perikanan yang Tidak Sesuai Ketentuan Impor melalui Pintu Pemasukan Tanjung Perak Surabaya". (<http://www.bkipm.kkp.go.id/bkipm/event/read/731/Re-Ekspor-Komoditi-Impor-Hasil-Perikanan-Yang-Tidak-Sesuai-Ketentuan-Impor-Melalui-Pintu-Pemasukan-Tanjung-Perak-Surabaya.html>/karantina, diakses 16 Mei 2015).

“Sejarah Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu, dan Keamanan Hasil Perikanan”. (<http://www.bkipm.kkp.go.id/bkipm/profil>, diakses 12 Maret 2016).

“Sejarah Badan Karantina Pertanian”. (<http://karantina.pertanian.go.id/?page=action&&c=subcat&&idcat=1&&idsubcat=43>, diakses 21 Februari 2016).

“Sosialisasi SPS dan Kebijakan Importasi Negara Mitra Dagang”. ([http://www.karantina.pertanian.go.id/index.php?page=quarantine\\_detail&&id=106](http://www.karantina.pertanian.go.id/index.php?page=quarantine_detail&&id=106), diakses 26 Februari 2016).

“SKIPM Medan Tolak 13 Ton Udang Impor”. ([beritasore.com/2011/12/30/skipm-medan-tolak-13-ton-udang-impor/](http://beritasore.com/2011/12/30/skipm-medan-tolak-13-ton-udang-impor/), diakses 07 Juli 2016).

WTO. “Disputes by Agreement”. ([https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/dispu\\_agreements\\_index\\_e.htm?id=A19](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_agreements_index_e.htm?id=A19), diakses 21 Februari 2016).

Yazid, M. “Ribuan Pelabuhan Tikus Segera Ditutup”. (<http://nasional.kontan.co.id/news/ribuan-pelabuhan-tikus-segera-ditutup>, diakses 30 Maret 2016).



**MENGURAI KENDALA DAN PENINGKATAN  
PERAN PEMERINTAH PROVINSI JAWA TIMUR  
DAN SULAWESI UTARA DALAM FASILITASI  
PERDAGANGAN**

*Lukman Adam*



# **MENGURAI KENDALA DAN PENINGKATAN PERAN PEMERINTAH PROVINSI JAWA TIMUR DAN SULAWESI UTARA DALAM FASILITASI PERDAGANGAN**

Lukman Adam<sup>1</sup>

## **I. PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Indonesia telah mengalami kemajuan dalam penerapan reformasi perdagangan pada beberapa tahun terakhir dan hal itu merupakan salah satu dari beberapa faktor yang membantu berkembangnya pertumbuhan ekonomi di beberapa daerah. Untuk minimal mempertahankan atau meningkatkan pertumbuhan ekonomi, Indonesia harus terus mendorong reformasi perdagangan dan menghindari proteksionisme yang menghambat efisiensi dan inovasi. Satu hal yang harus dibenahi karena menurunkan daya saing produk-produk Indonesia adalah buruknya sistem logistik dalam hubungan perdagangan. Hubungan perdagangan adalah masalah yang memberikan tantangan yang berbeda tergantung pada apakah hambatannya memengaruhi hubungan perdagangan internasional, antarpulau, atau dalam pulau.

Pemerintah melalui Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian telah mengusulkan sebuah skema kebijakan *Inland*

---

<sup>1</sup> Peneliti Bidang Ekonomi Kebijakan Publik, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Dapat dihubungi melalui email di: mada.kenn@gmail.com

*Free Trade Arrangement (Inland FTA)*. Skema ini bekerja dengan memberikan fasilitas perdagangan/kepabeanan bagi industri dalam negeri dengan memperlakukan preferensi FTA untuk proses produksi di dalam wilayah Indonesia. Pengembangan *Inland FTA* diarahkan pada upaya mewujudkan pengaturan perdagangan bebas di dalam negeri, sehingga tercipta produk yang berdaya saing, melalui upaya peningkatan iklim usaha dan fasilitasi perdagangan yang terintegrasi dan berkelanjutan dengan memperlakukan preferensi liberalisasi perdagangan untuk proses produksi di dalam wilayah Indonesia. Melalui kebijakan ini diharapkan Indonesia dapat selangkah lebih maju dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya dalam usaha meningkatkan keunggulan daya saing dan promosi ekonomi.<sup>2</sup>

Di kawasan Asia-Pasifik, isu mengenai keberadaan dan rencana keikutsertaan Indonesia dalam *Trans-Pacific Partnership* (TPP) menjadi topik penting yang dibahas para ahli dan politisi. Skim TPP adalah perjanjian perdagangan bebas yang melibatkan sejumlah negara di kawasan Asia-Pasifik. Perjanjian ini bersifat komprehensif, yang meliputi liberalisasi di semua sektor menyangkut barang, jasa, dan investasi, dengan sifat terjadwal dan mengikat secara *legal*. Suatu hasil kajian menyebutkan bahwa secara internal, ekonomi Indonesia sendiri belum cukup kuat untuk melibatkan diri dalam sebuah perjanjian perdagangan bebas yang sangat komprehensif dan mengikat, mengingat masih rendahnya daya saing ekonomi nasional secara umum dan banyaknya kelemahan-kelemahan dalam ekonomi domestik yang harus lebih dahulu dibenahi. Dalam hal ini, pemerintah perlu meningkatkan keseriusan untuk memelopori usaha peningkatan

<sup>2</sup> Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, *Kebijakan Inland FTA dalam Rangka Penguatan Industri Domestik dan Peningkatan Ekspor Menghadapi ASEAN Economic Community (AEC) 2015*, Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2013.

daya saing ekonomi nasional, dengan melibatkan pemerintah daerah.<sup>3</sup>

Salah satu peran pemerintah daerah yang penting untuk meningkatkan daya saing terkait dengan pengaturan berbagai pungutan yang apabila tidak dirumuskan secara rasional dapat menjadi eksternalitas negatif. Umumnya pemerintah daerah asal sebuah produk akan mempersoalkan pengenaan pungutan oleh pemerintah daerah lain karena terdapat kecenderungan setiap pemerintah daerah mengenakan pungutan serupa. Hal ini sering kali didorong oleh suatu sikap bahwa produsen (apalagi yang besar) harus “membagi keuntungan” dari kegiatan produksi. Akibatnya sejumlah pungutan resmi dan tidak resmi, oleh pemerintah maupun pihak non-pemerintah, sering kali dianggap sah. Pihak yang paling terkena oleh penerapan hambatan perdagangan secara internal umumnya adalah pengusaha kecil, termasuk petani. Di Indonesia kondisi para petani sebagian besar berada dalam posisi lemah secara ekonomi dan mereka mencakup populasi terbesar dari usaha kecil dan menengah (UKM), termasuk mereka yang bergerak di sektor informal dan berskala mikro.<sup>4</sup>

Namun di sisi lain, kelemahan dan ancaman (*weakness and treath*) menjadi warna dalam proses koordinasi antara pemerintah dan pemerintah daerah. Adapun faktor kelemahan dalam koordinasi tersebut di antaranya seperti peran provinsi belum optimal dan merata di era otonomi daerah, pendelegasian kewenangan pusat-daerah belum optimal, pengawasan pengelolaan sumber daya alam belum maksimal, belum optimalnya pengetahuan akan kesepakatan internasional, masalah perizinan

---

<sup>3</sup> Jurnal Kajian Lemhanas RI, Implikasi Kerjasama *Trans-Pacific Partnership* guna Meningkatkan Peran Indonesia di Kawasan ASEAN dalam rangka Ketahanan Regional, 2013, hlm. 63 – 69.

<sup>4</sup> Anwar Sitompul, Strategi dan Langkah-Langkah UMKM dan Koperasi dalam Menghadapi ACFTA, *Infokop*, Vol. 18, Juli 2010, hlm. 40 – 51.



maju akan mendapatkan manfaat dari fasilitasi perdagangan sebesar US\$50 miliar, sementara negara berkembang justru akan menanggung biayanya.

Tujuan akhir dari penerapan fasilitasi perdagangan adalah peningkatan daya saing. Fasilitasi perdagangan tidak dapat dipisahkan dengan pembangunan infrastruktur, baik *hardware* maupun *software*. Infrastruktur menjadi prasyarat dalam menopang terwujudnya tujuan fasilitasi perdagangan. Sebagai contoh dalam *dwelling time*, yang meliputi *pre-clearance stage* saat kapal bersandar, *clearance stage (customs clearance)* hingga *post clearance stage* saat pengeluaran kontainer, seluruhnya membutuhkan fasilitas pelabuhan yang memadai, baik berupa jalan, transportasi, gudang hingga sistem bongkar-muat. Aksesibilitas yang baik akan meningkatkan pergerakan barang menjadi lebih efektif dan efisien sehingga biaya *input* menurun dan daya saing produk meningkat. Namun demikian, pembangunan infrastruktur seringkali terhambat oleh kebutuhan dana yang relatif besar, pembebasan lahan, dan *political will* pemerintah dalam memprioritaskan pembangunan infrastruktur fasilitasi perdagangan di dalam agenda pembangunannya.

Dengan demikian, fasilitasi perdagangan menjadi salah satu fokus yang seharusnya diprioritaskan oleh pemerintah dalam memperlancar arus perdagangan. Kajian Wilson, Mann, dan Otsuki memberikan rekomendasi bahwa perbaikan fasilitasi perdagangan dapat diarahkan pada empat sektor utama,<sup>8</sup> yaitu pelabuhan, kepabeanan, peraturan, dan jasa infrastruktur. Dengan fokus pada empat sektor tersebut, maka diharapkan dapat meningkatkan perdagangan internasional.

---

<sup>8</sup> Wilson, J. *et al*, "Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact", *World Bank Policy Research 2988*, 2006 dalam Damuri, Y. R., "Fasilitasi Perdagangan dalam WTO dan Relevansinya bagi Indonesia", *Analisis CSIS*, 35, 2006, pp. 240.

Indonesia memiliki karakteristik fasilitasi perdagangan yang berbeda dengan negara lain. Dengan adanya otonomi daerah, peran pemerintah daerah tidak dapat diabaikan begitu saja, meskipun fasilitasi perdagangan merupakan kebijakan pemerintah. Misalnya, sebagai garda terdepan dalam fasilitasi perdagangan, pelabuhan yang dibangun dinilai belum memberikan manfaat yang maksimal kepada daerah itu sendiri. Hal ini disebabkan proses pembangunan pelabuhan tidak melibatkan pemerintah daerah mulai dari tahap perencanaan hingga pembangunannya. Bupati atau walikota seringkali hanya diminta menyiapkan lahan bagi pembangunan pelabuhan.<sup>9</sup>

Selain itu, relatif rendahnya kualitas tata kelola ekonomi di daerah-daerah yang lebih tertinggal membutuhkan perhatian khusus. Secara umum, kualitas tata kelola ekonomi daerah di Indonesia bagian barat lebih baik daripada di Indonesia bagian timur, di perkotaan lebih baik daripada di perdesaan, dan di kawasan non-kepulauan lebih baik daripada di daerah kepulauan. Demikian juga daerah yang tidak mengalami pemekaran tata kelola ekonominya lebih baik daripada di daerah pemekaran (baik daerah induk maupun daerah otonom baru). Semua ini menunjukkan indikasi yang mengkhawatirkan karena daerah-daerah yang relatif tertinggal juga ketinggalan dalam kualitas tata kelola ekonomi daerahnya. Dengan demikian, akan lebih sulit bagi mereka untuk mengejar ketertinggalannya. Sehubungan dengan itu, diperlukan upaya khusus dari pemerintah dan pemerintah provinsi, serta lembaga non-pemerintah lainnya untuk mengakselerasi pembangunan tata kelola di daerah-daerah.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> "Otonomisasi Pelabuhan Penting Bagi Kemajuan Daerah", (<http://www.beritasatu.com/nasional/101695-otonomisasi-pelabuhan-penting-bagi-kemajuan-daerah.html>, diakses 1 Maret 2015).

<sup>10</sup> Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD) dan *The Asia Foundation*. (2011). Laporan tata kelola ekonomi daerah 2011. Jakarta.

Terbitnya UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menimbulkan perubahan tatanan kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah daerah dalam kerangka fasilitasi perdagangan. Namun dalam kajian ini tidak dipisahkan antara pemerintah daerah provinsi dan pemerintah daerah kabupaten/kota. Pembahasan dilakukan secara umum pada lingkup pemerintah daerah. Dalam lampiran UU No. 23 Tahun 2014 tersebut, sub urusan yang sangat berpengaruh terhadap fasilitasi perdagangan dan mengalami perubahan dari kewenangan pemerintah daerah kabupaten/kota menjadi kewenangan pemerintah daerah provinsi adalah (1) perizinan dan pendaftaran perusahaan; (2) sarana distribusi perdagangan; (3) stabilisasi harga barang kebutuhan pokok dan barang penting; (4) pengembangan ekspor; dan (5) standarisasi dan perlindungan konsumen. Atas dasar permasalahan di atas, kajian ini menitikberatkan pada satu isu utama yaitu bagaimana mengurai kendala dan meningkatkan peran pemerintah Provinsi Jawa Timur dan Sulawesi Utara untuk melaksanakan fasilitasi perdagangan.

## **II. KETERLIBATAN PEMERINTAH DAERAH DALAM FASILITASI PERDAGANGAN**

Di Indonesia, faktor pemerintah dan pemerintah daerah dalam menghasilkan kebijakan akan memengaruhi sinergi penggunaan fasilitasi perdagangan. Pengambilan kebijakan dipengaruhi juga oleh peran kelompok kepentingan yang berada di sekitar pembuat kebijakan. Untuk menilai peran pemerintah dan pemerintah daerah digunakan teori kebijakan publik, yang tidak hanya dipelajari sebagai proses pembuatan kebijakan, tetapi juga dinamika yang terjadi ketika kebijakan tersebut dibuat dan diimplementasikan. Kebijakan publik tidak hanya dipelajari sebagai proses pembuatan kebijakan, tetapi juga dinamika yang terjadi ketika kebijakan tersebut dibuat dan diimplementasikan. Oleh karenanya, kebijakan publik dalam penelitian ini meliputi

aktor yang terlibat dalam proses kebijakan, pandangan tentang apa yang dihasilkan dari kebijakan, serta kontribusi dari analisis kebijakan tersebut dalam pencapaian hasil yang lebih baik.

Analisis kebijakan publik menggambarkan tentang pendekatan yang berdasarkan pada ide bahwa hasil sistematis dari analisis ini adalah ilmu pengetahuan. Di mana membantu pembuat kebijakan dalam memilih tindakan yang terbaik untuk mencapai tujuan mereka. Fokusnya terhadap substansi kebijakan dan cara meningkatkan hasil yang mengarah pada sejauh mana informasi disediakan melalui ilmu pengetahuan, *value-free*, dan ketepatan waktu.<sup>11</sup>

Analisis terhadap kesiapan pemerintah daerah dalam fasilitasi perdagangan ditinjau dari skema dukungan layanan fasilitasi perdagangan luar negeri dan isu kelancaran arus barang yang dibuat oleh Kementerian Perdagangan, seperti pada Gambar 1 dan Tabel 1.



Sumber: Kementerian Perdagangan (2015)

**Gambar 1.** Dukungan Layanan Fasilitasi Perdagangan Luar Negeri

<sup>11</sup> Wiliam A. H. Thissen and Warren E. Walker, *International Series in Operations Research & Management Science*, (New York, 2013), p. 3.

**Tabel 1.** Isu Kelancaran Arus Barang

No.	Sektor	Uraian
A.	Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kualitas infrastruktur (jalan dan jembatan)</li> <li>2. Kemacetan/kepadatan lalu lintas jalan, akses dari dan ke pelabuhan</li> <li>3. Ketersediaan alat angkutan (truk dan kontainer)</li> <li>4. Potensi stagnasi/kongesti karena keterbatasan sarana dan prasarana</li> <li>5. Ketersediaan kapal angkutan nasional melayani rute internasional</li> </ol>
B.	Kepelabuhanan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ketersediaan peralatan bongkar-muat</li> <li>2. Waktu pelayanan bongkar-muat</li> <li>3. Ketersediaan Tempat Penimbunan Sementara (TPS)</li> <li>4. Ketersediaan lahan parkir di dalam pelabuhan</li> <li>5. Kondisi dermaga dan kolam pelabuhan</li> <li>6. Birokrasi antar-instansi di dalam pelabuhan</li> </ol>
C.	Sektor Kepabeanan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Waktu proses <i>clearance</i> barang</li> <li>2. Pembatasan area barang ekspor dan impor</li> <li>3. Keamanan barang di perjalanan</li> </ol>

Sumber: Kementerian Perdagangan (2015)

Di dalam implementasi fasilitasi perdagangan, terdapat banyak contoh halangan berupa *conflict of interest*. Sumber terjadinya konflik ini dapat terjadi antara pemerintah dan *business stakeholders*; pemerintah daerah, pemerintah pusat, dan kepentingan internasional; antarkementerian (misalnya kepabeanan dan *veterinary inspectors*); prioritas kebijakan; antarindustri; antarnegara (misalnya siapa yang menjadi pemasok sistem IT); dan antara kebijakan perdagangan liberal dan yang *protectionist*.<sup>12</sup> Dalam konteks kebijakan, pengaturan kebijakan

<sup>12</sup> Andrew Grainger, "Customs and Trade Facilitation: from Concepts to Implementation", *World Customs Journal*, 2(1), 2008, p. 25.

fasilitasi perdagangan yang ditetapkan oleh pemerintah menjadi acuan dalam pelaksanaannya di daerah. Pemerintah daerah diharapkan memperlancar arus perdagangan dan menghindari peraturan di daerah yang dapat menghambat. Kebijakan pemerintah daerah dikeluarkan dalam bentuk peraturan daerah dan keputusan kepala daerah, baik yang berbentuk pengalokasian anggaran terhadap instrumen utama dan pendukung kebijakan fasilitasi perdagangan, penetapan pajak daerah dan retribusi daerah, maupun rencana strategis kepala daerah.

