

BAB 4

UPAYA PENGEMBANGAN KEGIATAN PERDAGANGAN DENGAN KAWASAN ASEAN

4.1. Fasilitasi Perdagangan Melalui Sistem ASEAN Single Window dan Indonesia Single Window

4.1.1 ASEAN Single Window

Disepakatinya berbagai kesepakatan ekonomi dalam lingkup ASEAN, telah mendorong negara-negara ASEAN untuk lebih mengintegrasikan lagi ekonominya ke dalam suatu jalinan kerjasama yang lebih erat, guna membentuk suatu komunitas ekonomi ASEAN (AEC) pada tahun 2020 (selanjutnya dipercepat menjadi tahun 2015). Keinginan untuk mengintegrasikan ekonomi ASEAN kemudian dituangkan ke dalam Declaration of ASEAN Concord II di Bali yang ditandatangani oleh para Kepala Negara ASEAN pada tahun 2003. Salah satu hal yang ingin diintegrasikan tersebut adalah berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan ekspor dan impor yang ada di kawasan ASEAN.

Dalam hal ini negara-negara ASEAN menginginkan agar prosedur ekspor dan impor yang dimiliki oleh masing-masing negara ASEAN dapat di simplifikasi, diharmonisasi, diotomasi, dan pada akhirnya diintegrasikan. Upaya simplifikasi, harmonisasi, otomasi, dan integrasi prosedur ekspor dan impor ini sendiri dapat dikatakan merupakan kelanjutan dari kesepakatan AFTA yang telah ada sebelumnya. Dimana setelah dilakukan penghapusan berbagai hambatan tarif dan non-tarif melalui kesepakatan AFTA, langkah selanjutnya yang perlu dilakukan adalah membenahi prosedur ekspor dan impor yang ada. Dengan dihapuskannya berbagai hambatan tarif dan non-tarif tersebut serta dibenahinya prosedur ekspor dan impor yang ada, maka diharapkan kegiatan perdagangan intra-ASEAN akan dapat semakin berkembang.

Sebagai tindak lanjut dari keinginan untuk melakukan upaya simplifikasi, harmonisasi, otomasi, dan integrasi prosedur ekspor dan impor tersebut maka pada tanggal 9 Desember 2005 di Kuala Lumpur, Malaysia, para Menteri Ekonomi ASEAN menandatangani Agreement to Establish and Implement The ASEAN Single Window (dikenal dengan nama *ASW Agreement*)⁷⁶. *ASW Agreement* ini merupakan kesepakatan yang mewajibkan setiap negara ASEAN untuk membangun sistem *National Single Window* (NSW) untuk kemudian diintegrasikan ke dalam sistem ASEAN Single Window (ASW). Penjelasan teknis dari *ASW Agreement* ini kemudian dituangkan ke dalam *Protocol to Establish and Implement The ASEAN Single Window* (dikenal dengan nama *ASW Protocol*) yang ditandatangani oleh para Menteri Keuangan ASEAN pada bulan Desember 2006.

Secara sederhana, NSW didefinisikan sebagai suatu sistem yang memungkinkan untuk dilakukannya,

1. *A single submission of data and information*
2. *A Single and synchronous processing of data and information*
3. *A single decision-making for customs release and clearance. A single decision-making shall be uniformly interpreted as a single point of decision for the release of cargoes by the customs, if require, taken by line ministries and agencies and communicated in a timely manner to the customs*⁷⁷

sedangkan ASW didefinisikan sebagai suatu lingkungan dimana sistem NSW dari negara-negara ASEAN dioperasikan dan diintegrasikan⁷⁸.

Dalam hal ini tujuan dibangunnya sistem NSW dan ASW tersebut adalah untuk meningkatkan kinerja pelayanan atas lalu-lintas barang di kawasan ASEAN, khususnya yang menyangkut

⁷⁶ Harian Kompas edisi 11 Desember 2005, hal.6

⁷⁷ Lihat dalam *ASW Agreement* artikel 1 ayat 2

⁷⁸ Lihat dalam *ASW Agreement* artikel 1 ayat 1

masalah kepabeanan dan kargo. Oleh karena itu ada 4 prinsip yang menjadi dasar bagi pengimplementasian sistem NSW dan ASW ini, yaitu konsistensi, simplifikasi, transparansi, dan juga efisiensi⁷⁹.

Secara sederhana, apa yang dikehendaki oleh ASW *Agreement* tersebut adalah agar masing-masing negara ASEAN dapat membuat suatu *Commonportal*, yang memungkinkan dilakukannya pertukaran data dalam rangka *customs clearance and cargo release* dalam satu layanan tunggal elektronik. *Common-portal* yang ada di masing-masing negara ASEAN itulah yang kemudian diintegrasikan ke dalam *common-portal* ASW, sehingga memungkinkan dilakukannya pertukaran data dalam rangka *customs clearance and cargo release* secara lebih luas lagi ditingkat ASEAN.

Sistem NSW yang ada di masing-masing negara ASEAN tersebut diharapkan sudah dapat diujicobakan pada akhir tahun 2007. Dan selanjutnya, diharapkan sistem NSW tersebut sudah dapat diintegrasikan ke dalam sistem ASW pada akhir tahun 2008 untuk negara ASEAN-6 (Brunei, Filipina, Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand), dan pada akhir tahun 2012 untuk negara ASEAN-4 (Kamboja, Laos, Myanmar, dan Vietnam)⁸⁰.

4.1.2. Indonesia National Single Window

Sebagai tindak lanjut dari apa yang telah disepakati dalam ASW *Agreement* dan ASW *Protocol*, maka Menteri Koordinator Bidang Perekonomian telah mengeluarkan SK No. Kep-22/M.EK.ON/ 03/ 2006 tentang Pembentukan Tim Persiapan National Single Window (biasa disebut Tim Persiapan NSW). Tim Persiapan NSW ini diketuai oleh Menteri Keuangan, dengan wakil ketuanya adalah Menteri Perdagangan dan Menteri Perhubungan, dan beranggotakan unsur-unsur pejabat dari departemen/ instansi

⁷⁹ Lihat dalam ASW *Agreement* artikel 4

⁸⁰ Satgas Bidang K2PEI, National Single Window & ASEAN Single Window (print out presentasi power Point), hal. 2

terkait. Tim inilah yang bertanggungjawab untuk membangun, menguji coba, mengoperasikan, dan mengembangkan (khususnya pada tahap awal) sistem NSW di Indonesia (selanjutnya disebut sebagai Indonesian National Single Window (INSW)). Dalam pelaksanaannya di lapangan, Tim Persiapan NSW ini dibantu oleh 5 satuan tugas (satgas), yaitu:

- 1) Satgas Bidang Perencanaan dan Kerjasama Internasional
- 2) Satgas Bidang Keterpaduan Ketentuan dan Prosedur Ekspor dan Impor (K2PEI)
- 3) Satgas Bidang Teknologi Informasi
- 4) Satgas Bidang Kepelabuhan
- 5) Satgas Bidang Kebandarudaraan⁸¹.

Bagi Indonesia sendiri, pembangunan dan pengembangan sistem INSW ini bukan hanya sebagai konsekuensi dari ditandatanganinya Deklarasi *Ball Concord II*, ASW Agreement, ataupun ASW Protocol. Lebih dari itu, pembangunan dan pengembangan sistem INSW ini juga merupakan salah satu jawaban atas kebutuhan nasional terkait masalah kelancaran arus lalu-lintas barang ekspor dan impor, iklim investasi nasional, dan percepatan pengembangan sektor riil sebagaimana yang telah diamanatkan oleh Keppres No. 54 Tahun 2002 (Keppres No. 24 Tahun 2005) tentang Tim Koordinasi Peningkatan Kelancaran Arus Barang Ekspor dan Impor, Instruksi Presiden (Inpres) No.3 Tahun 2006 tentang Paket Kebijakan Perbaikan Iklim Investasi, dan Inpres No. 6 Tahun 2007 tentang Kebijakan Percepatan Pengembangan Sektor Riil dan Pemberdayaan UKM.

Diterbitkannya Keppres maupun Inpres ini sendiri dilatarbelakangi oleh beberapa kondisi riil yang ada di lapangan, antara lain berupa⁸²:

⁸¹ *Ibid.*, hal.3

⁸² Tim Persiapan NSW RO, Penerapan system NSW dan ASW di Indonesia (booklet), hal 2

- a. Masih terlalu lamanya lead-time waktu penanganan atas barang ekspor dan impor yang ada di Indonesia (berdasarkan studi yang dilakukan oleh Japan International Cooperation Agency/ JICA pada tahun 2005, lead-time untuk penanganan barang impor rata-rata memakan waktu 55 hari).
- b. Masih besarnya biaya yang harus dikeluarkan oleh pelaku usaha untuk penanganan atas barang ekspor dan impor yang dimilikinya, sehingga mengakibatkan ekonomi biaya tinggi (high cost economy).
- c. Tingkat validitas dan akurasi data atas transaksi dan kegiatan ekspor dan impor masih belum memadai, terutama yang terkait dengan data perijinan ekspor dan impor.
- d. Perlunya kontrol yang lebih baik terhadap lalu-lintas barang ekspor dan impor, terutama untuk menangani masalah yang terkait dengan isu terorisme *transnational crime*, *drug trafficking*, *illegal activity*, *intellectual property right*, dan perlindungan konsumen.

Dengan kondisi yang demikian, maka visi dari sistem INSW yang ingin dibangun tersebut adalah terwujudnya lingkungan “*National Single Window*” di Indonesia, yaitu sistem layanan tunggal elektronik untuk memfasilitasi pengajuan informasi standar guna menyelesaikan semua pemenuhan persyaratan dan ketentuan, serta semua kegiatan yang terkait dengan kelancaran arus barang ekspor, impor, dan transit, dalam rangka meningkatkan daya saing nasional. Sedangkan misi yang ingin dicapai adalah terciptanya suatu sistem layanan publik yang terintegrasi dalam hal penanganan atas lalu-lintas barang ekspor dan impor⁸³.

Bila kita menelaah isi visi dan misi tersebut, maka kita akan dapat melihat bahwa paling tidak ada 4 tujuan umum yang ingin

⁸³ Tim Persiapan NSW RI. Blue print Penerapan Sistem NSW di Indonesia (slide untuk bahan presentasi pada tanggal 28 Agustus 2007 di Hotel Borobudur, Jakarta). Hal 6.

dicapai dari upaya pembangunan dan pengembangan sistem INSW tersebut :

- a. Mempercepat penyelesaian proses ekspor dan impor melalui peningkatan efektifitas dan kinerja pelayanan atas lalu-lintas barang ekspor dan impor.
- b. Meminimalkan waktu dan biaya yang diperlukan dalam penanganan atas lalu-lintas barang ekspor dan impor, terutama yang terkait dengan proses *customs clearance and cargo release*.
- c. Meningkatkan validitas dan akurasi data yang terkait dengan kegiatan ekspor dan impor.
- d. Meningkatkan daya saing nasional dan mendorong masuknya investasi.

