

**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)  
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG PEREKONOMIAN  
REPUBLIK INDONESIA**

---

**STUDI MENGENAI  
SISTEM DAN PROSEDUR YANG TERKAIT DENGAN  
PERDAGANGAN DI INDONESIA**

---

**LAPORAN AKHIR**

**RINGKASAN**

**JICA LIBRARY**



**1178531 [8]**

**Maret 2005**

**JAPAN PORT CONSULTANTS LTD., (JPC)  
PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL (PCI)**

ED
JR
05-037



**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)  
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG PEREKONOMIAN  
REPUBLIK INDONESIA**

---

**STUDI MENGENAI  
SISTEM DAN PROSEDUR YANG TERKAIT DENGAN  
PERDAGANGAN DI INDONESIA**

---

**LAPORAN AKHIR**

**RINGKASAN**

Maret 2005

**JAPAN PORT CONSULTANTS LTD., (JPC)  
PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL (PCI)**



1178531【8】

## Preface

The Government of Japan adopted a request by the Government of Indonesia to conduct a study on trade-related systems and procedure focusing on the capital area. Japan International Cooperation Agency (JICA) was mandated to undertake the study.

A study team, consisted by Japan Port Consultants, Ltd (JPC) and Pacific Consultants International (PCI), was sent four times from February 2004 through March 2005. The team, headed by Mr. YAMASHITA Ikuhiko (JPC) held discussions with officials concerned in the Government of Indonesia, hearings from private sector, and field study including trade process time survey.

This report was compiled by the team in accordance with comments raised by steering committee members of the Government of Indonesia. It is expected that the report is utilized for further trade facilitation.

Lastly I would like to express my sincere appreciation to all those who participated in this study and hope this joint study promotes relationships between Japan and Indonesia.

March 2005

IZAWA Tadashi

Vice-President

Japan International Cooperation Agency (JICA)



## LETTER OF TRANSMITTAL

March 2005

Mr. Izawa Tadashi  
Japan International Cooperation Agency  
Vice-President

Dear Sir

It is my great pleasure to submit herewith the Final Report of "The Study on Trade Related Systems and Procedures in The Republic of Indonesia".

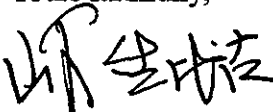
The study team comprised of the Japan Port Consultants Ltd. (JPC) and Pacific Consultants International (PCI) conducted surveys in the Republic of Indonesia over the period between February 2004 and March 2005 according to the contract with the Japan International Cooperation agency (JICA).

Based on the findings derived from the surveys and the discussions and consultations with the officials of the related ministries and agencies, the study team formulated the recommendations to achieve the trade facilitation reform in the Port of Tanjung Priok and the Soekarno-Hatta International Airport together with the detailed action plan for the reform. The recommendations and the action plan emphasize not only the necessity of procedural improvements but also the importance of investments in transport infrastructures.

On behalf of the study team, I would like to express my heartfelt appreciation to the Coordinating Ministry for Economic Affairs and other authorities concerned for their cooperation, assistance and heartfelt hospitality extended to the study team.

I am also very grateful to the Japan International Cooperation Agency, the Ministry of Foreign Affairs, the Ministry of Economy, Trade and Industry and the Embassy of Japan in Indonesia for their valuable suggestions and assistance given to the team during the course of the study.

Yours faithfully,



Ikuhiko YAMASHITA

Team Leader

The Study on Trade Related Systems and Procedures  
in The Republic of Indonesia





## [LAPORAN AKHIR - RINGKASAN]

### DAFTAR ISI

#### DAFTAR SINGKATAN

Pandangan Mengenai Fasilitasi dalam Perdagangan .....	A -1
Executive Summary .....	ES -1