### III. REVIEW HASIL PENELITIAN

Studi yang dilakukan oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian menunjukkan kebijakan *inland FTA* layak diterapkan untuk meningkatkan keunggulan daya saing Indonesia karena didukung oleh empat industri yang memiliki permintaan domestik yang besar. Keempat industri tersebut adalah industri pengolahan atau pengawetan daging, industri bahan mentah produk plastik dan karet sintetis, industri mesin dan turbin bukan untuk alat transportasi, dan industri mesin perkakas. Kebijakan tersebut juga sejalan dengan agenda kebijakan industri nasional yang akan membentuk klaster-klaster industri prioritas nasional. Dengan demikian kebijakan *inland FTA* ini akan melengkapi paket kebijakan (baik fiskal maupun nonfiskal) yang telah diterbitkan pemerintah.<sup>13</sup> Penelitian yang dilakukan Aristeus menyebutkan bahwa transformasi industrialisasi berdasarkan sebuah kebijakan industrial yang selektif dengan potensi dan kekayaan sumber daya alamnya tidak lama lagi akan menjadi negara industri maju.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, *op.cit.*, 2013.

<sup>14</sup> Syprianus Aristeus, "Peluang Industri dan Perdagangan Indonesia dalam Pelaksanaan Masyarakat Ekonomi ASEAN", *Rechtsvinding*, 3 (2), Agustus 2014.

Studi yang dilakukan Sitompul seperti telah dikemukakan di atas, mengemukakan pada umumnya pemerintah daerah asal produk akan mempersoalkan pengenaan pungutan oleh pemerintah daerah lain karena terdapat kecenderungan setiap pemerintah daerah mengenakan pungutan serupa. Dengan demikian kaji ulang dan penghapusan pungutan yang tidak perlu akan sangat signifikan bagi perkembangan kegiatan ekonomi pada tingkat nasional dan daerah. Untuk itu, pemerintah perlu mendorong tumbuhnya prakarsa daerah untuk membuat kesepakatan antardaerah dalam rangka merumuskan kerja sama atau kemitraan yang saling menunjang dan saling menguntungkan. Kerja sama ini seharusnya ditujukan untuk meningkatkan daya saing masing-masing daerah yang terlibat, yang pada gilirannya akan membangun daya saing nasional. Apabila terwujud, hal ini akan menjadikan iklim usaha dan perdagangan dalam negeri semakin kondusif bagi usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) dan koperasi untuk mengembangkan usahanya. Tanpa *free internal trade*, UMKM dan koperasi sebagai produsen dalam negeri tidak dapat bersaing di dalam negeri menghadapi barang-barang impor yang sering kali lebih murah, lebih baik kualitasnya, dan lebih lancar arus distribusinya; apalagi bersaing di pasar ASEAN dalam era pemberlakuan ACFTA.<sup>15</sup>

Kuncoro dalam penelitiannya yang dilakukan tahun 2012 mencoba untuk mengamati tata kelola perekonomian daerah khususnya di kabupaten/kota di Indonesia melalui sejumlah pengukuran indeks tata kelola perekonomian. Pengamatan tahun 2007 dan 2011 menunjukkan tidak ada perubahan yang signifikan pada kinerja tata kelola perekonomian daerah. Tidak berubahnya kinerja tata kelola perekonomian daerah dikarenakan masalah lahan, program pengembangan usaha, pajak dan pungutan serta

---

<sup>15</sup> Anwar Sitompul, "Strategi dan Langkah-Langkah UMKM dan Koperasi dalam Menghadapi ACFTA, *Infokop*, 18, 2010, hal. 40 - 51.

biaya transaksi lainnya, keamanan, dan peraturan daerah. Hasil penelitian tersebut juga mengemukakan perlunya peningkatan tata kelola perekonomian daerah dengan menciptakan iklim investasi untuk mendorong pertumbuhan aktivitas ekonomi. Industri di beberapa daerah tertentu akan berkembang jika daerah tersebut memiliki iklim investasi yang baik.

Terkait dengan upaya meningkatkan iklim investasi, pemerintah daerah seharusnya fokus pada pembangunan ekonominya, utamanya pembangunan infrastruktur yang baik di wilayah tersebut, khususnya aksesibilitas lahan dan program pengembangan usaha. Pemerintah dapat mendorong beberapa kebijakan peningkatan infrastruktur nasional dan memberikan rangsangan bagi pemerintah daerah untuk memprioritaskan pengadaan infrastruktur. Akhirnya, harus dicatat bahwa tata kelola perekonomian daerah merupakan syarat perlu bagi pertumbuhan ekonomi daerah, tapi bukan merupakan kondisi yang cukup untuk peningkatan kinerja perekonomian daerah. Nampaknya tata kelola daerah dapat menjadi faktor pelancar yang wajib adanya bagi pertumbuhan ekonomi daerah, namun bukan penyebab kinerja perekonomian daerah. Hal ini juga sejalan dengan gagasan bahwa segala usaha untuk meningkatkan tata kelola daerah membutuhkan perhatian yang lebih besar untuk memahami bagaimana karakteristik struktural yang mengatur ekonomi politik daerah hingga pada akhirnya berpengaruh terhadap kinerja perekonomian yang sejalan dengan desentralisasi dan otonomi daerah.<sup>16</sup>

Kerja sama antardaerah di bidang perdagangan merupakan salah satu alternatif kebijakan untuk meningkatkan skala perekonomian daerah. Sinergitas program kebijakan, harmonisasi kebijakan, dan koordinasi yang dilakukan secara intensif dalam

---

<sup>16</sup> Kuncoro, H. (2012). Apakah tata kelola perekonomian daerah di Indonesia telah meningkat? *Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan*. hal. 85 – 107.

penyelenggaraan pemerintahan daerah dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas sumber daya yang dikeluarkan/dimanfaatkan dalam upaya pemenuhan fasilitas pelayanan publik dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah. Semakin kecil skala ekonomi daerah, semakin besar peluang munculnya berbagai inefisiensi dalam praktik perdagangan di daerah. Di pihak lain, semakin kompleks isu pembangunan wilayah, akan semakin mendorong beberapa daerah untuk melakukan kerja sama di bidang perdagangan. Beberapa faktor pendorong terbentuknya kerja sama perdagangan antardaerah di Indonesia:<sup>17</sup>

1. Kerja sama antardaerah dibentuk sebagai upaya pemenuhan volume permintaan yang dikehendaki pasar. Melalui kerja sama daerah-daerah yang berdekatan dan memiliki produksi yang sejenis terbukti dapat meningkatkan kapasitas, *sharing* informasi, teknologi, maupun produksi, sehingga skala ekonomi meningkat;
2. Kerja sama antardaerah dibentuk sebagai upaya penciptaan aglomerasi ekonomi melalui pemusatan kegiatan ekonomi di daerah tertentu untuk menghasilkan keuntungan bersama, memperpendek mata rantai perdagangan, peningkatan pendapatan masyarakat, dan penciptaan efisiensi perdagangan.

Di samping sejumlah capaian yang menunjukkan keberhasilan, terdapat beberapa aspek yang perlu dibenahi dalam praktik kerja sama perdagangan antardaerah, yaitu:<sup>18</sup>

1. Kurangnya pelibatan dan peran dari asosiasi usaha dalam pemberdayaan pelaku usaha di bidang ekonomi. Keterlibatan asosiasi usaha sangat penting untuk dapat pemeratakan program pemberdayaan pada semua pelaku usaha dan

---

<sup>17</sup> Tim Peneliti KPPOD. (2013). *Kerjasama antar daerah di bidang perdagangan sebagai alternatif kebijakan peningkatan perekonomian daerah*. Jakarta: Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah.

<sup>18</sup> *Ibid.*

membantu pemerintah daerah dalam melaksanakan pembinaan dan pengawasan pada pelaku usaha.

2. Dalam menjamin pelaksanaan kerja sama antardaerah di bidang perdagangan secara berkelanjutan, di samping fokus pada penguatan bidang-bidang yang dikerja-samakan, faktor yang dapat mendorong keberlanjutan program dan efektivitas kerja sama antardaerah khususnya bidang perdagangan adalah adanya kejelasan dan kemandirian sumber pendanaan lembaga kerja sama antardaerah. Tanpa adanya kemandirian pendanaan dan kejelasan sumber pendanaan, akan sulit bagi lembaga kerja sama antardaerah untuk mengoperasionalkan kegiatan-kegiatan yang sudah disepakati bersama. Meskipun dalam pelaksanaannya muncul berbagai kendala yang menyebabkan naik turunnya nilai transaksi, kerja sama antardaerah di bidang perdagangan dalam bentuk pasar lelang bersama, diakui pelaku usaha mampu memperluas akses pemasaran produk daerah dan mengurangi asimetri informasi sehingga dapat meningkatkan efisiensi aktivitas perdagangan.

Agar lebih optimal, dalam pelaksanaan kerja sama perdagangan antardaerah perlu dilakukan perbaikan dalam beberapa hal:<sup>19</sup>

1. Mempertegas pelaksanaan aturan terkait mekanisme penyelenggaraan pasar lelang, khususnya ketentuan terkait kriteria pembeli dan penjual yang terlibat dalam pasar lelang.
2. Melengkapi/menyediakan harga referensi yang dapat dijadikan patokan bagi harga yang berlaku di semua pasar sehingga akan lebih banyak menarik pedagang untuk bertransaksi di pasar lelang.

---

<sup>19</sup> Tim Peneliti KPPOD. (2013). Kerjasama antardaerah di bidang perdagangan sebagai alternatif kebijakan peningkatan perekonomian daerah. Jakarta: Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah.

3. Menjamin dan menyediakan ketersediaan informasi secara mudah dan terbuka.
4. Peningkatan standar mutu dan nilai tukar produk yang diperdagangkan.

#### **IV. KENDALA PEMERINTAH DAERAH DALAM FASILITASI PERDAGANGAN**

##### **A. Provinsi Jawa Timur**

Dari 33 provinsi yang ada di Indonesia, daya saing Provinsi Jawa Timur menempati peringkat ke-2<sup>20</sup>. Secara objektif, perekonomian Jawa Timur hampir setara dengan dua pertiga perekonomian Vietnam atau hampir 2,5 kali lebih besar dibandingkan Laos, Kamboja, Timor Leste, dan Papua New Guinea. Berdasarkan *World Development Index* tahun 2011, *share* PDB Jawa Timur dalam perekonomian ASEAN mencapai 4,18 persen, sedangkan Filipina mencapai 13,03 persen dan *share* perekonomian Indonesia tanpa Jawa Timur dalam perekonomian ASEAN sebesar 24,29 persen.<sup>21</sup>

Ekspor Jatim ke negara ASEAN tahun 2007 sampai 2013 cenderung fluktuatif terbesar pada tahun 2011 dan terendah tahun 2008. Pasar terbesar ekspor Jatim adalah Malaysia (37 persen), Singapura (25 persen), dan Thailand (15 persen). Pangsa ekspor ke negara non-ASEAN masih lebih tinggi dibandingkan negara ASEAN, dengan pangsa terbesar terjadi pada tahun 2012 dan 2013. Jawa Timur memiliki 349 komoditas unggulan dengan 19 komoditas sebagai kontributor utama mulai dari *refined* minyak kelapa sawit sampai aluminium, dengan kontributor utama adalah

---

<sup>20</sup> *Asia Competitiveness Institute* (2014) dalam *Jatim Menyongsong Masyarakat Ekonomi ASEAN*. Makalah yang Disampaikan oleh Gubernur Jawa Timur (2015).

<sup>21</sup> *World Development Index* (2011) dalam *Jatim Menyongsong Masyarakat Ekonomi ASEAN*. Makalah yang Disampaikan oleh Gubernur Jawa Timur (2015).

*refined* minyak kelapa sawit.<sup>22</sup> Komoditas yang diekspor dari Jatim dapat saja berasal atau diproduksi dari provinsi tetangganya, walaupun proporsinya diperkirakan relatif sedikit.

Dari Tabel 1 terlihat bahwa di sektor transportasi, isu penting untuk kelancaran arus barang adalah kualitas infrastruktur, baik jalan dan jembatan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2011 rasio panjang jalan per luas wilayah secara nasional mencapai 25,99 km, dengan rasio terendah adalah Maluku dan Papua yang mencapai 7,42 km, Kalimantan mencapai 10,04 km, Sumatera mencapai 35,31 km, Sulawesi mencapai 43,53 km, Bali dan Nusa Tenggara mencapai 48,01 km, dan Jawa mencapai 91,43 km.<sup>23</sup> Data ini menunjukkan, masih terjadi ketimpangan antardaerah. Pulau Jawa masih menjadi fokus perekonomian nasional, dibandingkan daerah lainnya di nusantara. Selain itu, dari Tabel 1 juga terlihat bahwa isu penting dalam kelancaran arus barang terkait dengan kemacetan/kepadatan lalu lintas jalan dan akses dari dan ke pelabuhan. Terhadap permasalahan ini, Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur menyampaikan solusi yang sudah tertuang dalam rencana strategis Kementerian Pekerjaan Umum berupa: melebarkan bahu jalan seoptimal mungkin dan mencari jalan alternatif melalui pembangunan jalan tol. Namun, terhadap solusi tersebut, pemerintah daerah menghadapi kendala berupa: (1) belum ada investor yang menyatakan berminat, dan (2) sulit dan mahalnya pembebasan lahan. Contoh ruas jalan tol yang belum memiliki investor adalah Gresik – Tuban, Pasuruan – Probolinggo,

---

<sup>22</sup> Jatim Menyongsong Masyarakat Ekonomi ASEAN. Makalah yang Disampaikan oleh Gubernur Jawa Timur (2015).

<sup>23</sup> Agussalim, "Infrastruktur Jalan di Pulau Sulawesi: Kondisi, Tantangan, dan Arah Pengembangan, *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia Dalam Konteks Kekinian Indonesia*, Editor Junaidi Dachlan dan Sultan Suhab, Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin, 2014, hal. 56.

dan Probolinggo – Banyuwangi. Sedangkan contoh jalan tol yang terhambat akibat pembebasan lahan adalah Pandaan – Malang yang belum terselesaikan. Permasalahan infrastruktur sebagai hambatan dalam fasilitasi perdagangan juga disampaikan oleh Kadin Daerah Provinsi Jawa Timur. Bahkan permasalahannya bukan hanya sekedar jalan, tetapi juga telekomunikasi, gas, dan listrik.<sup>24</sup> Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak, Provinsi Jawa Timur, menyampaikan kesulitan pembebasan lahan untuk pengembangan pelabuhan Teluk Lamong karena harga tanah yang melonjak mahal menjadi Rp15 juta per m<sup>2</sup>.

## **B. Provinsi Sulawesi Utara**

Di Provinsi Sulawesi Utara, Bitung telah ditetapkan sebagai *hub-transshipment*. Sebagai *hub-transshipment*, Bitung menjadi *hub* bagi wilayah disekitarnya, seperti Papua dan Maluku Utara. Kendala yang dihadapi dalam pengembangan pelabuhan Bitung adalah lahan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, pengembangan Bitung dilakukan dengan melakukan reklamasi ke arah laut seluas lima hektar. Reklamasi tersebut direncanakan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan. Namun, terdapat permasalahan lain yang belum mampu diselesaikan, yaitu pembebasan lahan terhadap jalan menuju ke pelabuhan. Jarak Bitung – Manado adalah 45 kilometer dan akan di bangun jalan tol,<sup>25</sup> dan saat ini kondisi jalan lingkar Sulawesi belum terhubung dengan baik. Jalan non-tol Bitung – Manado sangat kecil dan tidak memadai untuk dilewati truk bermuatan besar. Pemilik lahan yang akan dibebaskan meminta dana pembebasan yang sangat mahal dan cenderung di atas harga pasaran yang berlaku.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> Wawancara dengan Numi Pudjiastuti dan Atok N, Dinas PU dan Bina Marga Prov. Jatim, 17 Maret 2015.