Mengingat bahwa pembangunan dan pengembangan sistem INSW ini juga ditujukan untuk memenuhi kebutuhan nasional, maka proses pembangunan dan pengembangan tersebut perlu mempertimbangkan beberapa kondisi terkait pelayanan dan penanganan atas kegiatan ekspor dan impor yang ada di Indonesia saat ini. Hal-hal yang perlu menjadi pertimbangan tersebut antara lain adalah⁸⁴:

- a. Kondisi sistem pelayanan kepabeanan, dimana sistem pelayanan kepabeanan yang ada sudah cukup memadai untuk mendukung penerapan sistem INSW.
- b. Saat ini penggunaan sistem Penukaran Data Elektronik (sistem PDE) sudah mencapai 85% dari total kegiatan layanan impor dan 90% dari total kegiatan layanan ekspor.
- c. Kondisi sistem pelayanan perijinan, dimana terdapat 4 kategori sistem pelayanan perijinan, yaitu tipe A (manual), tipe B (semi manual), tipe C (elektronik non-koneksi NSW), dan tipe D (elektronik koneksi NSW). Selain itu, 5 instansi pemerintah,

⁸⁴ *Ibid.*, hal. 11

yaitu Direktorat Jenderal Bea & Cukai (DJBC), Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri (DJ Daglu), Badan Pengawasan Obat dan Makanan (BPOM), Badan Karantina Pertanian (Baratan), dan Pusat Karantina Ikan (Puskari), sudah relatif siap untuk menerapkan sistem INSW.

- d. Kondisi pelayanan yang ada di instansi pemerintah saat ini, adalah (1) Pada instansi pemerintah (DJBC, DJ Daglu, BPOM, Baratan, dan Puskari) sudah memiliki sistem pelayanan secara elektronik, (2) Standar dan format elemen data pada kelima instansi pemerintah tersebut sudah mengacu pada WCO Data Model (3) Terdapat potensi kendala sebab masing-masing instansi pemerintah sudah memiliki provider sendiri, (4) Semua instansi pemerintah (kecuali DJBC) belum memiliki dasar hukum bagi proses perijinan secara elektronik, dan (5) Skala prioritas yang dimiliki oleh masing-masing instansi dalam penerapan sistem pelayanan elektronik berbeda-beda.
- e. Kondisi pendukung lainnya, adalah (1) Kesiapan masyarakat pengguna jasa di tiap-tiap daerah berbeda-beda (misalnya saja masyarakat pengguna jasa di Jakarta sudah lebih siap dibanding di daerah-daerah lainnya), (2) Belum memadainya kapasitas infrastruktur pendukung yang ada di beberapa daerah, dan (3) Perlunya manajemen perubahan (change management) yang baik dalam melaksanakan perubahan sistem dan tata-laksana yang telah ada.
- f. Sampai Juli 2007 sudah berhasil diidentifikasi sebanyak 48 jenis dokumen ekspor, 106 jenis dokumen impor, dan 23 jenis dokumen pendukung, yang ada di 36 instansi pemerintah setingkat Eselon I dan Eselon II.

Karena itu kebijakan dalam pengembangan portal INSW ini akan sedikit berbeda dengan apa yang diatur dalam *ASW Agreement* maupun *ASW Protocol*. Dalam hal ini kebijakan

pengembangan portal INSW akan didasarkan pada kondisi khusus dan karakteristik pelayanan ekspor dan impor yang ada di Indonesia, bilamana sistem yang akan dikembangkan tersebut mencakup 2 komunitas layanan utama (sistem 2 pilar)⁸⁵, yaitu :

1. *Trade System* (dikenal dengan nama *TradeNet*)

Merupakan sistem yang mengintegrasikan antara sistem kepabeanan dengan sistem perijinan dari seluruh instansi pemerintah. Sistem ini ditujukan untuk mendorong percepatan dalam penyelesaian dokumen pelayanan ekspor dan impor (*flow of document*). Dalam hal ini data yang dipertukarkan melalui portal INSW adalah data tentang realisasi ekspor dan impor (dari DJBC) dan data perijinan ekspor dan impor (dari instansi pemerintah).

2. *Port System* (dikenal dengan nama *PortNet*)

Merupakan sistem yang mengintegrasikan antara sistem kepabeanan dengan sistem kepelabuhan/ kebandarudaraan. Sistem ini ditujukan untuk mendorong percepatan dalam penanganan lalu-lintas fisik barang ekspor dan impor (*flow of goods*). Dalam hal ini data yang dipertukarkan melalui portal INSW adalah data *cargo manifest (inward/outward)* dan *release approval (SPPB/ PE)* (dari DJBC) serta data *discharge list/ loading list* dan *gate in/ gate out list* dari pihak pengelola pelabuhan/ bandara.

Secara garis besar terdapat 5 komponen entitas pendukung sistem INSW ini yaitu (1) Seluruh instansi pemerintah dan institusi pendukung lainnya (misalnya pihak perbankan dan pengelola pelabuhan/ bandara) yang bertanggung jawab untuk memasok layanan ke dalam sistem INSW sesuai dengan *Service Level Agreement (SLA)* yang telah disepakati, (2) Masyarakat dunia usaha selaku pengguna jasa layanan sistem INSW, (3) Sistem

⁸⁵ Tim Persiapan NSW RI, *Blueprint Penerapan Sistem NSW di Indonesia*, hal. 18-20

NSW yang ada di negara ASEAN lainnya, dan (4) Pihak pengelola sistem INSW⁸⁶.

Harus disadari bahwa pekerjaan pembangunan dan pengembangan sistem INSW ini merupakan pekerjaan yang sangat kompleks. Karena itu, sebelum proses pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian sistem INSW ini dilaksanakan, ada beberapa hal yang harus dilakukan terlebih dahulu⁸⁷, yaitu;

- a. Melakukan standarisasi data/ informasi dan penyelarasan dengan proses *customs clearance and cargo release*, dalam rangka pengkolaborasi sistem di masing-masing entitas ke dalam sistem INSW.
- b. Melakukan simplifikasi dan harmonisasi alur bisnis proses di masing-masing entitas yang terkait dengan proses *customs clearance and cargo release*, serta menyepakati tingkat pelayanannya.
- c. Menyediakan legal framework terkait masalah *security policy issues*, *standardization issues*, *audit policy issues*, *providers issues*, *government roles*, dan *system procedure*.
- d. Menyediakan sistem yang memenuhi kriteria sebagai *open systems*, *multi standard*, *interconnection*, *interoperability*, dan *technology*.
- e. Melakukan otomasi seluas mungkin terhadap semua proses yang terkait dengan kegiatan lalu-lintas barang ekspor dan impor.
- f. Menyediakan sumber daya dan alokasi dana yang memadai untuk pengembangan dan penerapan sistem INSW.
- g. Memberikan waktu yang cukup untuk perancangan, pembangunan, pengoperasian, dan pengembangan sistem INSW ini.

⁸⁶ *Ibid.*, hal. 41

⁸⁷ *Ibid.*, hal.24-26

Dengan visi layanan tunggal yang terpadu secara nasional seperti telah dijelaskan di awal, maka arsitektur sistem IMSW yang akan dibangun tersebut haruslah memenuhi kebutuhan teknis sebuah sistem INSW, yang mencakup (1) Gateway-portal yang berfungsi sebagai sebagai common-portal bagi pengajuan dan proses dokumen yang diperlukan dalam kegiatan *customs clearance and cargo release* (portal INSW), (2) Interface bagi pengguna sistem (baik instansi pemerintah maupun pelaku usaha) yang terkait dalam sistem INSW, dan (3) Sistem pelayanan yang berada di internal masing-masing instansi pemerintah (*inhome system*)⁸⁸.

Untuk itu dibutuhkan prasyarat teknis berupa (1) Ketersediaan dari kemampuan infrastruktur jaringan yang terhubung dengan semua sistem entitas terkait, (2) Otomasi seluas mungkin proses kepabeanan, perijinan, kepelabuhan. kebandarudaraan, dan proses lainnya yang mendukung penerapan sistem INSW, serta (3) Integrasi lintas sistem aplikasi sehingga memudahkan pertukaran data dan ketersediaan informasi untuk mendukung pengambilan keputusan dalam proses *customs clearance, and cargo release*. Sedangkan platform sistem yang digunakan adalah platform yang bisa menggunakan semua standar platform protokol komunikasi data terutama yang menggunakan jaringan publik (internet), sehingga memudahkan akses bagi pengguna sistem tanpa kendala batas geografis dan sekat waktu.

Satu hal yang perlu diingat adalah bahwa dalam sistem INSW ini, kewenangan proses layanan publik tetap dilaksanakan dan dipenuhi oleh masing-masing entitas sesuai dengan *service level* yang telah disepakati. Karena itu masing-masing entitas perlu melakukan perubahan kebijakan internal agar selaras dengan

⁸⁸ Satgas Bidang Teknologi Informasi, *Penjelasan Blueprint Penerapan Sistem NSW di Indonesia* (slide untuk bahan presentasi pada tanggal 28 Agustus 2007 di Hotel Borobudur, Jakarta), hal.12

kebijakan dalam sistem INSW. Selain itu, masing-masing entitas juga bertanggung-jawab untuk memastikan agar aplikasi internal (*inhouse*) nya dapat menerima, memproses, dan mengirimkan informasi ke dan dari portal INSW. Tim Persiapan INSW sendiri hanya akan bertanggung-jawab atas kebijakan standar dan prosedur pengoperasian sistem INSW. Dalam hal ini Tim Persiapan NSW bertugas untuk menyediakan aplikasi antar muka (*interface*) antar entitas dalam otomatisasi alur proses (*automated work/low*) sistem INSW. Untuk itu, bagi entitas yang belum memiliki sistem, Tim Persiapan INSW akan menyediakan fasilitas *entry* sesuai standar sistem INSW⁸⁹.

Portal dalam sistem INSW sendiri nantinya akan memiliki fungsi sebagai/ fasilitas untuk:

- a. Mediator pertukaran data dan informasi antar entitas sistem.
- b. Translator data dan informasi antar entitas sistem.
- c. Menyediakan *work/low manager* untuk mengatur manajemen data dan informasi yang mengontrol semua proses
- d. Menyediakan fasilitas pelacakan (*track and trace*) suatu dokumen.
- e. Menyediakan fasilitas komunikasi dengan sistem global di atasnya yaitu sistem ASW.
- f. Menyediakan pengamanan jaringan dan enkripsi data dalam transaksi elektronik yang terjadi melalui portal INSW.
- g. Menyediakan pelaporan dan statistik yang dibutuhkan entitas sistem.

Mengingat bahwa data yang dipertukarkan melalui portal INSW adalah data yang sangat penting dan dilindungi kerahasiaannya, maka sistem keamanan lalu-lintas informasi merupakan faktor yang sangat penting dalam sistem INSW ini.

⁸⁹ *Ibid.*,hal.8

Dalam hal ini sistem INSW harus memprioritaskan sistem keamanan atas data, informasi, dan jaringan sistem yang digunakan. Faktor keamanan dalam lalu-lintas data dan informasi tersebut paling tidak harus memenuhi 7 aspek yaitu⁹⁰:

- a. Privasi kerahasiaan data
- b. Integritas data atau informasi tidak boleh berubah tanpa ijin dari pemilik
- c. Otentikal menjamin keaslian data, sumber data dan orang yang sudah mengakses data,
- d. Ketersediaan menjamin keaslian data, sumber data, orang yang mengakses data, dan server yang digunakan
- e. Nirsangkal menjamin bahwa tidak ada pihak yang dapat menyangkal apabila telah melakukan suatu pertukaran informasi
- f. Menjamin kerahasiaan suatu pesan yang dikirim
- g. Pengendalian akses, membatasi atau mengatur hak akses pengguna.

