



**Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
Republik Indonesia**

Laporan Publik

Paket Kebijakan Ekonomi (Tahap XV)

**PENGEMBANGAN USAHA DAN DAYA SAING
PENYEDIA JASA LOGISTIK NASIONAL**

Jakarta, 15 Juni 2017

PENGANTAR PAKET KEBIJAKAN EKONOMI XV

A. Latar Belakang:

1. Biaya logistik nasional relatif tinggi di kawasan Asia (24,6% dari PDB, 2014), dimana kontribusi terbesar pembentuk biaya logistik adalah ongkos transportasi yaitu: 72%, dan peranannya dalam pembentukan inflasi sebesar 12,11% (Januari, 2017). Selain itu, porsi biaya logistik bisa sampai 40% dari harga ritel barang.
 2. Konektivitas angkutan barang belum terintegrasi di seluruh Indonesia yang membuat sering terjadinya kelangkaan barang, harga yang bergejolak, dan serbuan impor.
 3. Potensi peluang pasar bagi usaha penyedia jasa logistik di Indonesia sangat besar. Hasil salah satu penelitian menyebutkan bahwa kegiatan logistik di Indonesia tahun 2016 diperkirakan mencapai Rp. 2.400T, yang meliputi: jasa transportasi, penyimpanan, dan *delivery* sebesar Rp. 498,3T serta kegiatan logistik dari sektor manufaktur, pertanian, konstruksi, pertambangan, dsb sebesar Rp. 1.901,3T dengan peningkatan 15,2 % sampai tahun 2019. Pemerintah perlu memfasilitasi agar peluang tersebut dapat diraih oleh penyedia jasa logistik nasional.
 4. Kebijakan logistik dalam Paket Kebijakan yang sebelumnya (Paket I-XIV) telah banyak memberikan dampak positif bagi kegiatan ekonomi Indonesia, seperti: (i) sampai saat ini sudah terdapat 30 PLB yang bertujuan untuk memudahkan mendapatkan *Supply* Bahan Baku Industri dan etalase produk ekspor; (ii) *Single Identity Importir* (API satu-satunya tanda pengenal importir), bertujuan untuk mengurangi proses birokrasi dalam pengurusan impor barang, terutama bahan baku dan simplifikasi perizinan ekspor-impor.
 5. Paket deregulasi selanjutnya difokuskan pada Perbaikan Sistem Logistik Nasional, dalam bentuk dukungan pengembangan usaha, penurunan biaya dan peningkatan daya saing logistik nasional. Berhubung karena luasnya cakupan logistik yang akan di sempurnakan, deregulasi kali ini akan dilaksanakan dalam 3 (tiga) tahap (paket), yaitu:
 6. Paket XV meliputi perbaikan kebijakan untuk tujuan:
 - a. **Pemberian Kesempatan Meningkatkan Peran dan Skala Usaha**, dengan kebijakan yang memberikan peluang bisnis untuk angkutan dan asuransi nasional dalam mengangkut barang ekspor impor, serta meningkatkan usaha galangan kapal/pemeliharaan kapal di dalam negeri.
 - b. **Kemudahan Berusaha dan Pengurangan Beban Biaya bagi Usaha Penyedia Jasa Logistik Nasional**, dengan kebijakan antara lain: (i) mengurangi biaya operasional jasa transportasi; (ii) menghilangkan persyaratan perizinan angkutan barang; (iii) meringankan biaya investasi usaha kepelabuhanan; (iv) standarisasi dokumen arus barang dalam negeri; (v) mengembangkan pusat distribusi regional; (vi) kemudahan pengadaan kapal tertentu; dan (vii) mekanisme pengembalian biaya jaminan peti kemas; dsb.
 7. Selanjutnya Perbaikan Sistem Logistik Nasional akan diarahkan pada **Penguatan Kelembagaan dan Kewenangan *Indonesia National Single Window* (INSW)**, yang
-

akan dilaksanakan pada awal **Agustus 2017 (sebagai Paket XVI)**. Paket ini dengan kebijakan, antara lain: (i) memberikan fungsi independensi badan INSW untuk dapat mengembangkan sistem elektronik pelayanan dan pengawasan ekspor impor, kepabeanaan, dan kepelabuhanan di seluruh Indonesia; (ii) mengawasi kegiatan ekspor impor yang berpotensi sebagai *illegal trading*; (iii) membangun *single risk management* untuk kelancaran arus barang dan penurunan *dwelling time*; dan (iv) sebagai *competent authority* dalam integrasi ASEAN *Single Window* dan pengamanan pelaksanaan FTA.