<sup>25</sup> Wawancara dengan PT Pelindo IV (Persero) Cabang Bitung dan Terminal Petikemas Bitung, Sulut, 16 April 2015.

<sup>26</sup> Wawancara dengan Bapak Yani Rembet, SH., Kepala Bidang Ekonomi, Bappeda Provinsi Sulawesi Utara, pada 17 April 2015.

Bencana banjir dan tanah longsor yang melanda beberapa tahun lalu telah merusak infrastruktur perdagangan di Manado. Hal ini telah memperparah keadaan infrastruktur perdagangan yang masih minim di Provinsi Sulawesi Utara. Selain itu, infrastruktur perdagangan yang terdapat di daerah perbatasan masih sangat minim.<sup>27</sup> Bahkan pembangunan jembatan Soekarno-Hatta di Kota Manado sudah 10 tahun belum selesai.<sup>28</sup>

Mengenai infrastruktur perdagangan yang ada di daerah, pemerintah sering kali tidak bekerja secara berkesinambungan terhadap program yang direncanakan dan sedang dijalankan. Sebagai contoh, Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) sesungguhnya sangat baik karena adanya koridor, namun dengan bergantinya pemerintahan, kebijakan ini tidak dilanjutkan.<sup>29</sup>

Selain infrastruktur pokok, di provinsi ini infrastruktur pendukung sektor perdagangan masih sangat kurang, seperti sumber daya manusia berkualitas dan laboratorium memadai.<sup>30</sup> Keberadaan infrastruktur pendukung bukan pelengkap, tetapi penunjang bagi infrastruktur pokok agar dapat mencapai tujuan yang diharapkan.

Koordinasi antarsektor terkait masih sangat lemah, di mana belum ada integrasi antarsektor yang mengurus satu hal tertentu. Dalam konteks hubungan antarsektor di daerah, hal ini juga sering terjadi antara sektor perhubungan dan pekerjaan umum.

---

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Wawancara dengan Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sam Ratulangi, 15 April 2015.

<sup>29</sup> Wawancara dengan Jantje J. Tinangon, Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sam Ratulangi, 15 April 2015.

<sup>30</sup> Wawancara dengan Ibu Dr. Caroline D. B. Pakasi, SE, MSi., Ketua Program Studi Agribisnis, Universitas Sam Ratulangi, Konsultan Ahli di Kapet dan Tim Ahli Gubernur untuk Disperindag Sulut, pada 15 April 2015.

Permasalahan lain yang juga menonjol adalah terjadi ego-sektoral dan ego-antar daerah.<sup>31</sup>

Salah satu dukungan layanan fasilitasi perdagangan adalah meningkatkan peran sektor perdagangan di kawasan ekonomi khusus (KEK). Salah satu KEK tersebut terdapat di Bitung. Namun, dalam tindak lanjutnya pelaksanaan KEK di Bitung menghadapi kendala, salah satunya adalah koordinasi dengan Bappeda Provinsi Sulawesi Utara.<sup>32</sup>

Kadin Daerah Provinsi Sulawesi Utara menyebutkan ada pemerintah daerah kabupaten/kota yang menerbitkan peraturan daerah yang memungut retribusi pada angkutan barang yang hanya sekedar lewat. Pelaku usaha yang membutuhkan jasa pengujian mutu barang dikenakan pungutan. Pengujian mutu merupakan upaya untuk mengetahui kualitas yang dimiliki terhadap suatu barang seperti yang dipersyaratkan pembeli.<sup>33</sup>

## **V. UPAYA PENINGKATAN PERAN PEMERINTAH DAERAH**

Kualitas peraturan di daerah dan biaya transaksi yang masih tinggi menunjukkan bahwa sebagian besar pemda belum siap untuk “menyambut” pemberlakuan peraturan yang baru tentang pajak dan retribusi daerah. Undang-undang No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah telah ditetapkan selama dua tahun dan pada tahun 2011 direncanakan untuk mulai diterapkan sepenuhnya. Namun demikian, tampaknya sebagian besar daerah belum cukup berusaha untuk mengkaji, merevisi, atau mencabut berbagai peraturan di daerah yang bertentangan

---

<sup>31</sup> Wawancara dengan Ibu Dr. Caroline D. B. Pakasi, SE, MSi., Ketua Program Studi Agribisnis, Universitas Sam Ratulangi, Konsultan Ahli di Kapet dan Tim Ahli Gubernur untuk Disperindag Sulut, pada 15 April 2015.

<sup>32</sup> Wawancara dengan Bapak Fitra Krisdianto, Kepala Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean C Bitung, 16 April 2015.

<sup>33</sup> Wawancara dengan Kadinda Provinsi Sulawesi Utara, pada 17 April 2015.

dengan aturan yang baru ini. Pemantauan dan fasilitasi yang intensif dari berbagai pihak dibutuhkan untuk memastikan implementasi peraturan ini dapat efektif di lapangan.<sup>34</sup>

Akses pasar dan fasilitasi ekspor-impor merupakan permasalahan yang dihadapi oleh pelaku usaha di daerah. Keberadaan *Indonesia National Single Window* (INSW) yang diharapkan bisa menopang fasilitasi perdagangan belum mampu secara optimal menunjang fasilitasi perdagangan. Banyak pejabat pemerintah daerah yang bahkan belum mengenal INSW atau hanya baru mendengar istilahnya saja. Sedangkan peran pemerintah daerah dalam membuka akses pasar belum memadai.



**Gambar 2.** Kendala Pemerintah Daerah dalam Fasilitasi Perdagangan

Di Provinsi Jawa Timur, Gubernur Soekarwo memiliki perhatian sangat baik terhadap fasilitasi perdagangan. Ada tiga komitmen dari Gubernur sebagai pemimpin daerah yang sangat penting dalam mendukung fasilitasi perdagangan, yaitu:

<sup>34</sup> Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD) dan *The Asia Foundation*. (2011). Laporan tata kelola ekonomi daerah 2011. Jakarta.

(1) kemudahan perizinan melalui perizinan terpadu satu pintu (PTSP), (2) kepastian lahan, dan (3) jaminan ketersediaan listrik. Di Provinsi Sulawesi Utara, untuk mengatasi kurangnya pasokan listrik, pemerintah provinsi mengupayakan pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) dengan investor dari Tiongkok.

Di Provinsi Sulawesi Utara, dalam upaya meningkatkan pemanfaatan fasilitas ekspor, pemerintah daerah mengembangkan keberadaan Balai Pengujian Mutu Barang Ekspor yang dikelola oleh Dinas Perindustrian dan Perdagangan. Selain itu, pemerintah Provinsi Sulawesi Utara mengembangkan atase perdagangan di 25 negara dengan tujuan memfasilitasi pembeli dan penjual yang melakukan transaksi perdagangan terhadap produk yang dihasilkan Sulawesi Utara. Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara juga membangun *International Trade Promotion Centre* di 15 negara.<sup>35</sup> Secara kelembagaan, Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara mengembangkan Otoritas Kompetensi Keamanan Pangan Daerah (OKKPD) yang berada di bawah Dinas Pertanian. Dinas akan mengeluarkan rekomendasi terhadap ekspor barang sebelum ditindaklanjuti oleh instalasi Badan Karantina Pertanian. Permasalahan yang dihadapi oleh OKKPD adalah laboratorium yang kurang memadai.

Berdasarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, pemerintah daerah juga dapat membiayai infrastruktur di daerah melalui penerbitan obligasi daerah. Dengan demikian untuk dapat membenahi infrastruktur di daerah, dana yang digunakan tidak lagi terbatas pada dana perimbangan, tetapi juga dana pihak ketiga yang pengalokasiannya diatur dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) sebagai komponen pendapatan daerah. Agar beban negara tidak terlalu

---

<sup>35</sup> Wawancara dengan Bapak Darwin Muksin, S.Sos., MM, Sekretaris Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Sulawesi Utara, pada 14 April 2015.

besar dalam membebaskan lahan, upaya yang bisa dilakukan adalah membuat jalan layang dari pelabuhan ke kawasan industri. Pembangunan infrastruktur perdagangan di sebuah daerah seharusnya ditinjau dari karakteristik wilayahnya.<sup>36</sup>

Salah satu upaya pemerintah daerah dalam menunjang fasilitasi perdagangan melalui kebijakan *non-tarif barrier* yang dianggarkan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Provinsi Jawa Timur untuk dilaksanakan oleh Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Timur adalah membentuk Satuan Administrasi Pangkal (satminkal) yang berbasis teknologi informasi. Alokasi dana yang dipersiapkan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Provinsi Jawa Timur untuk program ini sejumlah Rp5,0 miliar<sup>37</sup>. Namun, dari informasi yang diperoleh di Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Timur, keberadaan satminkal tersebut belum pernah didengar,<sup>38</sup> padahal narasumber dari Bappeda Provinsi Jawa Timur memperkuat informasi tersebut dengan pernyataan bahwa satminkal dikoordinasikan dengan Dinas Perindustrian dan Perdagangan. Hal ini menunjukkan bahwa: (1) di antara staf pemerintah daerah masih belum ada sosialisasi terhadap kegiatan yang menjadi unggulan dari pemerintah daerah, dan (2) apabila ada sosialisasi, maka sosialisasi tersebut hanya terbatas pada kalangan tertentu dan belum dilakukan secara menyeluruh.

Pemerintah Provinsi Jawa Timur melalui Dinas Pertanian telah membentuk terminal agribisnis sebagai pasar induk produk pertanian, sedangkan di kabupaten/kota adalah sub-

---

<sup>36</sup> Wawancara dengan Bapak Yani Rembet, SH., Kepala Bidang Ekonomi, Bappeda Provinsi Sulawesi Utara, pada 17 April 2015.

<sup>37</sup> Wawancara dengan Arif Tri H., Kasubid Perdagangan dan Pengembangan Dunia Usaha Bappeda Jatim, 16 Maret 2015.

<sup>38</sup> Wawancara dengan Kadin Daerah Provinsi Jawa Timur, 18 Maret 2015.

terminal agribisnis yang berbentuk pasar tani. Di Provinsi Jawa Timur terdapat 10 kabupaten/kota yang memiliki pasar tani. Tujuan dibentuknya terminal agribisnis dan sub-terminal agribisnis adalah untuk memotong rantai pemasaran. Keberadaan terminal agribisnis dan sub-terminal agribisnis diperlukan untuk meningkatkan akses pasar dan fasilitasi ekspor-impor.<sup>39</sup>

Pembangunan infrastruktur memerlukan koordinasi antarinstansi karena banyak hal yang perlu dipertimbangkan terkait dengan upaya mencapai keseimbangan pembangunan antarwilayah dan mendukung pusat-pusat pertumbuhan ekonomi melalui konektivitas nasional. Hal lain yang tak kalah pentingnya adalah bahwa dalam membangun infrastruktur perlu dilakukan koordinasi antara pemerintah, pemerintah daerah, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), dan swasta; serta meningkatkan efektivitas dan efisiensi pendanaan infrastruktur dan pengembangan mekanisme pendanaan alternatif (*creative financing scheme*). Oleh karena itu, harus ada ketegasan kriteria dan ruang lingkup penugasan BUMN di dalam pembangunan infrastruktur serta memperjelas kewenangan antara pusat dan daerah di dalam pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur. Di samping itu, perlu adanya peningkatan kualitas Kerja Sama Pemerintah dan Swasta (KPS) yang *bankable* untuk menjamin kepastian bagi investor melalui pengintegrasian proses KPS dalam mekanisme perencanaan dan penganggaran pada masing-masing pembangunan infrastruktur. Dengan demikian, investasi infrastruktur bisa tepat sasaran dalam menunjang pencapaian target pembangunan, peningkatan efisiensi penggunaan anggaran infrastruktur untuk memaksimalkan *value of money*, dan penyusunan mekanisme pendanaan alternatif untuk menutup

---

<sup>39</sup> Wawancara dengan K. Dwi Retno, Kasie di Dinas Pertanian Provinsi Jawa Timur, 19 Maret 2015.

selisih pendanaan (*Funding Gap*).<sup>40</sup> Salah satu upaya untuk mengatasi permasalahan antarsektor dan antardaerah perlu dilakukan sinkronisasi tugas.<sup>41</sup>

Pembangunan infrastruktur menghadapi beberapa kendala lintas sektor. Pertama, persoalan pembebasan lahan. Sering pembangunan infrastruktur terkendala oleh kesulitan pembebasan lahan untuk kepentingan pembangunan infrastruktur secara tepat waktu dan tepat biaya. Kedua, kapasitas kelembagaan yang didalamnya mencakup tatakelola (*governance*), hubungan antarlembaga, dan kapasitas SDM yang sering belum optimal sehingga masing-masing berpandangan untuk kepentingan sektornya atau lembaganya sendiri sehingga mengabaikan kepentingan umum yang jauh lebih besar.

## VI. BENCHMARK FASILITASI PERDAGANGAN

Penentuan prioritas menjadi penting diperhatikan dalam pembangunan infrastruktur lintas sektor, lintas wilayah, dan antartingkatan pemerintahan (nasional, provinsi, kabupaten/kota) agar pembangunan tersebut menjadi sinkron. Tujuan pembangunan infrastruktur adalah mewujudkan kondisi infrastruktur Indonesia yang mencerminkan statusnya sebagai negara dengan tingkat pendapatan menengah (*Middle Income*). Hal ini bisa dilakukan dengan menggunakan perbandingan internasional (*international benchmarking*) untuk identifikasi: 1) indikator kinerja utama (KPI) yang tepat untuk setiap sektor

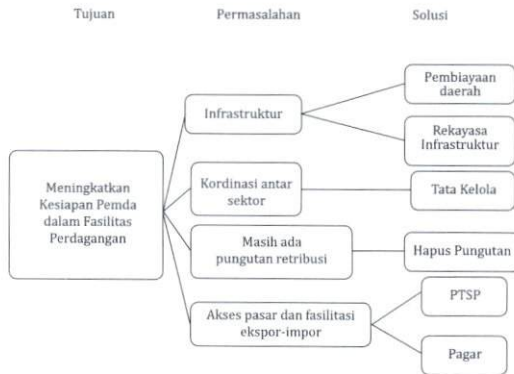
---

<sup>40</sup> Dedy S. Priatna, "Kerangka Kebijakan Pembangunan Nasional Untuk Pengembangan Infrastruktur Tahun 2015 - 2019", *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia Dalam Konteks Kekinian Indonesia*, Editor Junaidi Dachlan dan Sultan Suhab, Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin, 2014, hal. 35 - 36.

<sup>41</sup> Wawancara dengan Ibu Dr. Caroline D. B. Pakasi, SE, MSi., Ketua Program Studi Agribisnis, Universitas Sam Ratulangi, Konsultan Ahli di Kapet dan Tim Ahli Gubernur untuk Disperindag Sulut, pada 15 April 2015.

2) posisi kompetitif Indonesia terhadap negara pesaing; dan 3) kesenjangan antara Indonesia dengan negara lainnya.

*Benchmark* fasilitasi perdagangan diperlukan agar bisa mewujudkan tujuan kebijakan fasilitasi perdagangan sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Dari hasil penelusuran literatur, *focus group discussion* (FGD) dengan pemerintah, dan hasil wawancara; permasalahan yang muncul adalah infrastruktur, koordinasi antarsektor, masih adanya pungutan retribusi, dan akses pasar dan fasilitasi ekspor-impor. Atas permasalahan tersebut, solusi yang diberikan adalah pembiayaan daerah, rekayasa infrastruktur, perbaikan tata kelola, menghapus pungutan, pelayanan terpadu satu pintu, dan akses pasar. Lebih lengkap mengenai kerangka kebijakan fasilitasi perdagangan dapat dilihat pada Gambar 3.



Sumber: Penulis (diolah dari berbagai sumber)

**Gambar 3.** Kerangka Kebijakan Fasilitasi Perdagangan

Peran pemerintah daerah dalam mendukung kebijakan pemerintah dalam fasilitasi perdagangan sangat terkait dengan sektor lain, antara lain berupa dukungan kebijakan percepatan pembangunan infrastruktur dan kebijakan daerah mengenai tata niaga atau pemasukan produk pertanian. Sedangkan kebijakan

pemerintah daerah guna meraih manfaat optimal dari fasilitasi perdagangan dilakukan melalui pengembangan kompetensi inti di tingkat provinsi yang disebut sebagai Industri Unggulan Provinsi dan di tingkat kabupaten/kota disebut Kompetensi Inti Industri Kabupaten/Kota.