Proses pembangunan dan pengembangan sistem INSW ini nantinya akan melewati beberapa tahapan, sebelum akhirnya dioperasikan secara nasional (*nationwide*) dan diintegrasikan ke dalam sistem ASW. Tahapan-tahapan yang harus dilalui dalam proses pembangunan dan pengembangan sistem INSW tersebut antara lain adalah⁹¹:

- a. Blueprint sistem INSW selesai Juli 2007 dan disetujui Agustus 2007
- b. Persiapan pembangunan system INSW untuk keperluan uji-coba mulai 15 Agustus 2007
- c. Uji-coba portal INSW tahap awal terbatas awal Oktober 2007

⁹⁰ *Ibid.*,hal.14

⁹¹ Tim Kerja Pelaksanaan Uji-coba Sistem NSW, *Pemaparan Tentang Rencana Kerja Pelaksanaan Uji-coba Sistem NSW di Pelabuhan Tanjung Priok* (slide untuk bahan presentasi pada tanggal 28 Agustus 2007 di Hotel Borobudur,Jakarta)hal.5

- d. Uji-Coba kelengkapan system pada portal (function, facility, features, dll) November 2007
- e. Uji coba “live” secara terbatas awal Desember 2007
- f. *Launching dan piloting* portal sistem INSW di Tanjung Priok akhir Desember 2007
- g. Portal INSW sudah dapat digunakan (secara terbatas) untuk menyediakan fasilitas layanan publik dalam kegiatan ekspor dan impor awal Januari 2008

Pada akhirnya, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan oleh para pemegang kepentingan (*stakeholder*) sebagai kunci sukses penerapan sistem INSW ini. Hal-hal tersebut adalah (1) Komitmen yang kuat dan semua pihak yang terkait, (2) Adanya “*strong lead agency*” yang menjadi motor sekaligus koordinator bagi penerapan sistem INSW, (3) kemampuan mendefinisikan kebutuhan yang diperlukan dalam penerapan sistem INSW, (4) Kesiapan dari instansi pemerintah yang terkait, (5) Intensitas sosialisasi yang cukup kepada semua pihak yang berkepentingan, (6) Pemilihan dan penetapan pengelola portal INSW yang tepat, (7) Adanya dukungan yang kuat terhadap aspek legal, (8) Penentuan model pembiayaan yang menjamin efisiensi, dan (9) Adanya dukungan dari seluruh *stakeholder* yang berkepentingan⁹². Selain itu Tim Persiapan NSW, selaku penanggung-jawab proses pembangunan dan pengembangan sistem INSW, perlu pula memikirkan strategi transisi sistem informasi guna meminimalkan risiko dalam tahapan penerapan sistem INSW tersebut.

4.2. Pelaksanaan Uji-coba Sistem INSW di Tanjung Priok

Sebelum dipergunakan secara nasional dan akhirnya diintegrasikan ke dalam sistem ASW, sistem INSW ini akan diujicobakan terlebih dahulu

⁹² Tim Persiapan NSW RI, *Blueprint Penerapan Sistem NSW di Indonesia*, Op.cit, hal.35-37

di Pelabuhan Tanjung Priok⁹³ pada akhir Desember 2007. Pelaksanaan uji-coba sistem INSW ini didasarkan pada SK Menteri Keuangan RI No. 352/KMK.OI/ 2007 tentang Pelaksanaan Uji-coba/ Piloting Sistem INSW di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta dan SK Ketua Tim Persiapan NSW No. KEP-09/ KET.T-NSW/ OS/ 2007 tentang Pembentukan Tim Kerja Pelaksanaan Uji-coba Sistem INSW di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Dari kegiatan uji-coba tersebut diharapkan akan dapat terlihat sejauh mana kemampuan sistem yang sudah dibangun tersebut, apa saja kelebihan dan kekurangannya, aspek apa saja yang harus diperbaiki, dan juga bagaimana kesiapan entitas terkait dan masyarakat usaha dalam mengoperasikan sistem INSW tersebut.

Mengingat bahwa di satu sisi proses pembangunan dan pengembangan sistem INSW ini merupakan suatu pekerjaan yang sangat kompleks dan di sisi lain waktu yang dimiliki sebelum sistem INSW ini diujicobakan terbatas, maka diputuskan bahwa untuk keperluan pelaksanaan uji-coba, kegiatan pembangunan dan pengembangan sistem INSW akan dilakukan sepenuhnya oleh pemerintah, dalam hal ini oleh Tim Persiapan NSW, dengan melibatkan semua unsur yang terkait dengan sistem INSW⁹⁴. Untuk itu Tim Persiapan NSW telah membentuk sebuah Tim Kerja Pelaksanaan Uji-coba Sistem INSW. Selain itu Tim Persiapan NSW juga telah menunjuk DJBC sebagai koordinator pelaksanaan uji-coba sistem INSW tersebut untuk melaksanakan tugasnya tersebut, DJBC diperkenankan untuk memanfaatkan sistem dan infrastruktur teknologi informasi yang sudah dimilikinya, memanfaatkan sumber daya manusia dan tenaga ahli yang sudah ada, dan juga memanfaatkan sumber daya lain yang sudah ada dan/ atau yang diperlukan untuk pelaksanaan uji-coba sistem INSW tersebut.

⁹³ Harian Republika edisi 10 April 2008,hal.13. Pemilihan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai tempat uji-coba system INSW didasari oleh kenyataan bahwa pelabuhan ini merupakan pelabuhan bongkar muat terbesar di Indonesia dan diperkirakan melayani sekitar 60% kegiatan ekspor dan impor di Indonesia.

⁹⁴ Satgas Bidang Teknologi Informasi, Penjelasan Blueprint Penerapan Sistem NSW di Indonesia (slide untuk bahan presentasi pada tanggal 28 Agustus 2007 di Hotel Borobudur, Jakarta),Op.cit,hal.18

Selain model operasional, hal lain yang juga ditentukan adalah berkaitan dengan kebijakan pengenaan tarif layanan. Selama tahap uji-coba (dengan asumsi bahwa pengelolaan dilakukan sepenuhnya oleh pemerintah), pelayanan publik (urusan kepastian, perijinan dan pelayanan lainnya) dilakukan melalui portal INSW, sedangkan model pengenaan tarif layanannya dilakukan melalui pemungutan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)⁹⁵. Pemungutan PNBP ini sendiri dilakukan oleh masing-masing instansi dengan tetap mengacu kepada dasar aturan pengenaan yang sudah ada (sebelum ditetapkan aturan baru oleh pemerintah), dan tidak ada tambahan biaya atas penggunaan sistem INSW tersebut. Pengenaan tarif layanan ini sudah mencakup biaya atas jasa layanan publik dan jasa transaksi pertukaran data.

Bagaimana pun, pilihan pemerintah untuk melaksanakan sendiri kegiatan pembangunan dan pengembangan sistem INSW ini telah memunculkan sikap pro dan kontra. Beberapa isu maupun sikap pro dan kontra yang muncul tersebut antara lain dapat dilihat dalam tabel di bawah ini :

Tabel 4.1.:

Isu Serta Sikap Pro & Kontra Dalam Proses Pengembangan Sistem INSW Untuk Pelaksanaan Uji-coba di Tanjung Priok

Permasalahan	Sikap Pro	Sikap Kontra
<ul style="list-style-type: none"> • Keterbatasan waktu untuk pembangunan sistem. • Sebagian besar upaya yang harus dikeluarkan merupakan porsi & tanggung-jawab pemerintah. • Pembangunan sistem INSW bukanlah membuat sistem baru, tapi dengan mengintegrasikan/ mengkolaborasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Pemerintahlah yang paling mengetahui tentang bisnis proses yang terkait, kebutuhan sistem yang akan dibangun & dioperasikan, serta teknologi yang dibutuhkan. • Lebih mudah dalam melakukan koordinasi & pengumpulan informasi. • Meminimalkan sumber- 	<ul style="list-style-type: none"> • Sumber-daya (khususnya manusia) yang dimiliki pemerintah terbatas. • Ketersediaan infrastruktur TI yang dimiliki pemerintah terbatas. • Pengimplementasian sistem harus dilakukan secara bertahap (tidak bisa mandatory). • ASP/ provider dapat

⁹⁵ *Ibid.*,hal.20

<p>sistem yang sudah ada.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Masalah keamanan data & informasi. • Kesulitan mengkoordinasikan seluruh entitas. • Kesulitan untuk melakukan standarisasi data & harmonisasi bisnis proses pada masing-masing instansi pemerintah. • Setiap entitas sudah mempunyai sistem dengan providernya masing-masing. • Bisnis proses di masing-masing instansi pemerintah sering berubah-ubah. • Kendala birokrasi untuk proses pelelangan sistem TI, • Isu efisiensi terhadap biaya pembangunan sistem INSW 	<p>daya yang dibutuhkan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tidak perlu lagi memberikan penjelasan tentang bisnis proses kepada pihak pengembang sistem. • Pembangunan sistem bisa langsung melakukan (tidak ada kendala birokrasi/administrasi pelelangan). • Meminimalkan biaya pembangunan sistem. • Lebih menjamin keamanan dan kerahasiaan data & informasi. • Proses pembangunan sepenuhnya dikontrol oleh pemerintah. • Waktu untuk pembangunan sistem lebih cepat, guna mengejar target waktu pengimplementasian 	<p>menerapkan teknologi terbaru.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ASP bisa lebih fokus dalam melakukan proses pengembangan.
---	--	--

Sumber: Slide "Pemaparan Tentang Rencana Kerja Paelaksanaan Uji-coba Sistem NSW di Pelabuhan Tanjung Priok" yang dipresentasikan oleh Tim Kerja Pelaksanaan Uji-coba Sistem NSW pada tanggal 28 Agustus 2007 di Hotel Borobudur, Jakarta.

Selain itu, muncul pula kekhawatiran dari para pelaku usaha akan keberhasilan pengoperasian sistem INSW ini. Sebab jika pengumuman prosedur ekspor dan impor gagal dilakukan akibat kesalahan sistem, hal ini akan berdampak pada meningkatnya biaya operasional yang harus ditanggung oleh pelaku usaha. Untuk itu para pelaku usaha menghendaki adanya jaminan dan kompensasi dari pemerintah seandainya pengoperasian sistem INSW ini tidak berhasil sebagaimana mestinya⁹⁶.

Meski demikian, pada tanggal 17 Desember 2007, Menteri Keuangan (selaku Ketua Tim Pesiapan NSW) akhirnya secara resmi tetap

⁹⁶ *Harian Kompas* edisi 31 Agustus 2007, hal.18

memulai dilaksanakannya uji-coba sistem INSW ini⁹⁷. Pelaksanaan uji-coba ini sendiri melibatkan 5 instansi pemerintah (DJBC, DJ Daglu, BPOM, Baratan, dan Puskari), pengelola pelabuhan/ bandara, dan perbankan, sebagai pihak yang akan memberikan pelayanan dalam sistem INSW. Meski hanya ada 5 instansi pemerintah (dari 36 instansi yang terkait dengan kegiatan ekspor dan impor) yang ikut dalam pelaksanaan uji-coba ini, namun sesungguhnya kelima instansi itulah yang terlibat dalam pelayanan 85% kegiatan ekspor dan impor di Indonesia, sehingga diharapkan kualitas pelaksanaan uji-coba ini tidak akan berkurang. Selain itu, untuk tahap awal uji-coba, sistem INSW ini hanya akan melayani kegiatan importasi bagi 100 importir jalur prioritas yang terpilih⁹⁸. Namun pada pertengahan tahun 2008, diharapkan sistem INSW ini sudah dapat pula diterapkan untuk melayani kegiatan eksportasi⁹⁹.