8. Bagian ketiga dari rangkaian kebijakan untuk perbaikan logistik nasional ini adalah mempermudah dan mempercepat arus barang di pelabuhan dengan **Penyederhanaan Tata Niaga (ekspor-impor)**. Pemerintah telah membentuk Tim Tata Niaga Ekspor Impor untuk mengurangi LARTAS (larangan terbatas) dari 49% dari seluruh jumlah barang (berdasarkan kode nomor HS) dewasa ini. Sasaran perbaikan kebijakan ini adalah mendekati jumlah LARTAS di negara tetangga, yaitu sekitar 19%. Target tersebut diharapkan tercapai pada bulan **Oktober 2017 (sebagai Paket XVII)**. Pada saat itu *dwelling time* diperkirakan akan dapat diturunkan menjadi sedikit di bawah 2 (dua) hari.

Penjelasan secara lengkap dapat dilihat pada [matriks terlampir](#).

B. Tujuan dan Manfaat Kebijakan ini Diharapkan Dapat Segera:

1. Memberikan Peluang Pasar Kepada Pengusaha Pelayaran, *Marine Insurance*, dan Pemeliharaan Kapal Nasional;
2. Meningkatkan Daya Saing Perusahaan Penyedia Jasa Logistik;
3. Memperkuat Kelembagaan Indonesia *National Single Window* (INSW).

C. Sasaran Kebijakan:

1. Membuka peluang pelayaran nasional melayani angkutan ekspor impor sekitar USD. 600 Juta/Tahun, investasi perkapalan sekitar 70-100 unit kapal baru senilai USD. 700 Juta, asuransi angkutan sebesar 1%-2%, pinjaman perbankan DN sebesar USD. 560 Juta, dan kesempatan kerja baru sebanyak 2.000 pelaut.
2. Meningkatkan daya saing galangan kapal DN dengan memberikan insentif 0% Bea Masuk impor 115 jenis suku cadang dan komponen kapal laut, termasuk menjaga keberlangsungan hidup 1.800 Perusahaan Pelayaran.
3. Memberi peluang lebih besar kepada pelayaran nasional untuk melayani angkutan khusus seperti, kapal *tanker* dan *bulker*.
4. Menurunkan biaya angkutan barang melalui udara. Sebagai contoh, biaya *Regulated Agent* pada beberapa rute pendek domestik seperti Jakarta-Surabaya dan Jakarta-Semarang dapat mencapai hingga 30% terhadap biaya angkut.
5. Meningkatkan peranan Pemda dalam pengembangan Sistem Logistik Daerah (SISLOGDA) untuk mengendalikan inflasi dan mengurangi kerusakan produk pasca panen hingga 30% dengan membangun Pusat Distribusi Regional dan Standar Pengangkutan Barang.
6. Memperkuat wewenang dan lembaga INSW untuk mendukung efisiensi logistik dan kelancaran ekspor impor, termasuk kepastian *dwelling time* yang rendah.

D. Pokok-Pokok Kebijakan (18 Kebijakan):

1. Menghilangkan dan menerbitkan berbagai peraturan menteri (12 permen, 2 Surat Edaran, 1 surat Menko) yang dapat mendorong perluasan usaha dan meningkatkan daya saing penyedia jasa logistik nasional dalam membangun dan mengembangkan Sistem Logistik Nasional.
2. Merevisi 3 Perpres yang disatukan menjadi 1 Perpres menyangkut INSW untuk mempercepat pengembangan dan penerapan pelayanan otomasi perizinan ekspor-impor, kepabeanan, dan Kepelabuhanan melalui penguatan kelembagaan dan kewenangan Indonesia *National Single Window* (INSW)
3. Menerbitkan 1 Inpres, untuk Penguatan Peran Otoritas Pelabuhan dalam mengelola kelancaran arus barang dim pelabuhan.
4. Menerbitkan 1 Keputusan Menko Perekonomian tentang Tim Tata Niaga Ekspor Impor.