Penentuan pengembangan industri melalui penetapan klaster industri prioritas dan kompetensi inti industri daerah sangat diperlukan guna memberi kepastian dan mendapat dukungan dari seluruh sektor di bidang ekonomi termasuk dukungan perbankan. Sedangkan rekomendasi yang diberikan di antaranya berupa: Aspek kebijakan/regulasi fasilitasi perdagangan menjadi persoalan yang sampai sekarang belum dianggap sepenuhnya ramah terhadap dunia usaha (*friendly business*) termasuk di dalamnya masih terbatasnya sosialisasi. Diakui sejumlah kebijakan/regulasi telah memberikan payung hukum yang memadai secara kuantitas, namun sejumlah hal yang ditunggu dunia usaha adalah kebijakan dan regulasi terkait dengan skema insentif (fiskal), perizinan, pendanaan perbankan yang lebih kompetitif, dan rendahnya pendanaan pemerintah terhadap analisis pasar (*market research*). Hal lain yang terkait mencakup meningkatnya kapasitas intelijen pasar di setiap Atase Perdagangan RI di luar negeri dan memperbaiki kelembagaan penegak “aturan sektor” perdagangan. Hal yang juga penting terkait dengan pengawasan dan penegakkan hukum serta sinkronisasi antar-regulasi untuk menghindari tumpang-tindih regulasi.

Selain itu, dukungan pemerintah melalui ketegasan regulasi bagi operasionalisasi kegiatan kerja sama antardaerah masih sangat dibutuhkan sehingga daerah memiliki payung hukum yang jelas tanpa harus khawatir akan tersangkut permasalahan pidana. Bagi pemerintah daerah, perlu dilakukan harmonisasi dan regulasi bersama yang mengatur implementasi program

di bidang perdagangan sebagai optimalisasi pelaksanaan kerja sama antardaerah dan perlunya pelibatan setiap pemangku kepentingan.

## VII. PENUTUP

Kendala pelaksanaan fasilitasi perdagangan di Provinsi Jawa Timur adalah (1) kualitas infrastruktur, baik jalan dan jembatan; (2) kemacetan/kepadatan lalu lintas jalan, akses dari dan ke pelabuhan; (3) telekomunikasi, gas, dan listrik; dan (4) ketersediaan/pembebasan lahan. Sedangkan kendala di Provinsi Sulawesi Utara adalah (1) pembebasan lahan; (2) infrastruktur perdagangan; (3) sumber daya manusia berkualitas; (4) integrasi antarsektor; (5) adanya ego-sektoral dan ego-antardaerah; (6) pungutan atau retribusi; dan (7) sosialisasi mengenai INSW.

Kebijakan pemerintah daerah guna meraih manfaat optimal dari fasilitasi perdagangan dilakukan melalui pengembangan kompetensi inti di tingkat provinsi yang disebut sebagai Industri Unggulan Provinsi dan di tingkat kabupaten/kota disebut Kompetensi Inti Industri Kabupaten/Kota. Penentuan pengembangan industri melalui penetapan klaster industri prioritas dan kompetensi inti industri daerah sangat diperlukan guna memberi kepastian dan mendapat dukungan dari seluruh sektor di bidang ekonomi termasuk dukungan perbankan.

Dukungan pemerintah melalui ketegasan regulasi bagi operasionalisasi kegiatan kerja sama antardaerah masih sangat dibutuhkan sehingga daerah memiliki payung hukum yang jelas tanpa harus khawatir akan tersangkut permasalahan pidana. Bagi pemerintah daerah, perlu dilakukan harmonisasi dan regulasi bersama yang mengatur implementasi program di bidang perdagangan sebagai optimalisasi pelaksanaan kerja sama antardaerah dan perlunya pelibatan setiap pemangku kepentingan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Thissen, W.A.H. and Walker, W.E. (2013). *International series in operations research & management science*, New York.

### Bagian Buku

Agussalim. (2014), "Infrastruktur Jalan di Pulau Sulawesi: Kondisi, Tantangan, dan Arah Pengembangan, *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia Dalam Konteks Kekinian Indonesia*, Editor Junaidi Dachlan dan Sultan Suhab, Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin.

Priatna, D.S. (2014), "Kerangka Kebijakan Pembangunan Nasional Untuk Pengembangan Infrastruktur Tahun 2015 - 2019", *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia Dalam Konteks Kekinian Indonesia*, Editor Junaidi Dachlan dan Sultan Suhab, Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin.

### Jurnal dan Working Paper

Anonim. (2013). Implikasi kerjasama *Trans-Pacific Partnership* guna meningkatkan peran Indonesia di kawasan ASEAN dalam rangka ketahanan regional. *Jurnal Kajian Lemhanas RI*.

- Aristeus, S. (2014). Peluang industri dan perdagangan Indonesia dalam pelaksanaan masyarakat ekonomi ASEAN. *Rechtsvinding*, 3 (2).
- Grainger, A. (2011). Trade facilitation: A conceptual review. *Journal of World Trade*, 45(1), 2011.
- Grainger, A. (2008). Customs and trade facilitation: from concepts to implementation. *World Customs Journal*, 2(1).
- Kuncoro, H. (2012). Apakah tata kelola perekonomian daerah di Indonesia telah meningkat?. *Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan*. Hal. 85 – 107.
- Sitompul, A. (2010). Strategi dan langkah-langkah UMKM dan koperasi dalam menghadapi ACFTA. *Infokop*, Vol. 18, Juli 2010.
- Wilson, J. *et al.* (2006). Trade facilitation and economic development: measuring the impact. *World Bank Policy Research 2988*, 2006 dalam Damuri, Y. R. Fasilitasi perdagangan dalam WTO dan relevansinya bagi Indonesia”, *Analisis CSIS*, 35.

### **Sumber Digital**

- Ihsan, M. (2015). Fasilitasi perdagangan dinilai terlalu mahal untuk diimplementasikan”, (<http://industri.bisnis.com/read/20131204/12/190179/fasilitasi-perdagangan-dinilai-terlalu-mahal-untuk-diimplementasikan>), diakses 27 Januari 2015).
- Otonomisasi Pelabuhan Penting Bagi Kemajuan Daerah. (<http://www.beritasatu.com/nasional/101695-otonomisasi-pelabuhan-penting-bagi-kemajuan-daerah.html>), diakses 1 Maret 2015).

## Artikel dalam Seminar/Pertemuan

Soekarwo. (2015). *Jatim Menyongsong Masyarakat Ekonomi ASEAN*. Makalah yang Disampaikan oleh Gubernur Jawa Timur.

## Dokumen

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. (2013). *Kebijakan Inland FTA dalam Rangka Penguatan Industri Domestik dan Peningkatan Ekspor Menghadapi ASEAN Economic Community (AEC) 2015*, Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian.

**PERAN FASILITASI PERDAGANGAN DALAM  
INDUSTRI MANUFAKTUR DI INDONESIA**

*Dewi Wuryandani*



# **PERAN FASILITASI PERDAGANGAN DALAM INDUSTRI MANUFAKTUR DI INDONESIA**

Dewi Wuryandani<sup>1</sup>

## **I. PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Indonesia telah mengalami kemajuan dalam penerapan reformasi perdagangan pada beberapa tahun terakhir dan hal itu merupakan salah satu dari beberapa faktor yang menyebabkan berkembangnya penyerapan tenaga kerja, memangkas tingkat kemiskinan, dan mengembangkan tingkat menengah penduduk Indonesia. Selain itu, Indonesia lebih beruntung dibanding negara-negara tetangganya dengan berhasil melewati krisis keuangan dunia.

Walaupun pertumbuhan ekspor komoditas berbasis sumber daya meningkat tajam, Indonesia mencatat kemajuan yang terbatas dalam meningkatkan ekspor produk-produk manufaktur. Di lain sisi, para produsen Indonesia menyuarakan keprihatinannya mengenai daya saing yang menurun melawan produsen berbiaya rendah, baik di dalam negeri maupun di pasar asing. Hal tersebut ditandai dengan penurunan pertumbuhan bidang manufaktur dan menyurutnya

---

<sup>1</sup> Peneliti Bidang Ekonomi Kebijakan Publik, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Dapat dihubungi melalui email di [dewi.wuryandani@dpr.go.id](mailto:dewi.wuryandani@dpr.go.id).

pangsa ekspor sektor manufaktur sehingga menimbulkan pertanyaan seputar daya saing pada sektor manufaktur Indonesia.<sup>2</sup>

Penurunan tersebut dapat disebabkan oleh beberapa faktor yang berpengaruh dalam meningkatkan daya saing produk manufaktur. Daya saing itu sendiri dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti kebijakan perdagangan, produktivitas, iklim investasi, penggunaan teknologi, dan lain-lain.<sup>3</sup> Hambatan yang berasal dari kebijakan atau regulasi, salah satunya adalah fasilitasi perdagangan (*trade facilitation*) yang belum tertata dengan baik.

## **B. Permasalahan dan Tujuan**

Menurut *World trade Organization* (WTO), secara keseluruhan fasilitasi perdagangan di Indonesia tercatat lebih baik dibandingkan dengan rata-rata kinerja dunia, tetapi masih kurang kompetitif di lingkungan *Association of South East Asian Nations* (ASEAN). Peningkatan sistem teknologi informasi dinilai menjadi salah satu kunci perbaikan fasilitasi perdagangan guna meningkatkan daya saing.

WTO merilis laporan terkait dengan perkembangan fasilitasi perdagangan sejumlah negara di dunia, terutama dari segi ekspor-impor. Adapun, sejumlah komponen yang menjadi variabel adalah biaya ekspor-impor, durasi, dan dokumen yang dibutuhkan baik untuk eksportasi maupun importasi.

---

<sup>2</sup> Pembangunan Sektor Perdagangan di Indonesia. (<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/EASTASIAPACIFICEXT/0,,contentMDK:22757318~pagePK:146736~piPK:146830~theSitePK:226301,00.html>, diakses 28 Maret 2016).

<sup>3</sup> Sjamsul Arifin, Dian Ediana R., dan Charles P.R. J., *Kerja Sama Perdagangan Internasional, Peluang dan Tantangan Bagi Indonesia*. Elex Media Komputindo, hal. 321

**Tabel 1.** Perbandingan Biaya dan Durasi Ekspor Impor Antar Negara ASEAN

Negara	Impor			Ekspor	
	Biaya (US\$/kontainer)	Durasi (hari)	Dokumen (jenis)	Biaya (US\$/kontainer)	Durasi (hari)
Indonesia	647	26	8	572	17
Kamboja	930	24	9	795	22
Brunei	770	15	5	705	19
Malaysia	560	8	4	525	11
Filipina	915	15	7	755	15
Singapura	440	4	3	460	6
Thailand	760	13	5	595	14

Sumber: WTO, 2016.

Dari data tersebut, terlihat bahwa sepanjang 2015 fasilitasi perdagangan di Indonesia masih belum baik dibandingkan dengan rata-rata dunia. Hanya satu yang masih berada di bawah rata-rata, yakni waktu yang dibutuhkan untuk mengimpor. Data itu menunjukkan, proses mengimpor di Indonesia memakan waktu setidaknya 26 hari. Angka tersebut lebih lama sehari dibandingkan dengan rata-rata dunia, yakni 25 hari.<sup>4</sup>

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan tersebut, maka tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui bagaimana peran regulasi pemerintah dalam hal fasilitasi perdagangan pada industri manufaktur di Indonesia.

## II. PERKEMBANGAN FASILITAS PERDAGANGAN DALAM INDUSTRI MANUFAKTUR DI INDONESIA

Fasilitasi perdagangan memiliki banyak definisi, bahkan lembaga internasional dan lembaga regional memiliki definisi masing-masing. *World Customs Organization* (WCO) mendefinisikan

<sup>4</sup> Ardhanareswari AHP, "Fasilitasi Perdagangan Indonesia Di Atas Rata-Rata Dunia". ([http://industri.bisnis.com/read/20160303/12/524818/fasilitasi\\_perdagangan-indonesia-di-atas-rata-rata-dunia](http://industri.bisnis.com/read/20160303/12/524818/fasilitasi_perdagangan-indonesia-di-atas-rata-rata-dunia), diakses 27 Maret 2016).

fasilitasi perdagangan yang dikaitkan dengan misinya, yaitu meningkatkan efisiensi dan efektivitas administrasi bea dan cukai dengan harmonisasi dan penyederhanaan prosedur. Sementara definisi *Asia and Pacific Economic Cooperation* (APEC) berfokus pada proses waktu penanganan di pintu masuk (*at border*) barang dan prosedurnya. Hal ini meliputi langkah-langkah fasilitasi yang berkaitan dengan persiapan dokumen kepabeanan dan perdagangan, pengurusan kepabeanan, pengawasan di pintu masuk /perbatasan, dan rilis barang.

Definisi yang digunakan oleh *the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business* (UN/CEFACT) dan *The Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) mencerminkan pendekatan yang lebih luas dalam fasilitasi perdagangan, meliputi prosedur perdagangan internasional dan arus informasi, serta prosedur pembayaran. Hal ini termasuk beberapa langkah-langkah seperti standar produk, fasilitasi bisnis, *e-commerce*, *trade finance*, dan logistik.

Adapun Indonesia bersama negara anggota WTO lainnya telah menyepakati perjanjian fasilitasi perdagangan (*Trade Facilitation Agreement*) dan Protokol Perubahan Perjanjian Marrakes Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia (*Protocol Amending Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization*) pada Desember 2013 di Bali dan November 2014 di Geneva, Swiss. Syarat berlakunya perjanjian fasilitasi perdagangan adalah telah diratifikasinya perjanjian oleh minimal dua per tiga anggota WTO. Hingga kini, baru ada 51 negara anggota yang telah meratifikasi.<sup>5</sup>

Secara umum bagi Indonesia, perjanjian fasilitasi perdagangan sebenarnya telah menjadi kebijakan nasional dalam satu dasawarsa

<sup>5</sup> Eva Fitriani "Indonesia Bentuk Komite Nasional Perdagangan". (<http://www.beritasatu.com/ekonomi/322769-indonesia-bentuk-komite-nasional-perdagangan.html>, diakses 27 Maret 2016

ini.<sup>6</sup> Contohnya penurunan biaya-biaya dan perbaikan fasilitas di pelabuhan, penyederhanaan prosedur dan perizinan, penerapan *National Single Window*, dan transparansi. Hal ini juga disinggung secara tidak langsung dalam Nawa Cita program kerja pemerintahan Presiden Joko Widodo.

Salah satu tujuan perbaikan fasilitasi perdagangan adalah untuk meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing produk di pasar internasional. Untuk itu pemerintah harus membangun berbagai infrastruktur seperti pelabuhan, bandara, jalan darat, dan fasilitas transportasi serta penanganan lalu lintas barang. Perjanjian tentang fasilitasi perdagangan ini memberi kesempatan bagi Indonesia untuk mengintroduksi dan memperluas jangkauan pasar-pasar ekspor nontradisional yang selama ini belum digarap akibat biaya transaksi tinggi, seperti Amerika Latin, Afrika, Asia Tengah, dan Barat.<sup>7</sup>

Dalam meningkatkan mutu dan kualitas produk perlu disusun standar produk dan diperketat dalam penerapannya. Selain itu perlu juga dilakukan standarisasi dalam hal prosedur-prosedur perdagangan yang merupakan bagian penting dari fasilitas perdagangan. Tujuan utama dari standarisasi, harmonisasi, dan

---

<sup>6</sup> Pada tahun 2006, Kemendag mengeluarkan berbagai peraturan terkait dengan penyederhanaan Ketentuan dan Tata Cara Penerbitan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), pemangkasan waktu penyelesaian Surat Izin Usaha Penjualan Langsung (SIUPL), penyederhanaan Penerbitan Surat Izin Usaha Jasa Survey (SIUJS), penyederhanaan Penerbitan Surat Izin Usaha Perwakilan Perusahaan Perdagangan Asing (SIUP3A), penyederhanaan Ketentuan dan Tata Cara Penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Usaha Waralaba (STPUW), penyempurnaan Ketentuan dan Tata Cara Penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Agen atau Distributor Barang dan/atau Jasa, penyempurnaan ketentuan Pengawasan dan Pengendalian Impor, Pengedaran dan Penjualan, dan Perizinan Minuman Beralkohol, dan penyempurnaan ketentuan Penataan dan Pembinaan Pergudangan.