Hasil uji coba sistim INSW cukup baik namun, pemerintah secara “*on going process*” akan melakukan evaluasi dan pengkajian terhadap kegiatan uji-coba tersebut¹⁰⁰. Hasil dari evaluasi dan pengkajian tersebut nantinya akan menjadi bahan pertimbangan dalam menetapkan standar operasional sistem INSW yang akan diberlakukan secara nasional dan dalam memilih model operasional yang akan digunakan. Terdapat 2 kemungkinan opsi/ pilihan manajemen pengoperasian sistem INSW yang akan digunakan pasca uji-coba tersebut. Yang pertama adalah melanjutkan pengoperasian seperti pada saat tahapan uji-coba, dimana pengoperasian sistem INSW sepenuhnya dilaksanakan oleh pemerintah yaitu oleh tim nasional atau badan/ lembaga khusus yang ditunjuk. Dan yang kedua mempertimbangkan kemungkinan partnership dengan pihak swasta, dengan pemerintah tetap menjadi pemegang saham terbesar.

⁹⁷ Wahyu Daniel, “NSW Tahap I Diluncurkan di Pelabuhan Tanjung Priok”, <http://www.detikfinance.com> (diakses pada tanggal 17 Desember 2007)

⁹⁸ Orin Basuki, “Situs Resmi NSW Diresmikan”, <http://www.kompas.co.id> (diakses pada tanggal 17 Desember 2007)

⁹⁹ Wahyu Daniel, “NSW Berlaku, Pendapatan Pejabat Nakal Berkurang”, <http://www.detikfinance.com> (diakses pada tanggal 17 Desember 2007)

¹⁰⁰ Tim Periapan NSW, Executive Summary: Penjelasan Lengkap Tentang Penerapan Sistem NSW di Indonesia, hal.4

Selain itu, hasil evaluasi dan pengkajian tersebut juga akan dijadikan bahan pertimbangan dalam menetapkan kebijakan pengenaan tarif pasca uji-coba. Dalam hal ini juga akan ada 2 kemungkinan opsi/pilihan¹⁰¹. Yang pertama, jika pengelolaan sistem INSW pasca uji-coba tetap dilaksanakan oleh pemerintah (melalui tim nasional atau badan/ lembaga yang ditunjuk), maka pemungutan biaya pelayanan publik dan transaksi pertukaran data akan tetap dilakukan melalui mekanisme PNBP. Untuk itu perlu diputuskan apakah PNBP yang ada pada tiap-tiap instansi harus disatukan, dihilangkan, atau diturunkan besarnya, agar beban biaya yang harus dibayar oleh pengguna sistem tidak bertambah. Dan yang kedua, jika pengelolaan sistem INSW pasca uji-coba dilakukan dengan menggunakan model ppp, maka besaran tarifnya akan ditetapkan bersama-sama oleh pemerintah dan operator (share holder), dengan melibatkan para pengguna sistem INSW. Untuk itu perlu suatu mekanisme pengawasan dari pengguna sistem, agar tarif yang dikenakan tidak hanya mementingkan aspek bisnis semata sehingga membebani para penggunaan sistem INSW tersebut.

Satu hal yang patut menjadi catatan disini adalah bahwa pelaksanaan uji-coba sistem INSW ini telah dipilih untuk menjadi contoh bagi penerapan sistem NSW di negara-negara ASEAN lainnya. Pemilihan ini didasarkan pada kenyataan bahwa penerapan sistem NSW di Indonesia tergolong sangat rumit karena melibatkan banyak instansi dan mencakup banyak pelabuhan/ bandara. Diharapkan bila penerapan sistem INSW di Indonesia ini berhasil, maka penerapan sistem NSW di negara-negara ASEAN lainnya pun akan berhasil juga¹⁰².

4.3. Upaya Pengembangan Ekspor Nasional (Peran Badan Pengembangan Ekspor Nasional)

Dibentuknya suatu kesepakatan liberalisasi perdagangan oleh sekelompok negara sesungguhnya bukanlah sekedar didasari oleh kesadaran moral untuk memperlancar berlangsungnya kegiatan

¹⁰¹ *Ibid.*, hal.5

¹⁰² *Harian Republika* edisi 10 April 2008, Op.Cit, hal.18

perdagangan di antara mereka. Di balik upaya untuk memperlancar berlangsungnya aktifitas perdagangan tersebut, tersimpan hasrat dari masing-masing negara untuk dapat memanfaatkan keberadaan kesepakatan liberalisasi perdagangan tersebut guna mengembangkan ekspor nasionalnya. Namun, usaha pengembangan ekspor nasional ini sendiri sesungguhnya tidak cukup hanya dengan menghapus berbagai hambatan yang ada melalui pembentukan kesepakatan liberalisasi perdagangan. Usaha tersebut harus diikuti pula dengan berbagai langkah fasilitatif dan proaktif lainnya yang dapat membantu mendorong pengembangan ekspor nasional tersebut.

Di Indonesia, usaha pengembangan ekspor nasional ini merupakan suatu upaya yang integratif yang melibatkan berbagai departemen/ instansi terkait, pemerintah daerah, serta para pelaku usaha. Meski demikian, ada satu lembaga pemerintah yang secara khusus diberi tugas untuk mengembangkan ekspor nasional ini, yaitu Badan Pengembangan Ekspor Nasional (BPEN). Berbeda dengan lembaga pemerintah lainnya yang lebih mengurus pada masalah kebijakan, BPEN ini dalam melaksanakan tugasnya mengembangkan ekspor nasional lebih banyak bekerja langsung di lapangan, misalnya dengan melakukan kegiatan promosi, menjembatani antara produsen dengan calon pembeli potensial, serta melakukan pembinaan terhadap produsen nasional.

Dalam subbab ini akan dibahas secara khusus tentang keberadaan BPEN sebagai lembaga yang secara khusus ditugaskan untuk mengembangkan ekspor nasional, serta apa saja upaya-upaya yang telah dilakukannya dalam usaha mengembangkan ekspor nasional tersebut.

4.3.1 BPEN Sebagai Motor Dalam Usaha Pengembangan Ekspor Nasional

Keberadaan BPEN sebagai lembaga yang secara khusus ditugaskan untuk mengembangkan ekspor nasional telah dimulai sejak tahun 1971, yaitu ketika dibentuk sebuah lembaga yang diberi nama Institut Pengembangan Ekspor Nasional (IPEN). Pada tahun 1975, sejalan dengan proses reorganisasi yang berlangsung di

seluruh kementerian, keberadaan IPEN ini kemudian dilebur ke dalam struktur Kementerian Perdagangan, dan berganti nama menjadi Badan Pengembangan Ekspor Nasional (BPEN)¹⁰³. Panjangnya perjalanan sejarah BPEN ini membuktikan bahwa sesungguhnya kesadaran pemerintah untuk mengembangkan ekspor nasional dan menjadikan kegiatan ekspor tersebut sebagai salah satu pilar utama perekonomian nasional telah ada sejak lama.

Saat ini kedudukan BPEN adalah sebuah Badan setingkat Direktorat Jenderal yang berada di dalam struktur Departemen Perdagangan. Berdasarkan SK Menteri Perdagangan No. 01/ M-DAG/ PER/ 3/ 2005. struktur BPEN terdiri dari 5 unit eselon IV. setingkat direktorat, yaitu (1) Sekretariat Badan, (2) Pusat Pelayanan Informasi Ekspor, (3) Pusat Pengembangan Pasar Wilayah Amerika dan Eropa, (4) Pusat Pengembangan Pasar Wilayah Asia, Australia, dan New Zealand, dan (5) Pusat Pengembangan Pasar Wilayah Afrika dan Timur Tengah. Selain itu, guna mengoptimalkan upayanya dalam mengembangkan pasar ekspor, BPEN juga mendirikan kantor promosi perdagangan Indonesia di luar negeri yang diberi nama Indonesia Trade Promotion Center (ITPC). Saat ini telah ada 6 ITPC, yaitu di Budapest – Hungaria, Dubai - Uni Emirat Arab, Johannesburg - Afrika Selatan, Los Angeles - Amerika Serikat, Osaka - Jepang. dan Sao Paulo - Brasil¹⁰⁴.

Paling tidak ada 4 misi utama yang diusung oleh BPEN dalam upayanya mengembangkan ekspor nasional tersebut¹⁰⁵, yaitu (1) Merumuskan kebijakan dan membuat panduan guna mendorong dan mendukung upaya pengembangan ekspor non-migas Indonesia, (2) Menyediakan pelayanan informasi tentang kegiatan ekspor, (3) Mengatur dan menyelenggarakan kegiatan promosi ekspor, dan (4) Mengembangkan jenis produk ekspor dan pasar yang akan dituju.

¹⁰³ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, NAFED(booklet)edisi 2007,hal.4

¹⁰⁴ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, *Annual Report* 2003,hal.7

¹⁰⁵ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, NAFED(booklet)edisi 2006,hal.4

Dalam melaksanakan misinya tersebut BPEN bekerja sama dengan departemen/ instansi terkait dan para pelaku usaha, serta melibatkan para ahli dan konsultan profesional di bidang ekspor.

4.3.2 Pelayanan Informasi Peluang Ekspor

Persoalan mendasar yang sering menjadi kendala dalam usaha pengembangan ekspor di Indonesia adalah kurangnya akses terhadap informasi yang berkaitan dengan peluang ekspor tersebut. Di satu sisi, produsen nasional kesulitan untuk memperoleh informasi mengenai pasar tujuan, jenis dan spesifikasi produk yang dibutuhkan, serta bagaimana prosedur yang harus dilalui untuk bisa melakukan kegiatan ekspor.

Di sisi lain, calon pembeli dari luar negeri juga kesulitan untuk memperoleh informasi tentang produk ekspor apa saja yang tersedia di Indonesia, yang mungkin cocok dengan kebutuhan mereka. Menyadari akan hal tersebut BPEN berusaha untuk bisa menjadi fasilitator dalam mengumpulkan berbagai informasi mengenai peluang ekspor tersebut dari sumber-sumber yang kredibel, kemudian menyampaikannya kepada pihak-pihak yang membutuhkan.

Pada dasarnya informasi yang dikumpulkan dan disertakan oleh BPEN tersebut ditujukan kepada dua kelompok pengguna, yaitu informasi yang ditujukan kepada produsen nasional (berisi informasi tentang pasar ekspor potensial dan cara untuk melakukan penetrasi ke pasar tersebut) dan informasi yang ditujukan kepada calon pembeli dari luar negeri (berisi informasi tentang jenis dan kualitas produk ekspor yang tersedia di Indonesia)¹⁰⁶.