E. Perkembangan Penyelesaian Paket Kebijakan Ekonomi XV

Telah diterbitkan 5 (lima) peraturan setingkat Menteri yaitu:

1. **Permenhub No. 24 Tahun 2017 tentang Pencabutan Persyaratan Kepemilikan Modal Badan Usaha di Bidang Pengusahaan Angkutan Laut, Keagenan Kapal, Pengusahaan Bongkar Muat dan Badan Usaha Pelabuhan.** Permenhub ini merevisi 4 (empat) Permenhub yakni:
 - a. Permenhub No.45 Tahun 2015 tentang Persyaratan Kepemilikan Modal;
 - b. Permenhub No.152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan Ke Kapal;
 - c. Permenhub No.11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan;
 - d. Permenhub No.146 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
2. **Permenhub No. 130 Tahun 2016 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi:** Menghilangkan Ketentuan Pembatasan Wilayah Kerja Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi Asing;
3. **Permenkominfo No. 7 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pemberian Izin Penyelenggaraan Pos:** Penyederhanaan Perizinan Penyelenggaraan Pos;
4. **Permenhub No. 25 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 116 Tahun 2016 tentang Pemindahan Barang Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar:** Peningkatan Efisiensi Biaya Kepelabuhanan dengan Mengurangi Biaya Pemindahan Barang (*double handling*) di Terminal;
5. **Permendag No. 29/M-DAG/PER/5/2017 tentang Perdagangan Antar Pulau:** Standarisasi Dokumen Pergerakan Arus Barang Dalam Negeri (Manifes Domestik) Berbasis Elektronik.

Telah diterbitkan 1 (satu) Surat Edaran setingkat Dirjen, 2 (dua) Surat Menteri, dan 1 (satu) Keputusan Menko, yaitu:

1. **Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: LIM.003/40/11/DJPL-17:** Pedoman Pengurangan Risiko Kerusakan Peti Kemas;
2. **Surat Mendagri kepada Kepala Daerah No. 551.51/3056/OTDA tentang Pecepatan Penyelesaian Regulasi Paket Kebijakan Ekonomi XV:** Sinkronisasi Pengaturan Persyaratan Perizinan Angkutan Barang oleh Daerah;
3. **Surat Menko Perekonomian kepada Mendagri:** No: S-87/M.EKON/04/2017 tentang Pembentukan Tim Sistem Logistik Daerah (SISLOGDA);
4. **Keputusan Menko Perekonomian No. 71 Tahun 2017 tentang Tim Tata Niaga Ekpor Impor:** untuk mengurangi LARTAS.

Terdapat 2 (dua) kebijakan di tingkat presidential yang draftnya sudah selesai, namun perlu proses presidential:

1. **Perpres:** Penguatan Kelembagaan dan Kewenangan Indonesia *National Single Window* (INSW) untuk Meningkatkan Efisiensi Logistik;
2. **Inpres:** Penguatan Peran Otoritas Pelabuhan (OP).

Terdapat 4 (empat) kebijakan di tingkat ministerial yang draftnya sudah selesai, namun masih dalam tahap finalisasi:

1. **Rancangan Permendag tentang Ketentuan Penggunaan Angkutan Laut dan Asuransi Nasional untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu,** dengan mewajibkan angkutan dan asuransi barang ekspor (batubara & CPO) dan impor (beras) serta komoditi lain yang ditetapkan Pemerintah, untuk menggunakan perusahaan pelayaran dan asuransi nasional;
2. **Rancangan Permenkeu tentang Pembebasan Bea Masuk 115 jenis suku cadang dan komponen kapal laut,** untuk meningkatkan efisiensi produksi kapal nasional dan jasa perawatan galangan kapal;
3. **Revisi Permenhub No.153 Tahun 2015 tentang Pengamanan Kargo dan Pos serta Rantai Pasok (*Supply Chain*) Kargo dan Pos yang Diangkut dengan Pesawat Udara,** sesuai ketentuan ICAO Annex 17;
4. **Revisi Permendag No. 127 Tahun 2015 tentang Ketentuan Impor Barang Modal dalam Keadaan Bukan Baru,** khususnya kapal keperluan tertentu menjadi di atas usia 15 sampai dengan 30 tahun.