<sup>7</sup> KTM WTO ke-9: Terobosan untuk Selesaikan DDA. Dalam [http://ditjenkpi.kemendag.go.id/website\\_kpi/index.php?module=news\\_detail&news\\_content\\_id=1386&detail=true](http://ditjenkpi.kemendag.go.id/website_kpi/index.php?module=news_detail&news_content_id=1386&detail=true), diakses 9 Februari 2015.

modernisasi dari prosedur-prosedur perdagangan adalah untuk menurunkan biaya-biaya dalam transaksi dalam perdagangan internasional, khususnya antara pelaku usaha dengan pemerintah (misalnya bea dan cukai) di pintu masuk/keluar (*at national border*).<sup>8</sup>

Indonesia sudah punya aturan mengenai standardisasi, yakni Peraturan Pemerintah (PP) No. 102 Tahun 2000. Dalam Pasal 3 dinyatakan bahwa standardisasi nasional bertujuan untuk: (1) meningkatkan perlindungan kepada konsumen, pelaku usaha, tenaga kerja, dan masyarakat lainnya baik untuk keselamatan, keamanan, kesehatan maupun pelestarian fungsi lingkungan hidup; (2) membantu kelancaran perdagangan; dan (3) mewujudkan persaingan usaha yang sehat dalam perdagangan.<sup>9</sup>

### **III. PERMASALAHAN FASILITASI PERDAGANGAN DALAM INDUSTRI MANUFAKTUR**

#### **A. Faktor-faktor yang Memengaruhi dan Menghambat**

Salah satu bidang yang dapat menghambat perdagangan khususnya produk industri manufaktur sehingga menurunkan daya saing produk-produk Indonesia dibanding produk impor luar negeri adalah rendahnya tingkat hubungan perdagangan Indonesia dan akibat dari buruknya sistem logistik nasional. Hubungan perdagangan merupakan masalah yang memberikan tantangan yang berbeda bergantung pada apakah hambatannya itu memengaruhi hubungan perdagangan internasional, antarpulau atau dalam pulau.

---

<sup>8</sup> Grangier, Andrew (2007), "Trade Facilitation: A Review ". Working Paper, 25 Junie, <http://www.tradefacilitation.co.uk/content/view/17/39>.

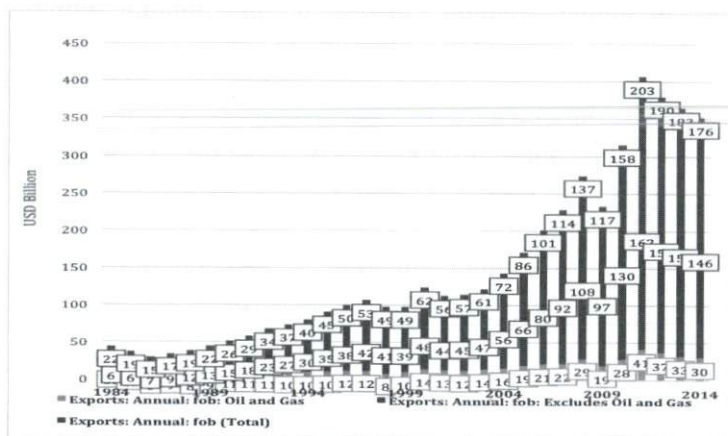
<sup>9</sup> Tulus Tambunan. "Arah Kebijakan Ekonomi Indonesia Dalam Perdagangan Dan Investasi Riil". Pusat Studi Industri dan UKM, Universitas Trisakti. (<http://www.kadin-indonesia.or.id/enm/images/dokumenKADIN-98-3090-22082008.pdf>, diakses 29 April 2016).

Tingginya biaya transportasi barang-barang bernilai tinggi seperti udang dari bagian Timur Indonesia ke pusat-pusat pemrosesan di Pulau Jawa melambungkan harga komoditas ini ke titik yang terlalu mahal untuk diekspor. Demikian juga lebih murah untuk mengimpor jeruk dari Cina ke Jakarta dibanding dengan mendatangkan buah tersebut dari Pulau Kalimantan ke Pulau Jawa. Itulah beberapa contoh buruknya efisiensi dalam perdagangan antarpulau. Tingginya biaya logistik di dalam pulau karena parahnya kemacetan jalan darat di Jawa terutama di Jabotabek, dan buruknya kualitas jalan di luar Pulau Jawa menyebabkan biaya transportasi darat di Indonesia lebih tinggi dari rata-rata biaya di Asia.

Beberapa penyebab tingginya biaya transportasi di dalam negeri di antaranya disebabkan: (1) Buruknya kinerja pelabuhan-pelabuhan utama di Jakarta dan Surabaya, karena rendahnya produktivitas pelabuhan dan penerapan *National Single Window* (NSW) masih belum sepenuhnya dilakukan, sehingga hubungan perdagangan internasional menjadi terhambat. Tingginya biaya dan ketidakpastian jalur transportasi domestik tersebut dapat menghalangi Indonesia untuk lebih terintegrasi ke dalam jaringan produksi persediaan-minim (*just-in-time*) produk-produk yang bernilai tinggi, (2) Perizinan dan harga produk yang diatur oleh pemerintah seperti menurunkan insentif untuk berinvestasi dalam layanan yang lebih baik dan membatasi persaingan antara perusahaan-perusahaan pengiriman darat dan laut di dalam negeri, dan (3) Pembatasan investasi asing di bidang logistik makin memperburuk keadaan dengan terbatasnya akses terhadap teknologi baru.

Penurunan kinerja ekspor Indonesia dimulai sejak tahun 2012, sebagian disebabkan oleh turunnya harga komoditas. Pada tahun 2014, ekspor turun sebesar 3,4 persen, mengikuti tren pertumbuhan negatif dari tiga tahun sebelumnya. Menanggapi

kondisi tersebut, pemerintah saat ini merencanakan untuk mendorong pertumbuhan ekspor mencapai 12,2 persen pada 2019. Namun, mengingat turunnya harga komoditas, pemerintah Indonesia perlu mencari sumber pertumbuhan baru di sektor non-primer, termasuk sektor manufaktur.

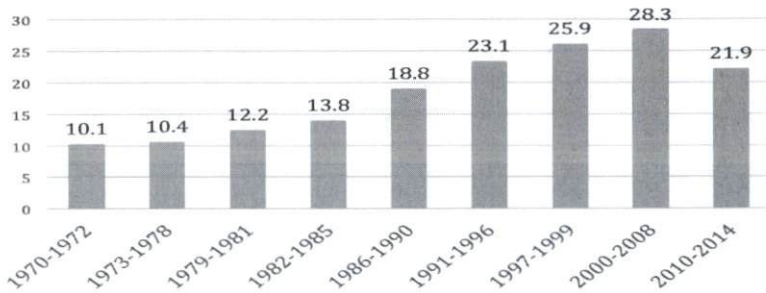


Sumber: <http://www.euind-tcf.com>, 2015.

**Gambar 1.** Keragaan Ekspor Indonesia 1984-2014

Menurunnya peran sektor manufaktur dalam ekspor Indonesia sejak tahun 2001 disebabkan oleh menurunnya daya saing produk manufaktur Indonesia dibandingkan dengan negara-negara pesaingnya, yang antara lain karena apresiasi nilai Rupiah dan kenaikan dalam upah riil (Bank Dunia, 2014 dan *Asia Development Bank*, 2014). Selain itu, kualitas infrastruktur, termasuk transportasi dan logistik, telah menjadi penghalang untuk pertumbuhan, tidak hanya di sektor manufaktur tetapi juga di sektor lain.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Titik Anas, "Kinerja Ekspor Indonesia Dan Sektor Manufaktur", <http://www.euind-tcf.com/id/kinerja-ekspor-indonesia-dan-sektor-manufaktur/>, diakses pada 11 Maret 2016.



Sumber: <http://www.euind-tcf.com>, 2015.

**Gambar2.** Kontribusi Sektor Manufaktur terhadap GDP Tahun 1970-2014

## B. Analisis Kebijakan Pemerintah

Indonesia telah membuat kemajuan dalam meningkatkan efisiensi pelabuhan dan bea cukai, namun masih perlu dilakukan peningkatan lebih lanjut. Kinerja Logistik Indonesia sesuai *Logistic Performance Index 2014*, masih tertinggal dari negara-negara lain, bahkan dengan negara di kawasan Asia Tenggara. Beragam kendala membayangi kondisi logistik nasional. *Dwelling time* di pelabuhan yang masih tinggi, yaitu 4,3 hari, sementara negara lain hanya 1 hari. Biaya logistik yang mencapai 24 persen dari total PDB atau Rp1.820 triliun per tahun menjadikan biaya logistik Indonesia paling tinggi di dunia sebabkan industri tidak kompetitif. Juga sistem logistik yang tidak memberikan kemudahan bagi Industri Kecil dan Menengah (IKM) serta belum mendukung adanya bursa komoditas ekspor.<sup>11</sup>

Berbagai prosedur administratif yang membebani dan tidak jelas juga turut memperburuk penundaan impor dan mengundang perilaku koruptif, sehingga dapat menurunkan daya saing industri-industri yang menggunakan komponen impor. Selain itu,

<sup>11</sup> Resmikan PLB Presiden Jokowi Atasi Kendala Logistik dalam <http://www.beacukai.go.id/berita/resmikan-plb-presiden-jokowi-atasi-kendala-logistik.html>, diakses 26 Agustus 2016.

walaupun Indonesia memiliki ekonomi yang sangat terbuka dalam hal tarif, halangan non-tarif-nya tetaplah berarti dan belakangan ini terjadi peningkatan yang mencemaskan dalam halangan non-tarif tersebut.<sup>12</sup>

Menuju ke depan, suatu dorongan yang kuat pada reformasi perdagangan yang dirancang untuk mencapai pertumbuhan yang lebih tinggi akan membantu meningkatkan kesempatan kerja pada industri-industri yang bernilai tinggi, dan juga meningkatkan perdagangan domestik dan internasional. Sejumlah upaya yang sedang berjalan dirancang untuk menyederhanakan dan meringkas prosedur-prosedur yang berhubungan dengan perdagangan, tetapi membutuhkan upaya yang lebih besar untuk dapat berhasil. Sebagai contoh, walaupun baru-baru ini diterapkan *National Single Window* (NSW) bagi perdagangan untuk menggantikan sistem manual dengan sistem *online*, para pelaku perdagangan masih tetap harus mengunjungi setiap lembaga satu-per-satu.

Selain itu, sistem elektronik tampaknya telah ditambahkan di atas sistem manual yang telah ada sehingga berakibat pada dua kali penyerahan dan dua kali pemeriksaan. Sehubungan dengan itu, dibutuhkan tindakan dengan prioritas utama pada bidang-bidang berikut.

- Mendirikan Komisi Reformasi Kebijakan. Pengalaman internasional menunjukkan bahwa biasanya hanya pendekatan atas-ke-bawah (*top-down*) terkoordinasi dengan dasar hukum yang kuatlah yang dapat mengalahkan penolakan reformasi oleh birokrasi. Pemerintah dapat mempertimbangkan untuk membentuk suatu Komisi Reformasi Kebijakan. Komisi tersebut dapat terdiri dari

---

<sup>12</sup> Pembangunan Sektor Perdagangan di Indonesia, 2016. Dalam [www.worldbank.org/id/trade](http://www.worldbank.org/id/trade), diakses 17 Februari 2015.

tim-tim yang menekankan pada topik-topik berbeda, seperti dewan hubungan perdagangan yang mungkin dibentuk di masa depan.

- Terus melanjutkan upaya mendorong penerapan secara utuh NSW. Disarankan perlunya menghapus atau menghilangkan persyaratan penyerahan salinan kertas dokumen perdagangan dan selenggarakan NSW dengan fungsi seperti yang telah disetujui bersama ASEAN, yaitu menggunakan sebuah dokumen administrasi saja, satu kali penyerahan, proses yang tunggal, sinkron, dan satu kali persetujuan saja. Dibutuhkan kepemimpinan yang kuat agar NSW dapat mencapai potensi sepenuhnya, untuk mendorong lembaga-lembaga utama untuk mengubah prosedur *back-office*-nya dan bekerja sama dalam penyederhanaan sistem perdagangan.
- Mendorong inovasi dan diversifikasi ekspor. Indonesia harus mempertimbangkan untuk mendorong kemitraan riset dan pengembangan pemerintah-swasta untuk pengembangan produk baru dan menyelaraskan insentif fiskal bagi sektor swasta agar mau bergerak ke proses-proses hilir. Tindakan lain adalah mendukung upaya Lembaga Pembiayaan Ekspor Impor Indonesia (LPEI) dan badan-badan yang berhubungan untuk mengembangkan instrumen pendanaan dan penjaminan untuk mendukung ekspor produk-produk baru atau ekspor ke pasar-pasar yang baru.<sup>13</sup>

Menurut *International Institute for Management Development* (IMD) dalam *World Competitiveness Report* 2015, posisi Indonesia dalam daya saing berada pada urutan ke-42 dari 61 negara yang

---

<sup>13</sup> *Ibid.*

diteliti. Angka peringkat ini lebih rendah dibandingkan peringkat daya saing Indonesia pada tahun 2014 pada posisi ke-37.<sup>14</sup>

Kementerian Perindustrian telah menetapkan dua pendekatan guna membangun daya saing industri nasional yang bersinergi dan terintegrasi antara pusat dan daerah<sup>15</sup>. Pertama, melalui pendekatan *top-down* dengan pengembangan 35 klaster industri prioritas yang direncanakan dari pusat (*by design*) dan diikuti oleh partisipasi daerah yang dipilih berdasarkan daya saing internasional serta potensi yang dimiliki oleh bangsa Indonesia.

Kedua, melalui pendekatan *bottom-up* dengan penetapan kompetensi inti industri daerah yang merupakan keunggulan daerah, di mana pusat turut membangun pengembangannya, sehingga daerah memiliki daya saing. Pengembangan kompetensi inti di tingkat provinsi disebut sebagai Kompetensi Inti Industri Unggulan Provinsi dan di tingkat kabupaten/kota disebut Kompetensi Inti Industri Kabupaten/Kota. Pendekatan kedua ini merupakan pendekatan yang didasarkan pada semangat Otonomi Daerah. Penentuan pengembangan industri melalui penetapan klaster industri prioritas dan kompetensi inti industri daerah sangat diperlukan guna memberi kepastian dan mendapat dukungan dari seluruh sektor di bidang ekonomi termasuk dukungan perbankan.

Saat ini secara nasional telah tersusun 35 *Roadmap* Pengembangan Klaster Industri Prioritas, yakni:

1. Industri agro, terdiri dari: (1) Industri pengolahan kelapa sawit; (2) Industri karet dan barang karet; (3) Industri kakao; (4) Industri pengolahan kelapa; (5) Industri pengolahan kopi; (6) Industri gula; (7) Industri hasil

<sup>14</sup> "The 2015 IMD World Competitiveness Scoreboard". (<http://www.imd.org/upload/imd.website/wcc/scoreboard.pdf> diakses 16 Maret 2016).

<sup>15</sup> "Kebijakan Industri Nasional", (<http://www.kemenperin.go.id/artikel/19/Kebijakan-Industri-Nasional>, diakses 26 Agustus 2016).

- tembakau; (8) Industri pengolahan buah; (9) Industri furnitur; (10) Industri pengolahan ikan; (11) Industri kertas; (12) Industri pengolahan susu.
2. Industri alat angkut, meliputi: (13) Industri kendaraan bermotor; (14) Industri perkapalan; (15) Industri kedirgantaraan; (16) Industri perkeretaapian.
  3. Industri elektronika dan telematika terdiri dari: (17) Industri elektronika; (18) Industri telekomunikasi; (19) Industri komputer dan peralatannya.
  4. Basis industri manufaktur, mencakup:
    - Industri material dasar: (20) Industri besi dan baja; (21) Industri semen; (22) Industri petrokimia; (23) Industri keramik.
    - Industri permesinan: (24) Industri peralatan listrik dan mesin listrik; (25) Industri mesin dan peralatan umum.
    - Industri manufaktur padat tenaga kerja: (26) Industri tekstil dan produk tekstil; (27) Industri alas kaki.
  5. Industri penunjang industri kreatif dan kreatif tertentu meliputi: (28) Industri perangkat lunak dan konten multimedia; (29) Industri fashion; (30) Industri kerajinan dan barang seni.
  6. Industri kecil dan menengah tertentu mencakup: (31) Industri batu mulia dan perhiasan; (32) Industri garam rakyat; (33) Industri gerabah dan keramik hias; (34) Industri minyak atsiri; (35) Industri makanan ringan.

Provinsi yang telah menyusun *roadmap* industri unggulan di daerahnya sebanyak 18 provinsi yakni: (1) D.I. Yogyakarta, (2) Sulawesi Tengah, (3) Papua, (4) Sumatera Barat, (5) Sumatera Selatan, (6) Lampung, (7) Kalimantan Timur, (8) Sulawesi Selatan, (9) Gorontalo, (10) Nusa Tenggara Timur, (11) Nusa Tenggara

Barat, (12) Nanggroe Aceh Darussalam, (13) Riau, (14) Kepulauan Riau, (15) Kepulauan Bangka Belitung, (16) Kalimantan Barat, (17) Sulawesi Tenggara, dan (18) Sulawesi Utara.