Selain mengumpulkan informasi, BPEN juga melakukan kegiatan *market intelligence* dengan memanfaatkan keberadaan perwakilan Indonesia di luar negeri, baik itu kedutaan, konsulat atase perdagangan, maupun ITPC¹⁰⁷, guna mengetahui secara

¹⁰⁶ *Ibid.*, hal.8

¹⁰⁷ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, *Annual Report 2003*, hal.14-15

langsung tentang kondisi pasar ekspor di luar negeri. Khusus untuk wilayah ASEAN, Indonesia telah memiliki atase perdagangan di 4 negara utama ASEAN¹⁰⁸, yaitu di Malaysia, Filipina, Singapura, dan Thailand, yang dapat membantu pelaksanaan kegiatan *market intelligence* tersebut.

Informasi tentang peluang ekspor yang telah dikumpulkan tersebut kemudian disampaikan kepada produsen nasional melalui berbagai cara/ media, misalnya dengan mempublikasikannya melalui website BPEN (www.nafed.go.id), atau melalui brosur, buletin, dan majalah tentang ekspor yang diterbitkan oleh BPEN¹⁰⁹. BPEN sendiri juga pengelola sebuah perpustakaan ekspor yang memiliki kurang lebih 3.000 koleksi buku, majalah dan buletin tentang ekspor yang bisa dimanfaatkan oleh siapa saja yang memerlukan¹¹⁰. Selain itu, guna menyampaikan berbagai informasi tentang peluang ekspor tersebut BPEN setiap tahunnya juga mengadakan berbagai pertemuan forum ekspor, workshop dan seminar, serta konsultasi bisnis¹¹¹, yang melibatkan para ahli dan konsultan di bidang ekspor serta perwakilan dagang Indonesia yang ada di luar negeri.

Demikian pula halnya bagi calon pembeli dari luar negeri, informasi tentang ketersediaan produk ekspor Indonesia (jenis, kualitas, maupun harganya) bisa diperoleh melalui website BPEN, atau melalui brosur, buletin, dan majalah tentang produk ekspor Indonesia yang diterbitkan oleh BPEN dan telah disebarakan melalui kantor perwakilan Indonesia dan lembaga internasional lainnya yang ada di luar negeri¹¹². Selain itu calon pembeli dari luar negeri juga bisa mengajukan pertanyaan (*inquiries*) kepada BPEN tentang ketersediaan produk ekspor Indonesia, baik melalui telepon, fax, e-

¹⁰⁸ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, *Indonesian Trade Expo 2007 (booklet)* hal.5-7

¹⁰⁹ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, *Annual Report 2003*, Op.cit, hal.13

¹¹⁰ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, *Perpustakaan (brosur)*

¹¹¹ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, *AnnNAFED (booklet) edisi 2006*, Op.cit, hal. 9-11

¹¹² Badan Pengembangan Ekspor Nasional, *Annual Report 2003*, Op.cit, hal.13-14

mail, ataupun disampaikan melalui kantor perwakilan Indonesia yang ada di luar negeri¹¹³.

4.3.3 Menjembatani Calon Pembeli Dengan Produsen

Persoalan mendasar lain yang dihadapi dalam usaha pengembangan ekspor nasional ini adalah bagaimana menghubungkan antara calon pembeli yang berasal dari luar negeri dengan produsen yang ada di dalam negeri. Harus disadari bahwa pembeli dari luar negeri bila belum berpengalaman sering kali kesulitan untuk bisa menemukan produsen yang cocok yang memproduksi barang-barang yang dibutuhkannya. Demikian sebaliknya, produsen nasional, khususnya produsen kecil dan menengah yang tersebar di seluruh pelosok Indonesia, juga sering kali kesulitan untuk bisa menemukan dan menghubungi calon pembeli potensial yang ada di luar negeri. Menyadari akan hal tersebut BPEN berupaya untuk bisa melakukan langkah-langkah yang dapat menjembatani calon pembeli yang berasal dari luar negeri tersebut dengan produsen nasional yang ada di dalam negeri.

Salah satu langkah yang dilakukan oleh BPEN dalam menjembatani calon pembeli dengan produsen tersebut adalah dengan menyediakan layanan yang diberi nama *Buyer Reception Desk* (BRD)¹¹⁴. Melalui BRD ini BPEN memberikan pelayanan kepada calon pembeli yang datang dari luar negeri untuk bisa menemukan produk yang dicarinya serta menjumpai produsen yang memproduksi produk tersebut. Pelayanan yang diberikan tersebut mulai dari mengatur kunjungan calon pembeli selama di Indonesia, menjemput calon pembeli di bandara, mengatur pertemuan calon pembeli dengan produsen di Indonesia, sampai mengatur kunjungan calon pembeli tersebut ke pabrik milik produsen. Selain itu BPEN juga memiliki sebuah *mini display* yang memajang produk-produk ekspor Indonesia terpilih. Calon pembeli dapat

¹¹³ *Ibid.*,hal.40

¹¹⁴ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, NAFED (booklet) edisi 2007,Op.cit,hal.12

melihat-lihat isi mini display tersebut, dan bila menemukan produk yang cocok, BPEN bisa mempertemukannya dengan produsen yang memproduksi produk tersebut¹¹⁵.

Sebaliknya, bagi produsen dalam negeri, khususnya pengusaha kecil dan menengah, yang merasa bahwa produknya memiliki potensi untuk diekspor dan ingin menemukan pembeli potensial bagi produknya tersebut, BPEN membuka kesempatan seluas-luasnya untuk bisa menghubungi BPEN. BPEN nantinya akan membantu produsen tersebut untuk bisa menemukan calon pembeli potensial dari database yang dimiliki BPEN, dan kemudian membantu produsen itu untuk menjalin hubungan dengan calon pembeli potensial tersebut.

4.3.4 Promosi Produk Ekspor Indonesia

Selain menyediakan informasi tentang peluang ekspor serta menjembatani calon pembeli dengan produsen, usaha pengembangan ekspor nasional harus pula diikuti dengan upaya promosi, serta secara proaktif mendatangi calon pembeli potensial yang ada di luar negeri. Untuk itu, BPEN, bekerja sama dengan pihak-pihak terkait lainnya, telah melakukan langkah-langkah guna mempromosikan produk-produk ekspor Indonesia tersebut.

Salah satu program yang dilaksanakan BPEN dalam rangka mempromosikan produk ekspor Indonesia tersebut adalah mengkoordinasikan keikutsertaan Indonesia dalam berbagai pameran perdagangan di luar negeri. Setiap tahunnya BPEN mengkoordinasikan keikutsertaan Indonesia dalam lebih dari 50 pameran perdagangan internasional di lebih dari 25 negara, dimana pemilihan pameran yang akan diikuti tersebut selalu didasarkan pada pertimbangan cost and benefit yang akan diperoleh.

Untuk kawasan ASEAN sendiri, pameran perdagangan yang diikuti Indonesia sebagian besar masih berpusat di Singapura

¹¹⁵ *Ibid* , hal 4

dan Malaysia. Selain karena merupakan pasar terbesar bagi produk ekspor Indonesia di kawasan ASEAN, kedua negara tersebut juga memang terkenal sebagai tuan rumah dari berbagai pameran perdagangan Internasional. Misalnya saja International Furniture Fair of Singapore (IFFS) dan ASEAN Furniture Show (AFS), yang setiap tahunnya selalu diikuti oleh produsen-produsen furnitur dari Indonesia¹¹⁶.

Selain mengkoordinasikan keikutsertaan Indonesia dalam pameran perdagangan di luar negeri, BPEN juga menyelenggarakan sendiri pameran perdagangan dalam rangka mempromosikan produk ekspor Indonesia. Dari sekian banyak pameran yang diadakan oleh BPEN tersebut, yang paling besar adalah pameran “Resource Indonesia” (sejak tahun 2006 telah berganti nama menjadi “Indonesian Trade Expo”)¹¹⁷. Pameran ini diselenggarakan bekerja sama dengan instansi terkait lainnya dan para pelaku usaha. Sampai tahun 2007, pameran ini telah diselenggarakan untuk yang ke-22 kalinya, dan telah memperoleh reputasi internasional sebagai salah satu even tahunan penting dalam bidang perdagangan. Pada penyelenggaraan yang ke-22 tersebut, pameran ini diikuti oleh lebih dari 1.000 produsen nasional dari 33 propinsi dan dikunjungi oleh lebih dari 3.500 pengunjung dari 108 negara, serta menghasilkan transaksi perdagangan langsung dengan nilai lebih dari US\$ 208 juta.

Selain pameran di dalam negeri, BPEN juga menyelenggarakan pameran perdagangan Indonesia di luar negeri, yang dikenal dengan nama “Indonesian Solo Expo”¹¹⁸. Pameran ini biasanya diadakan di negara-negara yang menjadi entry point Indonesia dalam mengembangkan hubungan perdagangan kesuatu kawasan, misalnya Indonesian Solo Expo yang diadakan di Sharjah - Uni Emirat Arab (entry point ke kawasan Timur Tengah), Tripoli

¹¹⁶ Harian Kompas edisi 6 Maret 2007, hal.21

¹¹⁷ Badan Pengembangan Ekspor Nasional, Annual Report 2003, Op.cit, hal.29-31

¹¹⁸ *Ibid*, hal,18-19

- Libya (entry point ke kawasan Afrika Utara), dan Warsawa - Polandia (entry point ke kawasan Eropa Tengah dan Timur). Sayangnya persiapan dalam penyelenggaraan pameran ini seringkali kurang maksimal (khususnya yang menyangkut masalah promosi) sehingga hasil yang dicapai juga kurang optimal¹¹⁹.

Untuk memperkuat upaya promosi Indonesia tersebut, BPEN juga rutin mengkoordinasikan pengiriman misi dagang Indonesia ke negara atau kawasan yang menjadi target bagi pengembangan hubungan dagang¹²⁰. Dalam misi dagang ini, pelaku usaha nasional yang terpilih untuk ikut dalam misi dagang tersebut dipertemukan dengan pelaku usaha dan pejabat terkait di negara tujuan. Dari pertemuan tersebut diharapkan para pelaku usaha nasional bisa memperoleh informasi tentang peluang usaha yang ada di negara tujuan langsung dari sumber pertama, dan jika mungkin pada saat itu juga dapat membuat hubungan bisnis dengan pelaku usaha yang ada di negara tujuan tersebut.

Selain melakukan kegiatan promosi secara fisik melalui pameran dan pengiriman misi dagang, BPEN juga melakukan promosi produk-produk ekspor Indonesia secara virtual melalui website www.nafedve.com¹²¹. Website ini memuat informasi tentang produk-produk ekspor Indonesia terpilih (yang telah memenuhi standar berkaitan dengan suplai, jaminan kualitas, dan kemampuan pengiriman), yang diupdate setiap 6 bulan sekali. Website ini dilengkapi pula dengan gambar produk, spesifikasi, daftar harga, serta nama dan alamat produsen yang memproduksinya. Hal ini guna memberikan kemudahan kepada calon pembeli yang berasal dari mana saja untuk bisa mencari produk-produk ekspor Indonesia yang sesuai dengan kebutuhannya

¹¹⁹ Majalah Gatra edisi No.28 Tahun XI,22-28,hal.84-85

¹²⁰ Badan Pengembangan Ekspor Nasional ,NAFED (booklet)edisi 2007,Op.cit,hal.13

¹²¹ *Ibid*,hal.15

4.3.5 Pembinaan Terhadap Produsen Dalam-Negeri

Perubahan dalam selera dan perilaku konsumen memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap upaya pemasaran ekspor, sebab hanya produk-produk yang telah menyesuaikan diri dengan selera konsumen yang dapat diterima oleh pasar. Hal ini disadari betul oleh BPEN, karenanya sejak awal BPEN telah ikut secara aktif melakukan kegiatan pembinaan terhadap produsen nasional dalam mengembangkan produknya agar sesuai dengan selera pasar dan memenuhi standar Internasional. Kegiatan pembinaan dan penyampaian informasi mengenai perkembangan tren dan selera pasar ini dilakukan melalui berbagai cara, misalnya melalui pelatihan, workshop, seminar, serta konsultasi, yang melibatkan para ahli dari dalam dan luar negeri¹²². Pelaksanaan kegiatan pembinaan ini sendiri juga melibatkan departemen terkait (selaku pembina teknis suatu sektor industri) serta pihak asosiasi produsen.

