



**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 sebesar 72%, dan memberikan inflasi sebesar 12,11% (Januari, 2017). Selain itu, porsi biaya logistik sekitar 40% dari harga ritel barang.
  2. Konektivitas angkutan barang belum berkembang 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. Penelitian *Frost and Sullivan, bussiness consultant*, 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. Potensi ini harus diraih oleh penyedia jasa logistik nasional.
  4. Beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja sistem logistik nasional dan tingginya biaya logistik, antara lain:
    - a. Komoditas Utama: Belum berkembangnya keterpaduan pusat atau sentra distribusi barang secara nasional, terutama barang pokok dan barang penting, sehingga sering terjadi kelangkaan *stock*, fluktuasi dan disparitas harga yang tinggi antar wilayah dan antar pulau.
    - b. Infrastruktur Transportasi: Belum terbangunnya sistem transportasi yang terintegrasi (multimoda) untuk menghubungkan atau konektivitas angkutan barang dari pedesaan, perkotaan, intra pulau, antar pulau, dan ekspor.
    - c. Pelaku & Penyedia Jasa Logistik (PJL): Masih lemahnya kemampuan PJL nasional untuk bersaing dengan PJL asing dalam menyediakan jasa logistik yang efisien.
    - d. Sumber Daya Manusia (SDM): Masih terbatasnya SDM Indonesia yang memiliki sertifikasi kompetensi dan kualifikasi di sektor logistik, baik pada tingkat okupasi operator, manajerial/analisis, maupun ahli.
    - e. Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK): Belum terbangunnya sistem informasi *online (e-logistics dan e-licensing)* yang terintegrasi untuk menyediakan informasi dan data yang berkaitan dengan sumber penyediaan dan permintaan barang, perkembangan harga, ketersediaan transportasi, serta pelayanan birokrasi.
    - f. Regulasi: Masih belum harmonisnya regulasi/birokrasi di sektor logistik, baik antara Pemerintah Pusat maupun dengan Pemerintah Daerah, sehingga terjadi tumpang tindih regulasi dan birokrasi yang tidak mendukung sistem logistik yang efisien.
-

5. 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, bertujuan untuk menurunkan LARTAS dari 51% (September 2015) menjadi 32% (Mei 2016) dan menurunkan *dwelling time* dari rata-rata 6,7 hari (tahun 2014) menjadi 2,9 hari (2016); (iii) berkembangnya ekspor produk perikanan (ekspor tuna fillet ke Amerika sebanyak 1 kontainer), produk turunan kelapa (12 kontainer untuk ekspor kelapa ke RRT), dan produk UKM lainnya terutama di wilayah Indonesia bagian timur.
6. Dalam Paket XV difokuskan pada Perbaikan Sistem Logistik Nasional untuk mempercepat **Pengembangan Usaha dan Daya Saing Penyedia Jasa Logistik Nasional**, yang meliputi kebijakan:
  - 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.
  - c. **Penguatan Kelembagaan dan Kewenangan Indonesia National Single Window (INSW)**, dengan kebijakan, antara lain: (i) memberikan fungsi independensi badan INSW untuk dapat mengembangkan sistem elektronik pelayanan dan pengawasan ekspor impor, kepabeanan, dan kepelabuhan 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.
  - d. **Penyederhanaan Tata Niaga** untuk mendukung kelancaran arus barang, dengan membentuk Tim Tata Niaga Ekspor Impor dalam rangka mengurangi LARTAS dari 49% menjadi sekitar 19% atau mendekati rata-rata non tariff barrier negara-negara ASEAN sebesar 17%.