Sementara itu di tingkat kabupaten/kota yang telah menyusun *roadmap* kompetensi inti industri terdiri dari lima kabupaten/kota, yaitu: (1) Kota Pangkalpinang, (2) Kabupaten Luwu, (3) Kota Palopo, (4) Kabupaten Maluku Tengah, dan (5) Kabupaten Maluku Tenggara. Sementara kabupaten/kota lainnya sedang dalam proses kajian.<sup>16</sup> Menurut provinsi asal barang, ekspor Indonesia terbesar pada periode Januari-November 2015 berasal dari Jawa Barat dengan nilai US\$23,54 miliar (17,01 persen), diikuti Kalimantan Timur US\$17,01 miliar (12,29 persen), dan Jawa Timur US\$15,38 miliar (11,11 persen).<sup>17</sup>

### **C. Perkembangan Industri Manufaktur di Daerah**

lebih dari USD16 miliar, (2) Tanjung Perak sebagai infrastruktur vital perdagangan dan transportasi bagi Provinsi Jawa Timur dan Kawasan Timur Indonesia. Tanjung Perak merupakan pelabuhan tersibuk kedua di Indonesia setelah Tanjung Priok-Jakarta, (3) Struktur perekonomian Provinsi Jawa Timur didominasi oleh sektor perdagangan, hotel, dan restoran, dan sektor industri pengolahan. Menurut BPS Jatim, kontribusinya terhadap PDRB Provinsi Jatim masing-masing mencapai 31,33 persen dan 26,60 persen pada tahun 2013, (4) Surat Keterangan Asal (SKA) dibutuhkan dalam setiap kegiatan ekspor untuk memastikan barang yang dikirim benar-benar berasal dari negara eksportir. Pasca kesepakatan ACFTA, penerbitan SKA di Provinsi Jatim hanya mencapai 400-500 set per hari, pada tahun 2010 meningkat sekitar 45 persen menjadi 600-700 set per hari<sup>18</sup>, dan (5) Mulai beroperasinya Karantina Ikan, Pengendalian Mutu, dan Keamanan Hasil Perikanan di Provinsi Jatim untuk memotong waktu tunggu pemeriksaan komoditas ikan.<sup>19</sup> Dari seluruh pertimbangan-pertimbangan tersebut menunjukkan bahwa dukungan fasilitasi perdagangan diduga kuat berperan sangat penting, termasuk upayanya dalam menunjang daya saing sektor-sektor unggulan dan perkembangan sektor-sektor lain di Provinsi Jawa Timur.

Sementara itu, pemilihan Kota Manado dan Kota Bitung Provinsi Sulawesi Utara didasarkan pada pertimbangan bahwa (1) Meskipun nilai perdagangannya berada di urutan 21 dari provinsi lainnya, namun Kota Bitung memiliki potensi yang tidak dapat

---

<sup>18</sup> "Pasca-ACFTA, penerbitan SKA di Jatim Naik 45%", ([http://www.kabarbisnis.com/perdagangan/2810533-Pasca\\_ACFTA\\_\\_penerbitan\\_SKA\\_di\\_Jatim\\_naik\\_45\\_.html](http://www.kabarbisnis.com/perdagangan/2810533-Pasca_ACFTA__penerbitan_SKA_di_Jatim_naik_45_.html), diakses 17 Februari 2015).

<sup>19</sup> "Infomasi terkait Instalasi Karantina Ikan Milik Pemerintah Pertama Diresmikan Guna Pacu Mutu Perikanan, (<http://www.insw.go.id/view-information?page=113/berita/instalasi-karantina-ikan-milik-pemerintah-pertama-diresmikan-guna-pacu-mutu-perikanan.html>., diakses 17 Februari 2015).

diremehkan, khususnya untuk kawasan timur Indonesia. Bahkan Pemerintah USA dan Pemkot Bitung mulai menjalin kerja sama di bidang ekonomi dan perdagangan<sup>20</sup>, (2) Bitung sebagai kawasan ekonomi khusus (KEK) dan ditetapkan sebagai *International Hub Port* (IHP) sehingga dapat menghubungkan seluruh angkutan kargo maupun kontainer dari arah pasifik ke kawasan Indonesia.<sup>21</sup> Jika dipadukan antara KEK, konsep Pendulum Nusantara, dan pengoperasian sistem INSW, pemerintah optimis jika arus barang di Pelabuhan Bitung akan naik hingga 120 persen atau lebih dari 2 kali lipat, (3) Fasilitas Pelabuhan Bitung relatif lebih modern dibandingkan dengan Pelabuhan Makassar dengan kapasitas tampung pelabuhan mencapai 400.000 Teus per tahun dan melayani bongkar muat 1.000 kontainer per hari<sup>22</sup>, (4) Simulasi INSW mulai diluncurkan pada tahun 2014 untuk kegiatan perdagangan di Kota Bitung, Provinsi Sulut. INSW tersebut akan meningkatkan kecepatan proses layanan yang terkait ekspor dan impor.<sup>23</sup>

Kota Bitung secara administratif berada di Provinsi Sulawesi Utara, yang beribukota di Manado, sehingga informasi mengenai kebijakan pemerintah daerah, khususnya di tingkat II, terhadap fasilitasi perdagangan, banyak diputuskan di pemerintah provinsi.

<sup>20</sup> "AS Bersama Pemkot Bitung Bangun Kerjasama Bidang Ekonomi Perdagangan", (<http://www.smbitung.com/bersama-pemkot-bitung-bangun-kerjasama-bidang-ekonomi-perdagangan/>, diakses 17 Februari 2015).

<sup>21</sup> "Bitung Jadi Kawasan Ekonomi Khusus Tahun Ini", (<http://www.ekon.go.id/berita/view/bitung-jadi-kawasan-ekonomi.59.html#.VOMZny5NHLL>, diakses 17 Februari 2015).

<sup>22</sup> Wiji Nurhayat, "Dengan 3 Hal Ini, Aktivitas di Pelabuhan Bitung Bisa Naik 120%", (<http://finance.detik.com/read/2014/09/04/190016/2681786/4/dengan-3-hal-ini-aktivitas-di-pelabuhan-bitung-bisa-naik-120>, diakses 17 Februari 2015).

<sup>23</sup> Nancy Lynda Tigauw, "Wamen Lakukan Simulasi "INSW" Ekspor-Impor di Bitung", (<http://manado.antaranews.com/berita/22143/wamen-lakukan-simulasi-insw-ekspor-impor-di-bitung>, diakses 17 Februari 2015).

Seluruh pertimbangan tersebut menjadikan Kota Bitung cukup representatif dalam rangka mengelaborasi isu fasilitasi perdagangan, khususnya di kawasan timur Indonesia.

Perkembangan industri manufaktur sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi karena akan mendorong sektor-sektor yang lain. Perkembangan sektor ini yang digambarkan berikut berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS). Sektor industri manufaktur besar dan sedang yang mengalami pertumbuhan produksi dibandingkan triwulan sebelumnya secara nasional atau Jawa Timur, antara lain, industri pengolahan tembakau naik sebesar 5,25 persen, industri alat angkut lainnya naik 2,84 persen, industri tekstil naik 1,26 persen serta industri karet, barang dari karet, dan plastik naik sebesar 0,70 persen. Industri manufaktur besar dan sedang di Indonesia yang mengalami kontraksi produksi lebih dari lima persen antara lain industri kendaraan bermotor, trailer, dan semi trailer yang turun sebesar 12,18 persen. Kemudian industri kulit, barang dari kulit, dan alas kaki sebesar 7,51 persen dan industri farmasi, produk obat kimia, dan obat tradisional turun sebesar 5,54 persen.

Sementara jika dibandingkan dengan periode yang sama tahun sebelumnya (*yoy*), sektor-sektor industri manufaktur besar dan sedang yang mengalami pertumbuhan produksi lebih dari lima persen adalah industri barang logam bukan mesin dan peralatannya, industri makanan, serta industri farmasi, produk obat kimia, dan obat tradisional. Jika dibandingkan dengan triwulan I 2014, yang mengalami pertumbuhan negatif lebih dari lima persen yaitu industri pakaian jadi yang turun cukup besar yaitu 19,28 persen dan industri kulit, barang dari kulit, dan alas kaki turun sebesar 18,35 persen. Selain itu juga industri kayu, barang dari kayu dan gabus (tidak termasuk furnitur), dan barang anyaman dari bambu, rotan dan sejenisnya serta industri karet, barang dari karet dan plastik.

Produksi industri manufaktur besar dan sedang di Jawa Timur mengalami pertumbuhan yang menggembirakan. Pada triwulan I tahun 2015 industri manufaktur di provinsi ini mengalami kenaikan sebesar 2,16 persen dibandingkan triwulan sebelumnya. Menurut data BPS Provinsi Jawa Timur 2015 tahun, jika dibandingkan triwulan I 2014, kenaikannya 4,66 persen, sementara jika dibandingkan dengan pertumbuhan produksi di tingkat nasional yang mengalami kontraksi sebesar 0,71 persen, maka pertumbuhan produksi industri di Jawa Timur pada triwulan I 2015 lebih tinggi 2,87 poin.<sup>24</sup>

Peran sektor industri dalam PDRB Sulawesi Utara tahun 2014 adalah 9,81 persen dengan pertumbuhan 3,42 persen dibanding tahun 2013. Selain memiliki kontribusi terhadap PDB, industri manufaktur memiliki peran penting dalam penciptaan lapangan kerja baru. Industri manufaktur di Sulawesi Utara tersebar di Kota Bitung, Kota Manado, Kabupaten Minahasa Selatan, Kabupaten Minahasa Utara, Kabupaten Bolaang Mongondow, Kabupaten Kepulauan Talaud, Kota Kotamobagu, dan Kota Tomohon. Kota Bitung merupakan pusat industri manufaktur yang terbesar di Provinsi Sulawesi Utara.

Sektor industri manufaktur besar dan sedang masih merupakan salah satu sektor andalan pendorong ekonomi Provinsi Sulawesi Utara. Produksi Sektor industri manufaktur besar dan sedang di provinsi ini pada triwulan II tahun 2015 jika dibandingkan dengan produksi triwulan I tahun 2015 (q-to-q), mengalami kenaikan sebesar 3,32 persen. Kenaikan produksi industri manufaktur besar dan sedang di Sulawesi Utara pada triwulan II tahun 2015 dapat dilihat dari naiknya produksi industri makanan (KBLI 10) sebesar 2,94 persen jika dibandingkan dengan produksi triwulan I tahun 2015. Perkembangan produksi

<sup>24</sup> Berita Resmi Statistik BPS Provinsi Jawa Tiur No. 33/05/35/Th.XIII, 4 Mei 2015.

industri besar dan sedang di Sulawesi Utara disajikan lebih lanjut sebagai berikut (BPS Provinsi Sulawesi Utara, 2015)<sup>25</sup> Pertumbuhan produksi industri manufaktur besar dan sedang di triwulan I tahun 2015 sebesar -1,64 persen (q-to-q) dan 4,53 persen (y-on-y) sedangkan pada triwulan II tahun 2015 sebesar 3,32 persen (q-to-q) dan 6,19 persen (y-on-y).

Pertumbuhan produksi industri makanan (KBLI 10) di triwulan I tahun 2015 sebesar -1,77 persen (q-to-q) dan 5,68 persen (y-on-y) sedangkan pada triwulan II tahun 2015 sebesar 2,94 persen (q-to-q) dan 6,55 persen (y-on-y). Triwulan II tahun 2015 secara q-to-q juga mengalami kenaikan pertumbuhan yakni sebesar 2,34 persen dibandingkan dengan triwulan I tahun 2015. Produksi industri manufaktur besar dan sedang triwulan II tahun 2015 jika dibandingkan dengan produksi triwulan yang sama pada tahun 2014 (y-on-y), maka produksi industri manufaktur besar dan sedang di Sulawesi Utara pada triwulan II tahun 2015 mengalami peningkatan sebesar 6,19 persen. Pertumbuhan ini dapat dilihat dari naiknya produksi industri makanan (KBLI 10) sebesar 6,55 persen jika dibandingkan dengan produksi pada triwulan II tahun 2014. Dibandingkan pertumbuhan industri besar dan sedang nasional, maka secara y-on-y, pertumbuhan industri besar dan sedang Sulawesi Utara berada di atas pertumbuhan industri besar dan sedang nasional. Produksi industri besar dan sedang nasional triwulan II tahun 2015 dibanding produksi triwulan II tahun 2014 mengalami pertumbuhan sebesar 5,44 persen.

Untuk pertumbuhan produksi industri manufaktur skala kecil dan menengah (IKM) di Jawa Timur (Jatim) pada triwulan I/2015 mengalami pertumbuhan negatif sebesar 0,59 persen dibandingkan triwulan di periode yang sama tahun lalu (2014). Sementara di triwulan IV tahun 2014 tumbuh sebesar 2,66 persen.

---

<sup>25</sup> Berita Resmi Statistik Provinsi Sulawesi Utara No.48/8/71/Th. IX, 3 Agustus 2015 .

Pertumbuhan negatif ini terutama dialami industri manufaktur skala mikro karena sangat tergantung dinamika kenaikan harga beberapa komoditas industri. Industri mikro termasuk industri rumahan yang biasanya langsung terkena dampak kenaikan harga komoditas. Sementara kondisi di Jatim tidak sejalan jika dibandingkan dengan pertumbuhan produksi industri manufaktur mikro dan kecil nasional yang mengalami kenaikan sebesar 0,64 persen pada periode yang sama. Dengan demikian, pertumbuhan industri manufaktur mikro dan kecil Jatim lebih rendah 1,23 persen.

Industri manufaktur mikro dan kecil di Sulawesi Utara banyak tersebar di Kabupaten Minahasa Utara, Kabupaten Minahasa Selatan, Kabupaten Minahasa, Kabupaten Kepulauan Sangihe, dan Kabupaten Bolaang Mongondow Selatan. Industri manufaktur mikro dan kecil yang dikembangkan oleh masyarakat Sulawesi Utara pada umumnya berbahan dasar dari hasil pertanian. Kabupaten Minahasa dan Minahasa Selatan merupakan daerah potensial dalam kegiatan industri mikro dan kecil yang banyak mengembangkan industri minuman keras dan industri kopra. Untuk Kabupaten Minahasa Utara, masih banyak industri mikro dan kecil dari pengelolaan pertambangan emas rakyat sedangkan Kabupaten Kepulauan Sangihe banyak mengembangkan industri pandai besi yang menghasilkan parang, pisau, dan alat pertanian.

Produksi industri manufaktur mikro dan kecil Sulawesi Utara triwulan I tahun 2015 mengalami penurunan sebesar -6,81 persen jika dibandingkan dengan produksi pada triwulan IV tahun 2014 (q-to-q). Sedangkan produksi triwulan I tahun 2015 jika dibandingkan dengan triwulan I tahun 2014 (y-on-y) mengalami kenaikan sebesar 2,70 persen. Penurunan produksi industri manufaktur mikro dan kecil Sulawesi Utara pada triwulan I tahun 2015 jika dibandingkan dengan triwulan IV tahun 2014, dipengaruhi oleh turunnya secara signifikan pertumbuhan

produksi pada Industri pakaian jadi (-14,1 persen), Industri barang galian bukan logam (-12,45 persen), Industri kulit, barang dari kulit, dan alas kaki (-11,46 persen) dan Industri barang logam, bukan mesin, dan peralatannya (-11,18 persen).

Produksi industri manufaktur mikro dan kecil Sulawesi Utara triwulan I tahun 2015 jika dibandingkan dengan triwulan IV tahun 2014 (q-to-q) mengalami penurunan sebesar -6,81 persen. Tetapi jika dibandingkan produksi triwulan I tahun 2015 terhadap triwulan I tahun 2014 (y-on-y) mengalami kenaikan sebesar 2,70 persen.<sup>26</sup>

Produksi industri manufaktur mikro dan kecil nasional triwulan I tahun 2015 jika dibandingkan dengan triwulan IV tahun 2014 (q-to-q) mengalami kenaikan sebesar 0,64 persen begitu pula produksi industri manufaktur mikro dan kecil nasional triwulan I tahun 2015 jika dibandingkan dengan triwulan I tahun 2014 (y-on-y) mengalami peningkatan mencapai 5,65 persen. Secara nasional, produksi industri manufaktur mikro dan kecil nasional triwulan I tahun 2015 jika dibandingkan triwulan IV tahun 2014 (q to q) mengalami kenaikan sebesar 0,64 persen. Sedangkan secara y-on-y, pada triwulan I tahun 2015, pertumbuhan produksi industri manufaktur mikro dan kecil nasional, naik sebesar 5,65 persen dibandingkan Triwulan I tahun 2014.