Selain melakukan pembinaan yang menyangkut aspek pengembangan produk, BPEN juga melakukan pembinaan yang berkaitan dengan aspek manajemen penyelenggaraan kegiatan ekspor. Dalam hal ini eksportir/ calon eksportir diberi pembinaan mengenai berbagai aspek dalam penyelenggaraan kegiatan ekspor, mulai dari masalah pengembangan produk sampai masalah pembiayaan ekspor, agar ke depannya mereka bisa melakukan kegiatan ekspor dengan lebih baik.

Untuk mendukung usaha pembinaan tersebut, sejak tahun 1990 BPEN telah memiliki satu unit pelaksana teknis yang diberi nama Balai Besar Pendidikan dan Pelatihan Ekspor Indonesia (biasa disingkat sebagai PPEI)¹²³, yang bertugas untuk memberikan kegiatan pendidikan dan pelatihan bagi eksportir/ calon eksportir guna meningkatkan kemampuan mereka dalam melakukan kegiatan

¹²² Badan Pengembangan Ekspor Nasional, *Annual Report* 2003, Op.cit, hal.16,39,41,42&43

¹²³ Balai Besar Pendidikan dan Pelatihan Ekspor Indonesia, Pendahuluan, <http://www.ppei.go.id> (diakses tanggal 2 oktober 2007)

ekspor. Kegiatan pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan PPEI tersebut menyangkut aspek pengembangan produk dan juga aspek manajemen penyelenggaraan kegiatan ekspor.

Untuk yang menyangkut aspek pengembangan produk, PPEI memfokuskan pada 4 kelompok produk ekspor utama Indonesia, yaitu tekstil dan produk tekstil, karet dan produk karet kayu dan produk kayu, serta makanan segar dan makanan olahan. Sedangkan untuk yang menyangkut aspek manajemen penyelenggaraan kegiatan ekspor, PPEI menyediakan berbagai macam pendidikan dan pelatihan, mulai dari soal pengawasan dan pengendalian mutu produk, teknis pelaksanaan kegiatan ekspor, penyelenggaraan pameran dagang, sampai pelatihan bahasa-bahasa utama dalam kegiatan perdagangan¹²⁴.

4.3.6 Upaya Pengembangan Ekspor Di Daerah

Harus disadari bahwa produsen nasional yang berpotensi untuk melakukan kegiatan ekspor tidak hanya ada di pulau Jawa saja, melainkan juga tersebar di seluruh propinsi yang ada di Indonesia. Karenanya usaha pengembangan ekspor tersebut harus pula dilakukan sampai ke daerah-daerah. Untuk itu BPEN telah melakukan langkah-langkah yang dapat mendorong pengembangan kegiatan ekspor tersebut di daerah. Salah satunya adalah dengan mengadakan Regional Export Trade Fair (RETF) di berbagai daerah¹²⁵, yang bertujuan untuk menarik minat calon pembeli untuk datang dan melihat-lihat potensi ekspor yang ada di daerah. Selain itu BPEN juga selalu mengundang pemerintah daerah untuk berpartisipasi dalam berbagai pameran dagang yang diadakan di luar negeri maupun dalam pameran dagang yang diadakan oleh BPEN sendiri, agar potensi ekspor yang dimiliki daerah tersebut bisa lebih dikenal.

¹²⁴ Balai besar Pendidikan dan pelatihan Ekspor Indonesia, *Pelatihan*, <http://www.ppei.go.id> (diakses tanggal 2 Oktober 2007)

¹²⁵ Badan Pengembangan Eskpor Nasional, NAFED (booklet) edisi 2007, Op.cit, hal 14

Dalam bentuk lembaga, upaya BPEN untuk mengembangkan ekspor di daerah juga ditunjukkan dengan pendirian Regional Export Training & Promotion Center (RETPC), yang sampai saat ini telah ada di 6 kota yaitu Surabaya, Medan, Makasar, Banjarmasin, Bandung, dan Semarang¹²⁶. RETPC ini dapat dikatakan sebagai perpanjangan tangan dari BPEN, dan bertugas untuk melakukan kegiatan pelatihan, promosi, dan pengembangan ekspor di daerah. Kehadiran RETPC ini diharapkan dapat menjembatani BPEN dengan produsen yang ada di daerah, serta membantu upaya BPEN dalam mengembangkan kegiatan ekspor ke seluruh wilayah Indonesia.

Usaha pengembangan ekspor di daerah ini sendiri bagaimana pun membutuhkan dukungan dan pemerintah daerah, khususnya menyangkut masalah pembinaan terhadap produsen, serta penyediaan sarana, prasarana, dan infrastruktur guna menunjang kelancaran kegiatan ekspor tersebut. Beberapa daerah secara sadar memang telah melakukan langkah-langkah yang dapat mendorong kegiatan ekspor tersebut. Hal ini misalnya dapat dilihat dari inisiatif yang diambil oleh Pemerintah Kota Bandung dan Semarang untuk membiayai sendiri pendirian RETPC di daerah mereka masing-masing¹²⁷. Namun demikian masih banyak pula pemerintah daerah lain yang belum menyadari manfaat yang bisa diperoleh dari kegiatan ekspor tersebut terhadap pengembangan ekonomi daerah. Sehingga perhatian serta dukungan mereka terhadap usaha pengembangan ekspor tersebut masih sangat minim.

4.4. Hambatan Bagi Upaya Peningkatan Daya Saing Industri Nasional

Selain kegiatan promosi dan upaya fasilitatif lainnya, ada hal fundamental lain yang juga harus dibenahi guna mengembangkan ekspor

¹²⁶ Badan pengembangan Ekspor Nasional, Profil BPEN, <http://www.nafed.go.id>

¹²⁷ Badan pengembangan Ekspor Nasional, Program Prioritas Badan Pengembangan Ekspor Nasional Departemen Perdagangan Tahun 2007

nasional. Hal fundamental tersebut adalah bagaimana meningkatkan kemampuan dan daya saing industri nasional. Sebab sekeras apa pun promosi yang dilakukan, bila tidak didukung oleh kemampuan dan daya saing industri nasional yang cukup, maka upaya pengembangan ekspor tersebut tidak akan bisa berhasil secara optimal.

Dalam kasus Indonesia, di tengah gencarnya upaya yang dilakukan untuk mengembangkan ekspor nasional, muncul pula berbagai hambatan yang dapat melemahkan daya saing industri nasional. Meski Pemerintah telah melakukan berbagai pembenahan guna meningkatkan daya saing industri nasional tersebut, namun secara umum dapat dikatakan bahwa daya saing industri nasional saat ini tengah mengalami penurunan. Hasil sebuah survey yang dilakukan oleh Japan External Trade Organization (Jetro) menunjukkan bahwa saat ini peringkat Indonesia sebagai negara tujuan investasi yang menarik di dunia turun dari posisi keempat menjadi posisi kedelapan¹²⁸. Ini menjadi indikator bahwa daya saing industri nasional saat ini sedang melemah sehingga menyebabkan investor semakin kurang tertarik untuk menanamkan modalnya di Indonesia.

Dalam subbab ini akan dibahas tentang berbagai hambatan yang telah melemahkan daya saing industri nasional tersebut. Dari sekian banyak hambatan yang ada, dalam subbab ini akan dibahas 5 hambatan utama yang dianggap paling berpengaruh terhadap melemahnya daya saing industri nasional tersebut. Apa yang terungkap dalam subbab ini sendiri sebagian besar merupakan rangkuman dari hasil wawancara penulis dengan Direktur Pelayanan Bisnis UKM Kamar Dagang Dan Industri (Kadin) Pusat, Bapak Harmon Barmawi Thaib.

4.4.1 Lemahnya Aturan dan Kebijakan Yang Ada

Lemahnya aturan dan kebijakan yang ada merupakan masalah klasik dalam upaya pembangunan sektor industri di Indonesia. Padahal adanya aturan dan kebijakan yang jelas dan konsisten merupakan syarat utama untuk dapat berkembangnya

¹²⁸ *Harian Kompas* edisi 12 Desember 2006, hal 38

sektor industri tersebut. Paling tidak ada 2 persoalan utama yang dihadapi industri nasional terkait lemahnya aturan dan kebijakan tersebut. Persoalan yang pertama adalah belum komprehensif dan integratifnya aturan dan kebijakan yang ada dalam mengatur kegiatan industri. Harus disadari bahwa kegiatan industri merupakan kegiatan multi-aktifitas, yang melibatkan sektor-sektor lain (seperti sektor keuangan dan transportasi) sebagai pendukungnya. Maka pengaturan terhadap kegiatan industri harus pula diikuti dengan pengaturan terhadap sektor-sektor pendukungnya tersebut. Sayangnya kenyataan yang ada di Indonesia justru sebaliknya, dimana aturan dan kebijakan yang ada belumlah bersifat komprehensif (mengatur secara keseluruhan) dan integratif (saling terkait satu dengan yang lainnya). Akibatnya upaya yang dilakukan untuk meningkatkan daya saing industri nasional menjadi pincang dan tidak optimal.

Selanjutnya persoalan yang kedua adalah terjadinya disharmonisasi aturan dan kebijakan, baik itu yang bersifat horisontal maupun yang bersifat vertikal. Disharmonisasi horisontal adalah ketidakharmonisan aturan dan kebijakan yang dibuat oleh masing-masing instansi yang ikut mengatur kegiatan industri. Akibatnya sering kali kebijakan yang dibuat oleh suatu instansi bertolak-belakang dengan apa yang dibuat oleh instansi dalamnya, sehingga menimbulkan kebingungan bagi para pelaku usaha. Hal ini jauh berbeda dengan apa yang dilakukan oleh negara-negara lain dalam mengundang masuknya investasi Cina misalnya, telah menerapkan pemberian pelayanan yang prima dalam sistem satu atap kepada investor yang ingin menanamkan modalnya, sehingga dapat efektif memangkas waktu dan birokrasi yang harus dilalui investor tersebut.