**Penjelasan secara lengkap lihat matriks terlampir.**

## B. Tujuan dan Manfaat Kebijakan ini Diharapkan Dapat Segera:

1. Memberikan Peluang Pasar Kepada Pengusaha Pelayaran, *Ocean 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. Memberikan peluang bisnis lebih besar bagi pelaku logistik nasional, dengan kebijakan yang dapat menghemat biaya angkutan barang melalui udara hingga 30%, beban biaya transportasi (laut, darat, udara) sebesar 15%, dan beban administrasi/operasional perusahaan logistik lainnya.
5. Meningkatkan peranan Pemda dalam pengembangan Sistem Logistik Daerah (SISLOGDA) untuk mengendalikan inflasi dan mengurangi kerusakan produk pasca panen sebesar 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 *dwellling 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. Cakupan Paket Kebijakan Ekonomi XV

### I. MEMBERIKAN PELUANG PASAR KEPADA PENGUSAHA PELAYARAN, OCEAN INSURANCE, DAN PEMELIHARAAN KAPAL NASIONAL

1. **Kebijakan angkutan dan asuransi barang ekspor/impor oleh perusahaan pelayaran nasional**, bertujuan untuk 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. **Revitalisasi Industri Galangan Kapal, Peralatan Kepelabuhanan & Pelayaran Nasional**, bertujuan untuk meningkatkan daya saing galangan kapal DN dengan memberikan insentif 0% Bea Masuk impor 115 jenis suku cadang dan komponen kapal laut.

### II. MENINGKATKAN DAYA SAING PERUSAHAAN PENYEDIA JASA LOGISTIK

3. **Peningkatan Keamanan dan Efisiensi Pengiriman Kargo dan Pos Udara (Regulated Agent/ RA)**, bertujuan untuk meningkatkan keamanan pengiriman kargo dan pos udara, dan menghemat biaya angkutan barang melalui udara hingga 30%.
4. **Sinkronisasi Pengaturan Persyaratan Perizinan Angkutan Barang oleh Daerah**, bertujuan untuk memudahkan usaha angkutan barang dan menghindari pungutan liar dengan tetap memperhatikan kredibilitas perusahaan angkutan barang.
5. **Rasionalisasi Persyaratan Modal Usaha dalam: (1) memperoleh Izin Angkutan Laut dan Izin Usaha Kepelabuhanan**, bertujuan untuk mendorong revitalisasi dan pengembangan pelabuhan tanpa mengurangi pertimbangan kredibilitas perusahaan/badan usaha kepelabuhanan; (2) **Memperoleh Izin Usaha Bongkar Muat Barang**, untuk mendorong pelaku usaha untuk memperluas investasi usaha bongkar muat; (3) **Memperoleh Izin Usaha Keagenan Kapal**, untuk mendorong pelaku usaha untuk mengembangkan usaha keagenan kapal; (4) **Memperoleh Izin Usaha Penyelenggaraan Pelabuhan Laut**, untuk mendorong pelaku usaha untuk mengembangkan usaha kepelabuhanan.
6. **Menghilangkan Ketentuan Pembatasan Wilayah Kerja Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi Asing**, bertujuan untuk memberikan kepastian usaha.
7. **Penyederhanaan Perizinan Penyelenggaraan Pos**, bertujuan untuk mendorong perluasan usaha dan meningkatkan jumlah pelaku usaha jasa penyelenggara pos.
8. **Penguatan Peran Otoritas Pelabuhan (OP) dalam Mengelola Kelancaran Arus Barang di Pelabuhan**, bertujuan untuk menjamin kelancaran arus barang di pelabuhan agar dapat dengan mudah menjalankan amanat UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
9. **Peningkatan Efisiensi Biaya Kepelabuhanan dengan Mengurangi Biaya Pemindahan Barang (double handling) di Terminal**, bertujuan untuk mengurangi beban biaya logistik di pelabuhan dan memberikan kepastian pelaku usaha terhadap proses *custom clearance* dan *cargo release* di pelabuhan.