Industri minuman keras masih mendominasi industri manufaktur mikro di Provinsi Sulawesi Utara. Kabupaten Minahasa dan Kabupaten Minahasa Selatan merupakan daerah potensial dalam kegiatan industri mikro dan kecil yang banyak mengembangkan industri minuman keras. Saat ini belum ada aturan untuk mengatur agar tidak mengganggu industri minuman keras di Sulut. Sekitar 90 persen industri manufaktur kecil dan mikro di beberapa kabupaten di Sulut adalah industri minuman

---

<sup>26</sup> Berita Resmi Statistik Provinsi Sulawesi Utara No.33/5/71/Th. IX, 4 Mei 2015.

keras.<sup>27</sup> Produksi industri manufaktur mikro dan kecil di Sulut pada triwulan I tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 6,81 persen jika dibandingkan dengan triwulan sebelumnya.

Demikian pula, jika dibandingkan dengan posisi yang sama tahun sebelumnya juga mengalami kenaikan sebesar 2,70 persen. Selain industri minuman keras, ada juga industri kopra di Minsel dan Minahasa. Untuk Minahasa Utara masih banyak industri dari pengolahan pertambangan emas rakyat. Sedangkan di Kabupaten Kepulauan Sangihe banyak mengembangkan industri pandai besi yang menghasilkan parang, pisau, dan alat pertanian.

#### IV. STRATEGI PENINGKATAN FASILITASI PERDAGANGAN

Setiap negara selalu berusaha meningkatkan ekspor dan menurunkan impor, artinya kebijakan surplus ekspor adalah target penting yang ingin dicapai. Jika impor lebih besar maka negara tersebut berada dalam kondisi defisit neraca perdagangan. Mengingat pentingnya aktivitas ekspor bagi perekonomian suatu negara, maka perlu pengembangan aktivitas ekspor-impor dengan kebijakan yang tepat dan bertujuan mengedepankan konsep pertumbuhan berkelanjutan (*sustainability growth*). Arti pendekatan ini adalah kebijakan yang diambil bukan dalam arti jangka pendek namun bersifat *long term*, bukan hanya kebijakan politis yang sifatnya sementara dan dapat merugikan produsen lokal.<sup>28</sup>

Di tengah pesatnya kegiatan perdagangan internasional, Indonesia masih dihadapkan pada berbagai hambatan birokrasi dan perizinan. Selain biaya, proses pengolahan dokumen ekspor-impor di Indonesia dianggap lamban dan tidak efektif. Di satu

---

<sup>27</sup> "Industri Minuman Keras Masih Dominasi Manufaktur Sulut", (<http://staging.monitorday.com/detail/5078/industri-minuman-keras-masih-dominasi-manufaktur-sulut#sthash.f7gaoWpU.dpuf>Daftar isi, diakses 22 Juni 2015).

<sup>28</sup> Irham Fahmi, 2013. Ekonomi Politik, Teori dan Realita. Penerbit Alfabeta, Bandung. hal 192-199.

sisi kepabeanaan dituntut untuk dapat memberikan kemudahan dan kelancaran arus barang. Hal ini tidak terlepas dari upaya pemerintah dalam meningkatkan investasi langsung dan membantu proses perdagangan yang membutuhkan ketepatan dan kecepatan waktu penyerahan barang. Di sisi lain kepabeanaan melakukan pengawasan yang dalam praktiknya justru dianggap sebagai “hambatan birokrasi”. Sistem dan prosedur kepabeanaan yang rumit sebagai pelaksana ketentuan peraturan perundang-undangan masih dipersepsikan merupakan kendala.<sup>29</sup>

Kebijakan penerapan *Single Window* merupakan segala sesuatu yang menyangkut kepabeanaan dan perdagangan bebas dengan tujuan pengelolaannya menjadi satu pintu. Sistem ini banyak terkait dengan instansi lain, seperti Badan Karantina Pertanian, Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM), Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, dan pengelola pelabuhan

Adapun konsep *National Single Window* diterapkan untuk mendukung kelancaran arus barang melalui sistem pelayanan yang terintegrasi antarinstansi pemerintah. Sistem ini memadukan alur dan sistem informasi antarsistem internal secara otomatis. Meliputi sistem kepabenan, perizinan, kepelabuhanan/kebandaraan, dan sistem lain yang terkait dengan proses.<sup>30</sup> Sistem ini secara bertahap mulai mengurangi sistem tata niaga untuk komoditas-komoditas non-strategis dan yang tidak memerlukan pengawasan, dan juga melakukan penguatan terhadap kapasitas lembaga uji mutu produk ekspor-impor.

#### IV. PENUTUP

Target pertumbuhan manufaktur dapat dicapai lebih optimal apabila para pelaku industri manufaktur menerapkan inovasi

---

<sup>29</sup> Ali Purwito, Indriani, 2015. Ekspor, Impor, Sistem Harmonisasi, Nilai Pabeaan, dan Pajak Dalam Kepabeanaan, Penerbit Mitra Wacana Media. hal 139-140.

<sup>30</sup> *Ibid.* hal 144.

teknologi yang handal untuk meningkatkan kapasitas produksi yang berkualitas. Untuk itu pemberdayaan terhadap perusahaan manufaktur perlu ditingkatkan agar lebih mampu bersaing secara global. Salah satu cara pemberdayaan adalah dengan mendesain sebuah pabrik yang dapat memproduksi secara efisien sesuai standar internasional.

Proses produksi di suatu pabrik sedemikian kompleks dan rumit. Pada era teknologi canggih ini, proses produksi yang rumit di pabrik harus dapat disederhanakan dan perusahaan tetap dapat menghasilkan produk yang berkualitas dalam kurun waktu yang lebih singkat dan biaya yang efisien. Langkah ini dapat menghasilkan dampak positif lainnya, yaitu pencapaian kapasitas produksi yang optimum yang tentu saja berpengaruh terhadap peningkatan daya saing di pasar dunia.

Daya saing produk dapat ditingkatkan dengan penerapan standar dan penilaian kesesuaian dalam kegiatan produksi dan perdagangan. Walaupun pengembangan standar nasional di Indonesia masih menghadapi beberapa masalah dan tantangan terutama masih rendahnya pemahaman dan kemampuan masyarakat dalam mengimplementasikan sistem Standar Nasional Indonesia (SNI). Sehubungan dengan itu sosialisasi tentang INSW dan SNI perlu terus dilakukan dan pemberdayaan pengusaha, terutama kelas kecil dan menengah terus dilaksanakan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Ali Purwito, Indriani, 2015. Ekspor, Impor, Sistem Harmonisasi, Nilai Pabean, dan Pajak Dalam Kepabeanan, Penerbit Mitra Wacana Media.
- Fahmi, I., 2013. Ekonomi Politik, Teori dan Realita. Penerbit Alfabeta, Bandung.
- Arifin, S., dkk., 2007. "Kerja Sama Perdagangan Internasional. Peluang dan Tantangan Bagi Indonesia. Elex Media Komputindo.

### Sumber Digital

- AHP, Ardhanawati. "Fasilitasi Perdagangan Indonesia Di Atas Rata-Rata Dunia". (<http://industri.bisnis.com/read/20160303/12/524818/fasilitasi-perdagangan-indonesia-d-atas-rata-rata-dunia>, diakses 27 Maret 2016).
- "AS Bersama Pemkot Bitung Bangun Kerjasama Bidang Ekonomi Perdagangan", (<http://www.smbitung.com/bersama-pemkot-bitung-bangun-kerjasama-bidang-ekonomi-perdagangan/>, diakses 17 Februari 2015).
- "Bitung Jadi Kawasan Ekonomi Khusus Tahun Ini", (<http://www.ekon.go.id/berita/view/bitung-jadi-kawasan-ekonomi.59.html#.VOMZny5NHLI>, diakses 17 Februari 2015).

Fitriani, Eva, "Indonesia Bentuk Komite Nasional Perdagangan". (<http://www.beritasatu.com/ekonomi/322769-indonesia-bentuk-komite-nasional-perdagangan.html>, diakses 27 Maret 2016).

Grangier, Andrew. "Trade Facilitation: A Review", (<http://www.tradefacilitation.co.uk/content/view/17/39> diakses 30 April 2016).

"Infomasi terkait Instalasi Karantina Ikan Milik Pemerintah Pertama Diresmikan Guna Pacu Mutu Perikanan", (<http://www.insw.go.id/view-information?page=113/berita/instalasi-karantina-ikan-milik-pemerintah-pertama-diresmikan-guna-pacu-mutu-perikanan.html>, diakses 17 Februari 2015).

"Industri Minuman Keras Masih Dominasi Manufaktur Sulut", (<http://staging.monitorday.com/detail/5078/industri-minuman-keras-masih-dominasi-manufaktur-sulut#sthash.f7gaoWpU.dpuf>Daftar isi, diakses 22 Juni 2015).

"Kebijakan Industri Nasional", (<http://www.kemenperin.go.id/artikel/19/Kebijakan-Industri-Nasional>, diakses 26 Agustus 2016).

"Kinerja Ekspor Masih Tertekan", dalam <http://www.jawapos.com/baca/artikel/14378/kinerja-ekspor-masih-tertekan> diakses pada 16 Juni 2015.

"KTM WTO ke-9: Terobosan untuk Selesaikan DDA", ([http://ditjenkpi.kemendag.go.id/website\\_kpi/index.php?module=news\\_detail&news\\_content\\_id=1386&detail=true](http://ditjenkpi.kemendag.go.id/website_kpi/index.php?module=news_detail&news_content_id=1386&detail=true), diakses 9 Februari 2015)

- Tigauw, N.L., "Wamen Lakukan Simulasi "INSW" Ekspor-Impor di Bitung", (<http://manado.antaranews.com/berita/22143/wamen-lakukan-simulasi-insw-ekspor-import-di-bitung>, diakses 17 Februari 2015).
- "Pembangunan Sektor Perdagangan di Indonesia", (<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/EASTASIAPACIFICEXT/0,,contentMDK:22757318~pagePK:146736~piPK:146830~theSitePK:226301,00.html>, diakses 28 Maret 2016).
- "Pasca-ACFTA, Penerbitan SKA di Jatim Naik 45%", ([http://www.kabarbisnis.com/perdagangan/2810533-Pasca\\_ACFTA\\_penerbitan\\_SKA\\_di\\_Jatim\\_naik\\_45\\_.html](http://www.kabarbisnis.com/perdagangan/2810533-Pasca_ACFTA_penerbitan_SKA_di_Jatim_naik_45_.html), diakses 17 Februari 2015).
- "Resmikan PLB Presiden Jokowi Atasi Kendala Logistik", (<http://www.beacukai.go.id/berita/resmikan-plb-presiden-jokowi-atasi-kendala-logistik.html>, diakses 26 Agustus 2016).
- "The 2015 IMD World Competitiveness Scoreboard", (<http://www.imd.org/uupload/imd.website/wcc/scoreboard.pdf>, diakses 16 Maret 2016).
- Anas, T. "Kinerja Ekspor Indonesia dan Sektor Manufaktur", (<http://www.euind-tcf.com/id/kinerja-ekspor-indonesia-dan-sektor-manufaktur/>, diakses pada 11 Maret 2016).
- Tambunan, Tulus. "Arah Kebijakan Ekonomi Indonesia Dalam Perdagangan Dan Investasi Riiil". Pusat Studi Industri dan UKM, Universitas Trisakti, (<http://www.kadin-indonesia.or.id/enm/images/dokumen/KADIN-98-3090-22082008.pdf>, diakses 29 April 2016).

Nurhayat, Wiji. "Dengan 3 Hal Ini, Aktivitas di Pelabuhan Bitung Bisa Naik 120%", (<http://finance.detik.com/read/2014/09/04/190016/2681786/4/dengan-3-hal-ini-aktivitas-di-pelabuhan-bitung-bisa-naik-120>, diakses 17 Februari 2015).

## **Dokumen**

Berita Resmi Statistik dalam <https://www.bps.go.id/Brs/view/id/1207> diakses 26 Agustus 2016.

Berita Resmi Statistik BPS Provinsi Jawa Timur No. 33/05/35/Th.XIII, 4 Mei 2015.

Berita Resmi Statistik Provinsi Sulawesi Utara No.48/8/71/Th. IX, 3 Agustus 2015

Berita Resmi Statistik Provinsi Sulawesi Utara No.33/5/71/Th. IX, 4 Mei 2015.

## EPILOG

Kerja keras Indonesia sebagai tuan rumah KTM WTO ke-9 di Bali Desember 2013 dalam memfasilitasi para delegasi konferensi untuk membahas skema perdagangan global yang baru telah membuahkan hasil. Di akhir konferensi disepakati Paket Bali yang memuat tiga isu penting, salah satunya mengenai fasilitasi perdagangan. Perjanjian FP bertujuan untuk mendorong pertumbuhan perdagangan global dengan memperbaiki atau mendorong kelancaran arus keluar-masuk barang di pelabuhan dan dalam perjalanan (*transit*), terutama menyangkut pergerakan, pengeluaran, dan perizinannya (*movement, release, and clearance*). Manfaat dari FP telah banyak dibahas oleh para ahli ataupun pengamat, termasuk dibahas dalam buku ini. Sekali lagi intinya, seperti disampaikan Menteri Perdagangan saat itu, Gita Wirjawan, FP mengatur kelancaran arus keluar-masuk barang di pelabuhan secara cepat, mudah, murah sehingga perdagangan internasional dapat semakin ditingkatkan dan terjadi pembentukan harga yang menguntungkan bagi konsumen. Menteri Perdagangan lebih lanjut mengemukakan FP akan sangat membantu Indonesia karena upaya penetrasi pasar di Asia, Timur Tengah, Afrika, dan Amerika Latin akan dapat dilakukan secara lebih pasti dan mudah, serta terbebas dari hambatan-hambatan di pelabuhan seperti yang terjadi saat ini.

Seperti banyak perjanjian atau kesepakatan internasional lainnya, perjanjian tersebut mulai berlaku (*enter into force*) apabila sejumlah anggotanya (umumnya lebih dari 50 persen) telah meratifikasinya. Untuk FP disepakati oleh seluruh anggota WTO

bahwa perjanjian ini mulai berlaku pada saat dua per tiga anggota telah meratifikasi dan menyampaikannya atau menotifikasinya secara formal ke WTO. Bentuk ratifikasi atau pengakuan tersebut diserahkan sepenuhnya kepada mekanisme yang ada di masing-masing negara. Ada negara yang meratifikasi cukup oleh kepala pemerintahan atau kepala negara, ada juga negara yang proses ratifikasinya harus ditetapkan melalui persetujuan legislatif, misalnya dalam bentuk Undang-Undang (UU).

Di Indonesia sesuai dengan isu atau topik dari isi perjanjian, ratifikasi suatu perjanjian internasional dapat dilakukan melalui UU atau Kepres. Untuk meratifikasi perjanjian FP ini, dengan mengacu pada ratifikasi Persetujuan Pembentukan WTO yang melalui UU yaitu UU No. 7 Tahun 1994 dan berdasarkan UU No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional, ratifikasi perjanjian FP oleh Indonesia dilakukan dengan UU.

Manfaat FP dapat diraih apabila suatu negara siap mengimplementasikan secara penuh pengaturan yang ada dalam naskah perjanjian tersebut. Apabila tidak memiliki kemampuan tersebut, dikhawatirkan negara anggota akan tidak dapat mengkapitalisasi keuntungan yang mungkin diraih. Lembaga WTO memahami benar hal tersebut. Dalam rilis WTO bulan Mei 2016, badan dunia ini menyatakan untuk pertama kalinya dalam sejarah WTO, persyaratan untuk mengimplementasikan perjanjian FP ini secara langsung dikaitkan dengan kapasitas atau kemampuan negara tersebut dalam menerapkannya. Pada salah satu butir perjanjian FP disebutkan bahwa bantuan dan dukungan harus disediakan untuk membantu negara anggota memiliki kapasitas itu. Sehubungan dengan itu disediakan fasilitas perjanjian FP (*Trade Facilitation Agreement Facility*, TFAF) atas permintaan para anggota dari negara berkembang dan kurang berkembang, untuk menjamin bahwa negara-negara tersebut menerima bantuan yang diperlukan dalam meraih manfaat sepenuhnya dari

perjanjian FP dan untuk mendukung pencapaian tujuan utama dari implementasi penuh FP oleh seluruh anggota.

Menurut WTO, dikutip dari *World Trade Report* yang dirilis Oktober 2015, implementasi FP memiliki potensi untuk meningkatkan nilai ekspor barang dagangan sampai satu USD 1 triliun per tahun. Negara berkembang diperkirakan akan dapat memperoleh manfaat secara signifikan dari FP, yaitu lebih dari setengah potensi manfaat tersebut.

Bagi Indonesia, seperti juga diulas dalam buku ini, guna meraih manfaat keikutsertaan dalam perjanjian FP diperlukan investasi guna meningkatkan kapasitas nasional, baik di perbatasan/pelabuhan (*border*) maupun di dalam wilayah negara (**Hariyadi**). Investasi dilakukan untuk penyediaan infrastruktur fisik, pengembangan sistem perangkat lunak, dan peningkatan kapasitas SDM. Investasi di dalam wilayah negara diperlukan agar pelaku ekonomi di daerah, baik produsen maupun konsumen dapat merasakan manfaat dari keterlibatan Indonesia dalam kesepakatan internasional ini.