Sedangkan disharmonisasi *vertikal* adalah ketidakharmonisan aturan dan kebijakan antara yang dibuat oleh pemerintah pusat dengan yang dibuat oleh pemerintah daerah,

Kenyataannya sering kali kebijakan yang dibuat oleh pemerintah pusat untuk mendorong berkembangnya kegiatan industri justru terhambat oleh kebijakan yang dibuat oleh pemerintah daerah, khususnya dalam masalah perizinan dan pajak/ retribusi daerah. Sebagai gambaran, dari tahun 2001-2007 Menteri Keuangan telah merekomendasikan pembatalan 1.651 Peraturan Daerah (Perda) tentang pajak dan retribusi kepada Menteri Dalam Negeri, dimana 968 di antaranya saat ini telah disetujui untuk dibatalkan¹²⁹ 5 Perda tentang pajak dan retribusi tersebut umumnya dibuat untuk menaikkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Namun para pembuatnya sering kali mengabaikan potensi pemasukan yang lebih besar dan bersifat jangka panjang yang mungkin didapat dari berkembangnya kegiatan Industri. Lebih ironisnya lagi motivasi untuk menaikkan PAD tersebut sebenarnya bukan semata-mata untuk meningkatkan kesejahteraan daerah, tapi lebih untuk meningkatkan penghasilan yang bisa diterima oleh para pejabat yang ada di daerah tersebut¹³⁰.

Selain soal lemahnya aturan dan kebijakan yang ada, persoalan lain yang dihadapi industri nasional adalah lemahnya upaya penegakan hukum terhadap aturan dan kebijakan yang ada tersebut. Aparat pemerintah yang seharusnya bertugas mengawal pelaksanaan aturan dan kebijakan yang ada, dalam prakteknya sering kali justru malah menganggangi sendiri aturan dan kebijakan tersebut. Akibatnya sesuatu yang telah jelas aturannya sekali pun, dalam pelaksanaannya di lapangan bisa diatur, bergantung pada hasil negosiasi yang dilakukan dengan aparat yang tentunya diikuti pula dengan pemberian uang pelicin. Hal inilah yang telah menciptakan ekonomi biaya tinggi dalam perekonomian Indonesia

¹²⁹ Harian Republika edisi 22 Mei 2008, hal.15

¹³⁰ Dalam ketentuan tentang keuangan daerah yang ada saat ini memang diatur bahwa semakin besar PAD yang didapat oleh suatu daerah maka semakin besar pula porsi anggaran yang boleh dialokasikan untuk membayar gaji pejabat yang ada di daerah tersebut

serta berkontribusi terhadap penurunan daya saing industri nasional.

4.4.2 Kesulitan Pembiayaan (Investasi Asing dan Investasi Dalam Negeri)

Pembiayaan merupakan motor utama bagi pengembangan kegiatan industri. Tanpa adanya sumber pembiayaan, pengembangan kegiatan industri akan sulit untuk dilakukan, baik untuk meremajakan industri yang ada apalagi untuk membangun industri baru. Di Indonesia, salah satu sumber pembiayaan favorit bagi pengembangan kegiatan industri ini adalah investasi asing¹³¹. Masuknya investasi asing ini memberikan efek ganda bagi perekonomian Indonesia, karena selain sebagai sumber pembiayaan masuknya investasi asing tersebut juga memberikan citra yang positif tentang kondisi Indonesia. Indonesia sendiri dengan sumber daya alamnya yang melimpah dan tenaga kerjanya yang murah, selama ini memang dikenal sebagai salah satu tujuan investasi yang menarik.

Namun dewasa ini kondisi tersebut perlahan mulai berubah. Tak kunjung selesainya berbagai permasalahan keamanan dan ketidakstabilan domestik yang ada, telah menurunkan citra Indonesia sebagai negara tujuan investasi yang menarik. Belum lagi soal banyaknya aturan dan kebijakan yang dinilai tidak pro terhadap kegiatan investasi. Selain itu banyak pula kalangan yang menilai bahwa upaya promosi investasi yang dilakukan Indonesia selama ini belumlah maksimal dan masih kalah dengan apa yang dilakukan oleh negara-negara lain, misalnya Malaysia, Thailand, dan Vietnam¹³². Akibatnya jumlah investor yang mau menanamkan modalnya di Indonesia semakin berkurang, demikian pula dengan

¹³¹ *Harian Kompas* edisi 16 Maret 2007, hal .19

Pada tahun 2007 lalu nilai investasi asing yang diharapkan masuk ke Indonesia dapat mencapai Rp 190 triliun, sedangkan nilai investasi yang didapat melalui kucuran kredit perbankan hanya mampu diharapkan sebesar Rp 100 triliun.

¹³² *Koran Tempo* edisi 2 April 2008, hal.B2

nilai investasi yang ditanamkannya. Bahkan saat ini banyak investor yang telah memindahkan investasi yang selama ini ditanamnya di Indonesia ke negara-negara lain yang dianggap lebih kondusif.

Selain investasi asing sumber pembiayaan utama bagi pengembangan kegiatan industri di Indonesia adalah dari investasi dalam negeri, khususnya melalui kredit yang disalurkan oleh perbankan nasional. Namun krisis moneter yang terjadi tahun 1997 telah mengubah kondisi yang ada. Jika sebelum krisis perbankan begitu gencar menyalurkan kredit kepada dunia usaha, maka saat ini perbankan begitu ketat dalam menyalurkan kredit tersebut. Perbankan saat ini lebih memilih untuk berinvestasi melalui instrumen yang dianggap aman, misalnya Surat Berharga Bank Indonesia (SBI). Akibatnya banyak industri yang sebenarnya memiliki potensi untuk dikembangkan, sulit untuk mendapatkan pinjaman karena dianggap tidak berprospek¹³³ atau memiliki risiko usaha yang tinggi. Bank Indonesia (BI) sendiri, selaku otoritas moneter, saat ini memang mensyaratkan prinsip kehati-hatian yang tinggi bagi perbankan untuk boleh menyalurkan kredit, guna mencegah terjadinya kredit macet. Selain itu suku bunga pinjaman perbankan juga masih terhitung tinggi, sehingga memberatkan pelaku usaha yang ingin meminjam modal ke perbankan. Akibatnya dana yang disalurkan oleh perbankan untuk membiayai sektor riil, termasuk sektor industri, jumlahnya sangat kecil jika dibandingkan dengan dana pihak ketiga yang disimpan perbankan saat ini.

4.4.3 Ketergantungan Terhadap Bahan Baku Impor

Sebagian besar industri yang ada di Indonesia, khususnya industri besar seperti industri otomotif dan elektronik, adalah industri yang banyak bergantung pada bahan baku impor. Bahkan

¹³³ *Harian Sinar Harapan* edisi 18 Januari 2008, hal 14

industri TPT yang merupakan salah satu andalan ekspor Indonesia pun 99% bahan baku kapasnya juga berasal dari impor¹³⁴. Maka dapat dikatakan bahwa posisi industri Indonesia dalam hal ini sebenarnya hanyalah berperan sebagai assembler (perakit) semata, dan bukan sebagai produsen dalam arti yang sesungguhnya.

Ada 2 persoalan besar yang akan terjadi sebagai akibat dari besarnya ketergantungan industri nasional tersebut terhadap bahan baku impor. Persoalan yang pertama adalah kondisi industri nasional menjadi sangat dipengaruhi oleh fluktuasi ketersediaan dan harga bahan baku impor tersebut di pasar dunia. Bila industri tersebut berorientasi ekspor hal ini mungkin tidak terlalu masalah. Namun bila industri tersebut berorientasi domestik, tentunya akan memberatkan konsumen bila kemudian harga barang hasil industri tersebut naik sebagai akibat dari meningkatnya harga bahan baku impor atau meningkatnya nilai tukar mata uang asing yang dipakai untuk membeli bahan baku impor tersebut. Sedangkan persoalan yang kedua adalah semakin besar ketergantungan industri nasional terhadap bahan baku impor, semakin besar pula devisa negara yang harus dibayarkan untuk membeli bahan baku impor tersebut. Bahkan jika produk yang dihasilkan tersebut berorientasi ekspor, nilai tambah riil yang bisa didapat dari kegiatan ekspor tersebut menjadi kecil, sebab sebagian besar dari pendapatan ekspor tersebut harus digunakan untuk membayar impor bahan bakunya.

Ketergantungan industri nasional terhadap bahan baku impor ini diperparah pula oleh kekeliruan orientasi pemerintah dalam mengembangkan ekspor nasional. Saat ini sebagian besar ekspor non-migas Indonesia adalah bahan mentah hasil alam yang belum diolah/ hanya sedikit mengalami pengolahan. Padahal bahan mentah tersebut sebenarnya dapat dijadikan bahan baku bagi industri nasional¹³⁵. Anehnya lagi industri yang mengolah lebih lanjut bahan mentah tersebut justru kurang dikembangkan.

¹³⁴ *Harian Kompas* edisi 12 desember 2006, Op.cit, hal .33

¹³⁵ *Ibid.*

Pemerintah bahkan banyak mengeluarkan kebijakan yang kontra produktif terhadap upaya pengembangan industri pengolahan lanjut tersebut. Misalnya saja kebijakan pemerintah yang mengenakan persentase pajak yang sama besar terhadap ekspor CPO (*crude palm oil*) dan ekspor produk turunannya. Akibatnya banyak produsen yang lebih memilih untuk mengekspor dalam bentuk CPO daripada mengekspor dalam bentuk produk turunannya¹³⁶. Kebijakan-kebijakan seperti inilah yang telah menjadi disinsentif bagi para pelaku usaha dalam mengembangkan industri nasional yang berbasis pada bahan baku yang berasal dari dalam negeri.

4.4.4 Masalah Sumber Energi Dan Pasokan Listrik

Ketersediaan energi merupakan hal yang sangat penting bagi kelangsungan kegiatan industri. Sebab tanpa adanya pasokan energi yang menggerakkan mesin-mesin industri, proses produksi tidak akan dapat berjalan. Dari sekian banyak sumber energi yang ada, ada 3 sumber energi yang menjadi sumber energi utama bagi kegiatan industri dewasa ini, yaitu minyak bumi, gas alam, dan batu bara. Khusus untuk gas alam, komoditas ini bahkan tidak hanya dipakai sebagai sumber energi tetapi juga sebagai bahan baku bagi beberapa industri misalnya industri pupuk.

Indonesia sendiri memiliki cadangan ketiga sumber energi tersebut¹³⁷. Namun persoalannya adalah pemerintah sering kali lebih memilih untuk mengekspor sebagian besar cadangan ketiga sumber energi tersebut daripada menggunakannya untuk memenuhi kebutuhan energi di dalam negeri¹³⁸. Memang harus diakui bahwa industri nasional sering kali hanya mampu membeli sumber energi tersebut di bawah harga pasar dunia, sehingga nilai jual yang didapat pemerintah dari penjualan sumber energi tersebut ke dalam

¹³⁶ *Harian Kompas* edisi 5 November 2007, hal.15

¹³⁷ *Harian Kompas* edisi 12 Desember 2006, Op.cit,hal.38

Menurut data terakhir, dengan tidak memperhitungkan kemungkinan yang didapat dari eksplorasi baru, Indonesia saat ini memiliki cadangan batu bara sebesar 19,3 milyar ton, gas alam sebesar 182 trilyun kaki kubik, dan minyak mentah sebesar 8 milyar barel.

¹³⁸ *Ibid* .,hal.33

negeri lebih kecil jika dibandingkan bila sumber energi tersebut diekspor¹³⁹. Namun tanpa adanya pasokan energi yang cukup, industri nasional tidak akan mampu untuk beroperasi secara optimal sesuai dengan kapasitasnya. Padahal bila pasokan energi yang dibutuhkan industri nasional tersebut dipenuhi dan mereka bisa kembali beroperasi secara optimal, nilai tambah yang bisa dihasilkannya akan jauh lebih besar daripada selisih nilai jual yang didapat pemerintah dari mengekspor sumber energi tersebut ke luar negeri.