10. **Standarisasi Dokumen Pergerakan Arus Barang Dalam Negeri (Manifes Domestik) Berbasis Elektronik**, yang terintegrasi dengan sistem INSW, bertujuan untuk tersedianya informasi pergerakan arus barang domestik (melalui darat, laut, dan udara) secara elektronik dan mempermudah koordinasi dan pengawasan pergerakan barang antar pulau.
11. **Peningkatan Kapasitas Pelayaran Nasional Melalui Fasilitas Pengadaan Kapal Bekas Tertentu di atas Usia 15 s.d. 30 Tahun untuk Angkutan Khusus**, bertujuan untuk memberi peluang lebih besar kepada pelayaran nasional untuk melayani angkutan khusus seperti kapal tanker dan bulker.
12. **Pengembangan Tim SISLOGDA sebagai kelembagaan yang mendukung kebijakan SISLOGNAS dan konektivitas nasional termasuk pelaksanaan program TPID** untuk Efisiensi Rantai Pasok Komoditi Penting di Daerah, bertujuan untuk meningkatnya kelancaran pasokan komoditas barang pokok dan penting di daerah, dan memudahkan pengendalian dan pemantauan inflasi daerah serta pengembangan peta transportasi barang
13. **Pedoman/Standar Kepatuhan Container Handling (Voluntary Self-Compliance) antar pengirim, pengangkut, dan trucking untuk mengurangi risiko kerusakan peti kemas**, bertujuan untuk memberikan kepastian mekanisme tanggung jawab pengembalian uang jaminan peti kemas oleh agen perusahaan pelayaran kepada *consignee* atau *forwarder*.
14. **Penguatan Kelembagaan dan Kewenangan Indonesia National Single Window (INSW)**, bertujuan untuk memperkuat wewenang dan lembaga INSW untuk mendukung efisiensi logistik dan kelancaran ekspor impor.
15. **Pembentukan Tim Tata Niaga Ekspor Impor**, bertujuan untuk mengurangi LARTAS dari 49% menjadi sekitar 19% atau mendekati rata-rata non tariff barrier negara-negara ASEAN sekitar 17%.

## **F. Perkembangan Penyelesaian Paket Kebijakan Ekonomi XV**

**Dari total 18 kebijakan, sebanyak 14 kebijakan sudah diterbitkan, antara lain:**

1. **Surat Mendagri kepada Kepala Daerah No. 551.51/3056/OTDA tentang Percepatan Penyelesaian Regulasi Paket Kebijakan Ekonomi XV: Sinkronisasi Pengaturan Persyaratan Perizinan Angkutan Barang oleh Daerah;**
2. **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**, dengan menghilangkan 4 (empat) persyaratan: (1) Persyaratan Modal Dasar Izin Usaha Angkutan Laut; (2) Persyaratan Modal Dasar Izin Usaha Bongkar Muat; (3) Persyaratan Modal Dasar Izin Usaha Keagenan Kapal; (4) Persyaratan Modal Dasar Izin Usaha Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, yang bertentangan dengan Undang-Undang No.40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas;
3. **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;
4. **Permenkominfo No. 7 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pemberian Izin Penyelenggaraan Pos**: Penyederhanaan Perizinan Penyelenggaraan Pos;

5. **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;
6. **Permendag No. 29/M-DAG/PER/5/2017 tentang Perdagangan Antar Pulau:** Standarisasi Dokumen Pergerakan Arus Barang Dalam Negeri (Manifes Domestik) Berbasis Elektronik;
7. **Surat Menko Perekonomian kepada Mendagri:** No: S-87/M.EKON/04/2017 tentang Pembentukan Tim Sistem Logistik Daerah (SISLOGDA)
8. **Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: LIM.003/40/11/DJPL-17:** Pedoman Pengurangan Risiko Kerusakan Peti Kemas
9. **Keputusan Menko Perekonomian No. 71 Tahun 2017 tentang Tim Tata Niaga Ekspor Impor:** untuk mengurangi LARTAS

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

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

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

12. **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.
13. **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
14. **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
15. **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