Buku ini telah mencoba membahas sebagian investasi yang perlu dilakukan untuk menyongsong pemberlakuan perjanjian FP. Di pelabuhan, penerapan INSW dan penyelenggaraan karantina yang prima harus dipersiapkan dengan baik (**Yuni Sudarwati** dan **Iwan Hermawan**). Untuk itu perlu ada investasi di bidang penyediaan peralatan dan pengembangan SDM pelaksanaanya. Sosialisasi dan komunikasi intensif terhadap pemangku kepentingan tentang INSW dan penyelenggaraan karantina perlu dilakukan dengan intensif, sebelum perjanjian FP benar-benar berlaku. Bersamaan dengan upaya penyiapan fasilitas pendukung FP, di sisi lain yaitu pemanfaat potensial dari perjanjian FP juga perlu dipersiapkan. Dalam buku ini dilaporkan bahwa walaupun pimpinan pemda provinsi sudah memahami perlunya FP bagi kemajuan perdagangan dan perekonomian daerah, tetapi investasi

di sektor pendukung masih lemah dan terbatas. Pemahaman tentang FP antaraparat di daerah juga masih sangat beragam, sehingga kesamaan kecepatan dan gerak agak susah diwujudkan (**Lukman Adam**).

Sektor-sektor ekonomi juga harus berbenah diri. Di sektor industri manufaktur, pemerintah sudah melakukannya dengan membuat Klaster Industri Prioritas, namun tidak semua daerah segera meresponsnya. Baru 18 provinsi dan lima kabupaten kota yang menindaklanjutinya dengan membuat *roadmap* industri unggulan di daerahnya (**Dewi Wuryandani**). Sehubungan dengan itu, masih banyak pekerjaan rumah yang harus dilakukan, baik oleh pemerintah di pusat maupun di daerah guna membangun kapasitas prima di setiap sektor ekonomi, agar manfaat keikutsertaan Indonesia dalam FP dapat dirasakan secara signifikan oleh negara dan masyarakat.

WTO telah secara resmi membuka bagi anggotanya untuk menotifikasi ratifikasi yang dilakukan oleh masing-masing negara mulai tanggal 27 November 2014, atau hampir satu tahun setelah Paket Bali disepakati. Berdasarkan laporan WTO, setelah lebih dari satu setengah tahun pembukaan ratifikasi, pada tanggal 29 Juli 2016 jumlah negara yang sudah mendepositkan ratifikasinya baru 90 atau kurang dari dua per tiga anggota WTO. Syarat dari jumlah negara yang meratifikasi dan melaporkannya ke WTO agar perjanjian FP berlaku adalah minimal 107 dari 161 negara anggota WTO. Indonesia tidak termasuk ke dalam 90 negara tersebut, karena sampai saat ini belum melakukan ratifikasi. Berdasarkan rilis WTO negara-negara negara besar sudah meratifikasi perjanjian FP, yaitu Amerika Serikat (mendepositkan ratifikasi pada Januari 2015), Jepang dan Australia (Juni 2015), China (September 2015), Ekonomi Eropa (28 negara, Oktober 2015), Brazil (Maret 2016), dan India (April 2016). Demikian juga

delapan negara ASEAN sudah menyampaikan ke WTO ratifikasi negaranya atas perjanjian FP tersebut.

Bagi Indonesia, ratifikasi perjanjian FP akan dilakukan melalui UU. Dalam program legislatif nasional (Prolegnas) RUU Ratifikasi Perjanjian FP ini sudah dimasukkan dalam kelompok RUU Ratifikasi Perjanjian Internasional. Mengingat Indonesia sebagai tuan rumah yang secara sungguh-sungguh mendorong dan memfasilitasi tercapainya kesepakatan atas perjanjian FP ini dan menimbang bahwa FP ini mempunyai potensi akan dapat memperlancar arus lalu lintas keluar-masuk barang yang dapat meningkatkan pertumbuhan dan volume perdagangan internasional dari negeri ini, maka pembahasan dan pengesahan RUU Ratifikasi Perjanjian FP ini seyogyanya dapat menjadi prioritas Prolegnas.

Sebagaimanapun baiknya suatu perjanjian, sekeras apapun itikad kita untuk memanfaatkannya, bila perangkat keras dan perangkat lunaknya tidak dipersiapkan dengan baik termasuk kesiapan SDM-nya, maka kemampuan untuk meraih manfaat tersebut akan terbatas, dan bahkan bisa saja Indonesia akan berada pada kelompok yang dirugikan dengan perjanjian tersebut. Untuk itu, sebagai bangsa yang sedang membangun untuk meningkatkan kesejahteraan rakyatnya di seluruh wilayah negara, meningkatkan kapasitas dan keberdayaan sebagai bangsa perlu dilakukan secara sistematis dan terukur, termasuk melalui FP ini.

Semoga berhasil.

**Editor**  
**Achmad Suryana**

## INDEKS

### A

Agribisnis 96, 130, 131, 136, 179  
*ASEAN Single Window* 13, 45, 48,  
67, 179

### B

Badan Usaha Milik Negara 135,  
179

### C

*Clearance stage* 179  
*Conflict of interest* 179

### D

Daya saing 146, 168, 179

### E

Ekspor xvii, 46, 66, 79, 82, 96,  
107, 108, 114, 127, 133,  
142, 147, 152, 155, 160,  
167, 169, 170, 179

### F

Fasilitasi Perdagangan iii, iv, vii,  
ix, xxi, xxii, xxiii, xxiv, 9, 10,  
26, 27, 35, 76, 78, 82, 87,  
91, 92, 93, 96, 106, 116,  
117, 120, 132, 137, 179

### I

*Indonesia National Single Window*  
iv, x, xii, xxii, 13, 45, 46, 57,  
59, 66, 78, 98, 132, 179  
Infrastruktur 31, 59, 117, 128,  
136, 140, 179  
*Inland Free Trade Arrangement*  
(FTA) 180

### J

Jawa Timur xv, xvi, xvii, xix, xxiii,  
60, 61, 62, 67, 68, 90, 91,  
119, 127, 128, 129, 132,  
134, 135, 139, 142, 158,  
159, 161, 162, 163, 180

### K

Karantina xiv, xxii, xxiii, 29, 32,  
60, 61, 62, 67, 73, 74, 75,  
76, 78, 80, 81, 82, 85, 86,  
87, 89, 90, 91, 92, 93, 94,  
95, 97, 98, 99, 100, 101,  
105, 106, 107, 108, 109,  
133, 159, 167, 170, 180  
Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)  
180  
Kebijakan publik 119, 180  
Kelapa sawit 180

Kendala xv, xvii, xxii, xxiii, 27, 59,  
129, 132, 139, 153, 171,  
180

Komunikasi xxii, 55, 56, 63, 66,  
180

Koordinasi 130, 180

## L

Listrik xvii, 133, 180

## P

Pelaku usaha 131, 180

Pemerintah Daerah iii, ix, xxiii,  
xxiv, 91, 92, 93, 96, 106,  
132, 133, 180, 185

Perdagangan ii, iii, iv, vii, ix, xxi,  
xxii, xxiii, xxiv, 1, 3, 6, 9, 10,  
11, 14, 15, 20, 26, 27, 28,  
29, 30, 31, 33, 35, 40, 41,  
60, 61, 62, 67, 68, 73, 75,  
76, 78, 82, 84, 86, 87, 89,  
91, 92, 93, 96, 98, 99, 105,  
106, 107, 116, 117, 120,  
121, 122, 132, 133, 134,  
137, 146, 148, 149, 150,  
154, 158, 160, 167, 169,  
171, 173, 179, 180, 181,  
184, 185, 186

Perdagangan internasional 180

Perizinan terpadu satu pintu  
(PTSP) 180

Pertanian i, iv, xiv, 32, 60, 61, 62,  
67, 68, 71, 73, 75, 80, 81,  
82, 85, 87, 91, 93, 94, 95,  
97, 98, 99, 102, 106, 107,  
109, 133, 134, 135, 167,  
180, 184, 185, 187

Pertumbuhan ekonomi 181

Promosi ekonomi 181

Proteksionisme 181

Pungutan 181

## R

Reformasi Perdagangan 181

Retribusi 131, 181, 185

## S

*Sanitary and Phytosanitary* xiv,  
xxii, 12, 72, 74, 181

Sistem logistik 181

Sosialisasi 63, 64, 97, 102, 109,  
175, 181

Sulawesi Utara xv, xvi, xvii, xix,  
xxiii, xxiv, 60, 61, 62, 63, 68,  
93, 96, 119, 129, 130, 131,  
133, 134, 139, 158, 159,  
160, 162, 163, 164, 165,  
172, 181

## T

*Trans-Pacific Partnership* (TPP)  
18, 114, 181

## U

Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah  
(UMKM) 181

## W

*World Trade Organization* vii, 1,  
10, 27, 41, 71, 72, 104, 148,  
181

## BIOGRAFI PENULIS

**Hariyadi** lahir di Banyumas, 11-12-1970, Peneliti Madya bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik pada Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI, Jakarta, (1997-sekarang). Menyelesaikan pendidikan S-1 pada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta (1990-95) dan *Master in Public Policy Programme, Faculty of Economics, Business and Policy Studies, Univ. of Brunei Darussalam, Brunei Darussalam* (2001-02). Serangkaian kursus yang pernah diikuti antara lain, *Joint Training Program in Parliamentary Research and Information Service Provision, the Centre for Democratic Institutions, Parlemen Australia, Canberra, 16-27 Agustus 1999, Parliamentary Internship Program (ITEC Plan Sponsorship), Lok Sabha Secretariat, New Delhi India, 1-30 November 2007, Advanced Professional Training,*

*Mobilizing Global Governance (MGGL), Bonn, Republik Federal Jerman, Juni-Desember 2011* dan magang dalam kerangka *Masterpiece Phase* di Badan Lingkungan Uni Eropa, Kopenhagen, Denmark (Oktober-Desember 2011). Di samping aktif dalam kegiatan sosial, juga aktif menulis di beberapa media nasional dan lokal. Surat elektronik dapat dialamatkan ke: hariyadi@dpri.go.id.

**Yuni Sudarwati, S.P., MSI** lahir di Purwokerto, tanggal 6 Juni 1977. Pendidikan S1 dengan jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada diselesaikan pada tahun 2000, setelah itu melanjutkan pendidikan di jenjang S2 pada Program Studi Manajemen, Magister Sains Ilmu Ekonomi Universitas Gadjah Mada dan lulus

pada tahun 2003. Pekerjaan sebagai peneliti di bagian Ekonomi dan Kebijakan Publik, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI dimulai sejak tahun 2009. Adapun kepakaran yang dikuasai adalah bisnis dan manajemen, dengan kekhususan di bidang manajemen pemasaran dan manajemen sumber daya manusia. Beberapa karya tulis ilmiah yang telah dihasilkan antara lain Upaya Indonesia Menghadapi Migrasi Tenaga Kerja dalam Komunitas Ekonomi ASEAN (KEA) 2015 (dimuat pada *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik P3DI*, vol. 5, No. 1, Juni 2014), Strategi Pengembangan Merek Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (dimuat pada *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik P3DI*, Vol. 4, No. 1, Juni 2013), dan Studi Perbandingan Antara Undang-Undang No. 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian dengan Rancangan Undang-Undang Koperasi 2010 (dimuat pada Widyaiset Vol. 15, No.1 April 2012). Surat elektronik dapat dialamatkan ke: yuni.sudarwati@dpr.go.id.

**Iwan Hermawan, SP., MSi** lahir di Malang tanggal 11 Juni 1978. Pendidikan S1 dengan jurusan Sosial Ekonomi Pertanian, Fakultas Pertanian-Universitas Brawijaya diselesaikan pada tahun 2002, setelah itu jenjang pendidikan dilanjutkan ke S2 pada Program Studi Ilmu Ekonomi-Institut Pertanian Bogor dan lulus pada tahun 2008. Saat ini pendidikan S3 dengan Program Studi Ilmu Ekonomi-Universitas Indonesia sedang dirampungkan. Pekerjaan sebagai peneliti di bagian Ekonomi dan Kebijakan Publik, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI dimulai sejak tahun 2009. Adapun kepakaran yang dikuasai adalah ekonomi terapan dengan kekhususan di bidang ekonomi makro, ekonomi pertanian, dan perdagangan internasional. Beberapa karya tulis ilmiah yang dihasilkan, antara lain *The Rice Import Determinant and Trade Liberalization in Jokowi Era* (dipresentasikan di 13<sup>th</sup> Indonesian Regional Science Association Conference) tahun 2016, Analisis Daya Saing Rempah Indonesia di Pasar ASEAN: Periode

Pra dan Pasca Krisis Ekonomi Global (dimuat pada *Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan*, Vol. 9, No. 2, Tahun 2015), dan Analisis Dampak Kebijakan Subsidi Pupuk Urea dan TSP terhadap Produksi Padi dan Capaian Swasembada Pangan di Indonesia (dimuat pada *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik P3DI*, Vol. 5, No. 1, Juni 2014). Surat elektronik dapat dialamatkan ke: [iwan.hermawan@dpr.go.id](mailto:iwan.hermawan@dpr.go.id).

**Lukman Adam**, Peneliti Muda bidang ekonomi dan kebijakan publik di Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Menyelesaikan studi S1 dan S2 di Institut Pertanian Bogor. Kepakarannya adalah ilmu kebijakan. Topik penelitian yang telah dilakukan penulis adalah kelautan (2011), pesisir (2012), energi baru terbarukan (2013), karantina hewan, ikan, dan tumbuhan (2014), fasilitasi perdagangan (2015), dan kebijakan percepatan pembangunan daerah kepulauan (2016). Mulai tahun 2010 sampai September 2016, penulis terlibat aktif dalam pembahasan RUU yang terkait dengan pangan, pertanian, perikanan, dan kehutanan. Surat elektronik dapat dialamatkan ke: [mada.kenn@gmail.com](mailto:mada.kenn@gmail.com).

**Dewi Wuryandani** lahir di Jakarta tanggal 13 Agustus 1979. Pendidikan S1 dengan jurusan Teknik Kimia Fakultas Teknologi Industri di Universitas UPN "Veteran" Yogyakarta dan melanjutkan pendidikan S2 dengan jurusan Keuangan Manajemen Ekonomi-Magister Ekonomi Universitas Gadjah Mada di Yogyakarta. Bekerja di Sekretariat Jenderal DPR RI mulai tahun 2009 sebagai Peneliti Muda bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik di Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Beberapa topik penelitian tentang ekonomi dan kebijakan publik telah dilakukan penulis seperti: Pembangunan Daerah Tertinggal (2011), Sistem dan Prosedur Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (2011), Kebijakan Pemerintah Daerah dalam Meningkatkan Volume Perdagangan Non Migas (2012), Industri Kreatif (2012), Kawasan Pariwisata Khusus

(2013), Membangun Iklim Investasi dalam Menggerakkan UMKM (2013) serta Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Pembangunan Daerah Otonomi Baru (2014). Kebijakan Pemerintah dalam Meningkatkan Daya Saing melalui Perdagangan Internasional (2015), dan Pemerintah dalam Meningkatkan Daya Saing Produk Pangan Lokal (2015). Surat elektronik dapat dialamatkan ke: *dewi.wuryandani@dpr.go.id*.

## BIOGRAFI EDITOR

**Achmad Suryana** lahir di Tasikmalaya, Jawa Barat, Juli 1954 adalah Profesor Riset/Peneliti Utama pada Pusat Sosial Ekonomi dan Kebijakan Pertanian (PSEKP), Kementerian Pertanian; alumni Institut Pertanian Bogor (Insinyur Sosial Ekonomi Pertanian dan Magister Sains Ekonomi Pertanian) dan *North Carolina State University* (Ph.D *in economics*). Achmad Suryana sejak awal berkarir di Kementerian Pertanian, pernah menjabat sebagai Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Pertanian (2004-2008) dan Kepala Badan Ketahanan Pangan (2008-2014). Pada saat mengemban jabatan terakhir tersebut, Achmad Suryana beberapa kali mewakili Indonesia menjadi Ketua Delegasi pada berbagai pertemuan internasional tentang ketahanan pangan yang diselenggarakan FAO, APEC, dan ASEAN. Pada tahun 2013, Achmad Suryana menjadi Ketua *Policy Partnership on Food Security* APEC. Achmad Suryana menjadi Ketua Kelompok Kerja Pemerintah dalam tiga pembahasan Undang-Undang, yaitu UU No. 4 Tahun 2006 tentang Pengesahan *International Treaty on Plant Genetic Resources for Food and Agriculture*, UU No. 18 Tahun 2012 tentang Pangan, dan UU No. 19 Tahun 2013 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Petani.