Masalah lain yang harus dihadapi terkait persoalan energi ini adalah menyangkut soal penyediaan listrik. Paling tidak ada 2 persoalan utama yang harus dihadapi industri nasional terkait masalah penyediaan listrik ini, Persoalan yang pertama tidaklah masih kurangnya pasokan listrik yang mampu disediakan oleh Perusahaan Listrik Negara (PLN) guna memenuhi kebutuhan listrik nasional. Kurangnya pasokan ini terutama disebabkan karena masih kurangnya jumlah pembangkit listrik yang ada. Dari pembangkit listrik yang ada saat ini, PLN hanya mampu menyediakan daya listrik sebesar 28.000 MW (megawatt). Padahal kebutuhan listrik nasional jauh lebih besar dari itu, dan setiap tahunnya meningkat rata-rata sebesar 6%¹⁴⁰. Selain itu, kurangnya pasokan tersebut juga disebabkan oleh kesulitan yang dialami PLN dalam menyediakan suplai bahan bakar yang akan digunakan untuk membangkitkan listrik tersebut¹⁴¹, terlebih ketika terjadi kenaikan harga bahan bakar seperti saat ini. Pemerintah sendiri saat ini tengah melakukan upaya untuk mengatasi permasalahan tersebut salah satunya adalah dengan mendirikan pembangkit listrik baru berbahan bakar batu bara di berbagai wilayah yang total kapasitasnya direncanakan mencapai 10.000 MW¹⁴².

¹³⁹ *Ibid.*, hal.38

¹⁴⁰ *Harian Republika* edisi 31 Mei 2008,. Hal.24

¹⁴¹ *Harian Kompas* edisi 12 Desember 2006,Op.cit , hal.38

¹⁴² *Harian Republika* edisi 2 April 2008,. Hal.15

Sedangkan persoalan yang kedua adalah masih terbatasnya kemampuan PLN dalam membangun dan mengembangkan jaringan listrik ke seluruh wilayah Indonesia. Akibatnya banyak wilayah yang sampai saat ini masih belum teraliri listrik atau pasokan listriknya masih sangat terbatas. Padahal tanpa tercukupinya pasokan listrik tersebut akan sulit bagi industri nasional untuk bisa tumbuh dan berkembang serta meningkatkan daya saing.

4.4.5 Masalah Infrastruktur Transportasi (Jalan dan Pelabuhan)

Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan syarat penting dalam upaya pengembangan kegiatan industri di suatu negara/ wilayah. Infrastruktur transportasi ini penting untuk bisa menjamin kelancaran kegiatan pengangkutan bahan baku maupun barang hasil produksi dari kegiatan industri tersebut. Indonesia sendiri selama ini selalu mengalami kesulitan dalam menyediakan infrastruktur transportasi yang memadai tersebut, khususnya yang menyangkut 2 infrastruktur transportasi yang utama, yaitu jalan dan pelabuhan.

Berkaitan dengan infrastruktur jalan, paling tidak ada 2 persoalan utama yang dihadapi oleh industri nasional. Persoalan yang pertama adalah masih terbatasnya jaringan jalan yang ada di Indonesia. Dengan wilayahnya yang sangat luas, jaringan jalan yang harus dibangun di Indonesia pun juga mencakup wilayah yang sangat luas pula. Padahal kemampuan pemerintah untuk membangun jaringan jalan tersebut sampai saat ini masih terbatas¹⁴³. Akibatnya banyak daerah, misalnya Kalimantan, Sulawesi, atau Papua, yang jaringan jalannya masih sangat terbatas. Sedangkan persoalan yang kedua adalah banyaknya jalan yang kondisinya tidak layak. Sebagai gambaran saja, dari 34.628 km (kilometer) jalan negara yang ada, 12.992 km-nya berada dalam

¹⁴³ Harian Kompas edisi 12 Desember 2006, Op.cit, hal.36

kondisi rusak berat¹⁴⁴. Belum lagi kondisi jalan yang statusnya adalah jalan propinsi atau jalan kabupaten/ kota, dimana anggaran pemeliharaannya lebih terbatas lagi. Dengan kondisi infrastruktur jalan yang terbatas ini rasanya sulit untuk bisa menjamin kelancaran atas transportasi sebagaimana yang dibutuhkan oleh sektor industri apalagi untuk bisa mengembangkan kegiatan industri tersebut ke daerah-daerah.

Demikian pula dengan infrastruktur pelabuhan, paling tidak juga ada 2 persoalan utama yang dihadapi oleh industri nasional. Persoalan yang pertama adalah masih terbatasnya jumlah pelabuhan yang bisa melayani kegiatan bongkar-muat barang, khususnya bongkar-muat barang dari kapal-kapal bertonase besar. Sampai saat ini Indonesia hanya memiliki 6 pelabuhan bongkar-muat utama (Medan, Batam, Jakarta, Semarang, Surabaya, dan Makassar), sehingga menyebabkan kegiatan bongkar-muat menjadi terpusat di daerah tempat pelabuhan bongkar muat utama tersebut berada. Hal ini tentunya menyulitkan upaya pengembangan kegiatan industri di daerah-daerah lain yang sebenarnya berpotensi untuk dikembangkan kegiatan industri namun lokasinya jauh dari pelabuhan bongkar-muat utama tersebut.

Sedangkan persoalan yang kedua adalah lemahnya pengelolaan pelabuhan yang ada di Indonesia. Selama ini pengelolaan pelabuhan yang ada di Indonesia dimonopoli PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo). Pelindo ini diberi hak yang untuk berperan sebagai regulator sekaligus sebagai operator dalam kegiatan kepelabuhan. Tujuan pemberian hak monopoli ini sebenarnya adalah agar pengelolaan kegiatan kepelabuhan yang dianggap strategis ini bisa tetap berada di bawah kendali negara. Namun dalam prakteknya pemberian hak monopoli ini justru menurunkan kualitas pelayanan yang diberikan oleh Pelindo, karena tidak adanya persaingan. Sektor industri bahkan

¹⁴⁴ *Ibid.*

menganggap bahwa rendahnya kualitas pelayanan kepelabuhan yang diberikan Pelindo tersebut telah ikut berpengaruh terhadap penurunan daya saing industri mereka.

Pemerintah sendiri saat ini telah melakukan langkah-langkah guna memperbaiki hal tersebut. Salah satunya adalah dengan mengubah UU tentang Kepelabuhan yang ada. Hasilnya, bila dalam UU yang lama fungsi regulasi dan fungsi operasional kepelabuhan dilaksanakan oleh Pelindo, maka dalam UU yang baru ini dua fungsi tersebut dilaksanakan oleh dua badan yang berbeda. Dalam hal ini Pelindo saat ini hanya diberi hak untuk melaksanakan fungsi operasional kepelabuhan, sedangkan fungsi regulasinya telah diambil alih oleh badan baru yang berwarna otoritas pelabuhan¹⁴⁵. Selain itu, guna meningkatkan kinerja pengelolaan pelabuhan, pemerintah telah mencari mitra strategis bagi Pelindo dalam mengelola pelabuhan Tanjung Priok¹⁴⁶.

Selanjutnya bila kita berbicara tentang masalah kepelabuhan tentunya tidak dapat dilepaskan pula dari masalah pelayaran. Dalam kasus Indonesia, persoalan yang ada dalam aktifitas pelayaran nasional bukanlah menyangkut masalah keterbatasan sarana angkut/ kapal yang ada. Sebab dengan potensi muatan yang akan diangkut sedemikian besar, banyak perusahaan pelayaran yang ingin masuk ke pasar pelayaran Indonesia. Persoalan yang ada justru menyangkut kondisi perusahaan pelayaran nasional yang ada saat ini. Kenyataan yang ada menunjukkan bahwa kegiatan pelayaran nasional saat ini didominasi oleh perusahaan pelayaran asing. Sebagai gambaran, saat ini sekitar 44% kegiatan

¹⁴⁵ *Harian Republika* edisi 5 mei 2008, hal.24

¹⁴⁶ Meski pencarian mitra strategi bagi Pelindo ini bertujuan baik, namun banyak kalangan yang menyayangkan bahwa perusahaan yang dipilih untuk menjadi mitra strategis pelindo tersebut adalah perusahaan yang saat ini juga mengelola pelabuhan di singapura, sebab bagaimana pun harus ingat bahwa pelabuhan di Singapura tersebut merupakan pesaing langsung bagi pelabuhan Tanjung Priok. Karena itu pemilihan perusahaan yang dijadikan mitra strategis tersebut sangat mungkin menimbulkan konflik kepentingan yang dapat merugikan manusia.

pengangkutan barang antar wilayah di Indonesia masih ditangani oleh perusahaan pelayaran asing¹⁴⁷. Sedangkan pengangkutan untuk kegiatan ekspor dan impor nyata-nyata telah dikuasai oleh perusahaan asing. Perusahaan pelayaran nasional sendiri seolah tak mampu untuk bersaing dengan perusahaan asing tersebut¹⁴⁸.

Dominannya perusahaan pelayaran asing ini bukan hanya menyebabkan banyak devisa negara yang harus dikeluarkan¹⁴⁹, namun juga berpengaruh terhadap daya saing industri nasional yang memanfaatkan jasa pelayaran tersebut. Sebab dalam prakteknya perusahaan asing tersebut sering kali seenaknya mengenakan biaya angkut yang jumlahnya tidak masuk akal. Sebagai contoh, tarif yang saat ini dikenakan untuk mengangkut barang dan pelabuhan Tanjung Priok ke Jepang adalah sebesar US\$600 per ton, padahal tarif yang dikenakan untuk mengangkut barang dari pelabuhan Singapura (yang letaknya tidak jauh dari pelabuhan Tanjung Priok) ke Jepang hanya sebesar US\$380 per ton.

¹⁴⁷ *Harian Republika* edisi 5 Mei 2008, Op.cit, hal .24

¹⁴⁸ Menurut Harmon Barmawi Thaib, Direktur Pelayanan Bisnis UKM KADIN Pusat, penyebab ketidakmampuan industri pelayaran nasional untuk berkembang ini bisa dirunut kembali ke tahun 1985, yaitu ketika keluarnya Keppres yang mengharuskan perusahaan pelayaran nasional untuk menggunakan kapal-kapal yang umurnya tidak lebih dari 20 tahun. Tujuan dikeluarkannya Keppres ini sebenarnya adalah untuk membantu pengembangan industri perkapalan nasional (PT PAL) yang saat itu baru berdiri, Namun sayangnya ketentuan tersebut tidak diberlakukan pula kepada perusahaan pelayaran asing beroperasi di Indonesia. Akibatnya perusahaan pelayaran nasional lama-kelamaan Menjadi kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing, namun hasil yang dicapai belumlah menggembirakan.

¹⁴⁹ *Harian Republika* edisi 5 Mei 2008, Op.cit., hal.24. Saat ini devisa yang harus dikeluarkan Indonesia per tahun untuk membayar perusahaan pelayaran asing untuk kegiatan tersebut mencapai US\$ 25 milyar.