#### **BAGIAN 1 Studi Mengenai Perbaikan Lingkungan Perdagangan**

<b>1. Pendahuluan .....</b>	<b>1.1.1</b>
<b>2. Pembahasan Mengenai Kondisi Saat Ini .....</b>	<b>2.1.1</b>
2.1 Keadaan saat ini Sistem Perdagangan .....	2.1.1
2.1.1 Upaya-upaya Hukum dan Administratif untuk melaksanakan pengembangan perdagangan .....	2.1.1
2.1.2 Pembagian Fungsi Administrasi antara yang berwenang yang terkait. ....	2.1.6
2.1.3 Prosedur Pabean dan Pengelepasan Barang .....	2.1.7
2.1.4 Reformasi pabean – sekarang dan pada waktu yang akan datang. ....	2.1.10
2.1.5 EDI dan Data Interchange antara Depertemen .....	2.1.11
2.2 Kondisi Saat Ini dan Infrastruktur Terkait untuk Perdagangan.....	2.2.1
2.2.1 Tinjauan Arus Barang Eksport dan Import di Indonesia .....	2.2.1
2.2.2 Sistem Perdagangan dan Volume Perdagangan melalui Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia .....	2.2.4
2.2.3 Infrastruktur Bandara dan Volume Perdagangan melalui Bandara.....	2.2.25
2.2.4 Infrastruktur Perdagangan Dalam Negeri dan Volume Transport melalui Jaringan Jalan .....	2.2.35
2.2.5 Industri Ekspedisi .....	2.2.41
2.3 Survey Mengenai Waktu yang Dibutuhkan Untuk Memproses Dokumen Barang Eksport dan Import dan Dokumen-dokumen Terkait .....	2.3.1
2.3.1 Desain Survey untuk Pengukuran Waktu .....	2.3.1
2.3.2 Pelaksanaan Survey Pengukuran Waktu.....	2.3.4
2.3.3 Analisis Hasil-hasil Survey .....	2.3.9
2.4 Hasil Survey Menggunakan Kuesioner mengenai Operasi Pabean .....	2.4.1

---

2.5	Karakteristik Lingkungan Perdagangan di Thailand dan Malaysia .....	2.5.1
<b>3.</b>	<b>Analisis Mengenai Kondisi Saat ini dan Identifikasi Kendala untuk Perbaikan .....</b>	<b>3.1.1</b>
3.1	Sistem Hukum dan Administratif didalam Perdagangan Import dan Ekspor .....	3.1.1
3.1.1	Tujuan Pokok dalam Perumusan Strategi Perbaikan .....	3.1.1
3.1.2	Menu dalam Aksi (tindakan) dan Langkah-langkah dalam Fasilitasi Perdagangan .....	3.1.1
3.1.3	Rencana Perbaikan Menurut Masing-masing yang Berwenang yang Berkepentingan .....	3.1.1
3.1.4	Aspek Hukum dan Administratif yang Memerlukan Perhatian Selanjutnya untuk Fasilitasi dalam Perdagangan .....	3.1.3
3.2	Isu dan Masalah-masalah Terkait dengan Perdagangan dan Pabean .....	3.2.1
3.3	Perbaikan dalam Proses dan Korespondensi kepada para Pelanggan .....	3.3.1
3.4	Peningkatan diperlukan didalam Sarana dan Prasarana Pelabuhan .....	3.4.1
3.4.1	Kebijaksanaan pemerintah untuk transportasi laut .....	3.4.1
3.4.2	Analisis mengenai faktor-faktor yang menghambat fasilitas perdagangan yang terkait dengan pelabuhan .....	3.4.2
3.4.3	Analisis mengenai Kondisi saat ini di Pelabuhan Tanjung Priok .....	3.4.4
3.5	Peningkatan Sarana dan Prasarana Bandar Udara .....	3.5.1
3.5.1	Bidang Hardware (perangkat keras) .....	3.5.1
3.5.2	Bidang Software (perangkat lunak) .....	3.5.3
3.5.3	Aspek Institusional .....	3.5.3
3.5.4	Aspek operasional dan organisasi.....	3.5.4
3.5.5	Aspek Keamanan .....	3.5.6
3.5.6	Penyelidikan dari lingkungan perdagangan di negara-negara ketiga.....	3.5.7
3.6	Peningkatan Sarana dan Prasarana Perdagangan/ Pengangkutan Dalam Negeri dengan Jaringan Jalan.....	3.6.1
<b>4.</b>	<b>Rencana Peningkatan untuk Fasilitasi dalam Perdagangan .....</b>	<b>4.1.1</b>
4.1	Reformasi yang Menyeluruh dari Fungsi dan Prosedur Administratif .....	4.1.1
4.2	Rencana Tindak untuk Peningkatan Sistem Pelabuhan dan Sarana dan Prasarana .....	4.2.1
4.3	Rencana Peningkatan Sistem dan Sarana dan Prasarana Bandar Udara.....	4.3.1

---

4.4 Rencana Tindak untuk Peningkatan Sarana dan Prasarana Perdagangan Dalam Negeri dan Jaringan Jalan Dalam Negeri .....	4.4.1
--	-------

**BAGIAN 2 Rekomendasi dan Rencana Tindak**

1. Latar Belakang .....	R-1
2. Materi Rekomendasi .....	R-1
3. Rekomendasi .....	R-9
4. Diagrams yang Menunjukkan Sarana dan Prasarana Fasilitas dalam Perdagangan .....	R-11
5. Rencana Tindak .....	R-11

## LIST OF ABBREVIATIONS

2A1	·	Bukti Pelayanan Pemanduan / Scouting Service Receipt
2A1.1	·	Bukti Pelayanan Telepon Kapal / Vessel's Telephone Service Receipt
2A2		Bukti Penambatan Kapal / Ship's Berthing Receipt
2A3		Bukti Pengisian Air Kapal / Vessel's Water Filling Up Receipt
3PL		Third Party Logistics
<b>A</b>		
AAGR	·	Annual Average Growth Rate
ACS	·	Access Control System
ACTV	·	Air Cargo Transshipment Village
ADB	:	Asian development Bank
ADPEL	:	Administrator Pelabuhan
AFACT	:	Asia Pacific Council for Trade Facilitation and Electronic Businesses
AFAM	·	Air Freight Association of Malaysia
AFTA		ASEAN Free Trade Area
AHTN	·	ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature
AHTN		ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature
AICO		ASEAN Industrial Cooperation
AIS	:	Automatic Identification System
AMCAM	:	American Chamber of Commerce
ANGKASA PURA	·	Airport & Air Traffic Service Company
AP		Analyzing Point
AP I/II		PT (Persero) Angkasa Pura I/II
APBN	·	Anggaran Pendapatan & Belanja Negara / State Revenue & Expenditure Budget
APEC	·	Asia Pacific Economic Co-operation
API	·	Angka Pengenal Impor / Import Identification Number
APIT	·	Angka Pengenal Impor Terbatas / Limited Import Identification Number
ARR		Arrival
ASEAN	·	Association of Southeast Asian Nation
ASEM	·	Asia - Europe Meeting
AWB	:	Airway Bill
<b>B</b>		
B/C	:	Bea / Cukai - Customs / Excise
B/L		Bill of Lading
B2B	:	Business to Business

---

B3	. Bahan Beracun & Berbahaya / Poisonous & Hazardous Material
B737	: Boeing B737
BAPEKSTA	. Badan Pelayanan Kemudahan dan Pengolahan Data Keuangan / Agency for Finance Data Processing and Export Facilitation Services
Bappenas	Badan Perencanaan Pembangunan Nasional / National Development Plan Agency
BBM	. Bahan Bakar Minyak / Oil Fuel
BBS	Bahan Baku Serpih / Chip Raw Material
BBS	Bulletin Board System
BEI	PT Bank Ekspor Indonesia Persero
BKPM	. Badan Koordinasi Penanaman Modal / Capital Investment Coordination Board
BM	Bea Masuk / Import Duty
Bongkar	. Unloading
BOP	. Barang Operasi Perminyakan / Oil Operation Goods
BOR	. Berth Occupancy Ratio
BP-B	: Bay Plan Bongkar / Loading Bay Plan
BPEN	: Badan Pengembangan Ekspor Nasional / Agency for National Export Development
BPIB	Balai Pengujian dan Identifikasi Barang / Office of Goods Examination and Identification
BPOM	. Badan Pengawasan Obat dan Makanan / Agency for Food & Drug Supervision
BPPCP	. Bukti Pembayaran Pabean, Cukai & Pajak / Customs, Excise & Tax Receipt
BPRP-In	. Bukti Pemakaian Ruang Penumpukan Barang Masuk / Receipt Usage of Piling Up Site for Incoming Goods
BPRP-JD	: Bukti Pemakaian Ruang Penumpukan - Jasa Dermaga / Receipt Usage of Piling Up Site – Dock Services
BPRP-Out	. Bukti Pemakaian Ruang Penumpukan Barang Keluar / Receipt Usage of Piling Up Site for Exit Goods
BPS	. Badan Pusat Statistik / Central Statistic Bureau
BSE	: Booking Stack Export
BSN	: Badan Standardisasi Nasional/ National standardization Agency
BTBMI	. Buku Tarif Bea Masuk Indonesia / Indonesian Import Duty Tariff Book
BULOG	Badan Urusan Logistik ( State Logistics Agency )
BUMN	Badan Usaha Milik Negara / State Owned Enterprise

**C**

CAC	: Customs Advisory Committee
CB	: Capacity Building
CCC	: Code of Conduct Committee
CCTV	: Closed Circuit Television System
CDC	: Cargo Distribution Center
CEPT	: Common Effective Preferential Tariff
CEPT	Common Effective Preferential Tariff
CFRS	: Customs Fast Release System
CFS	: container Freight Station
CGK	: Cengkareng
CIF	: Cost, Insurance & Freight
CMEA	: Coordinating Ministry of Economic Affairs
CMS	: Cargo Management System
CPDG	Competition Policy and Deregulation Group
CPO	: Crude Palm Oil
CPO	: Crude Palm Oil
CREADV	: Credit Advice
CS212	CASA CS212
CSL	Crane Sequence List
CTMS	: Container Terminal Management System
CUSCAR	: Customs Cargo Report
CUSDEC	: Customs Declaration
CUSREP	: Customs Conveyance Report
CUSRES	Customs Report
Customs EDI	: Customs Electronic Data Interchange
CUSVIS	: Customs Visa
CUSVRS	: Customs Visa Response
CVIA	Container Vessel Identification Advice
CY	: Container Yard

**D**

DEP	: Departure
DepHub	: Departemen Perhubungan / Ministry of Communication / Ministry of Transportation
Depperindag	: Departemen Perindustrian & Perindustrian / Ministry of Industry & Trade
DGAC	: Director General of Air Communications
DGCE	: Director General of Customs and Excise
DGLC	: Director General of Land Communications

---

DG-Revenue	. Director General Revenue
DGSC	. Director General of Sea Communications
DG-Tax	: Director General Tax
Direktorat LLAJ	Direktorat Lalu-Lintas & Angkutan Jalan / Directorate of Traffic & Road Transportation
Dirjen Hubdat	. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat / Directorate General of Land Communication (DGLC)
Dirjen Hubla	: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut / Directorate General of Sea Communication (DGSC)
Dirjen Hubud	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara / Directorate General of Air Communication (DGAC)
DJA	. Direktorat Jenderal Anggaran / Directorate General of Budget (DGB)
DJBC	Direktorat Jenderal Bea & Cukai / Directorate General of Customs & Excise (DGCE)
DJP	: Direktorat Jenderal Pajak / Directorate General of Taxes (DGT)
DKE	Daftar Kartu Ekspor / List of Export Card
DKI Jakarta	. Daerah Khusus Ibukota Jakarta / Special District Capital of Jakarta
DKP	DHARMA KARYA PERDANA
DMCA	Digital Millennium Copyright Act
DN	Debet Nota
DNP	Daftar Normatif Penerimaan / Revenue Normative List
DO	Delivery Order
DO.A	. Delivery Order Asli / Original Delivery Order
DO AF	. Delivery Order Asli Fiat / Fiat Original Delivery Order
DPIL	Daerah Pabean Indonesia Lainnya / Others Indonesian Customs Area
DPK	Daftar Petikemas Khusus / List of Special Container
DPPO	Dinas Pengendalian & Pengawasan Operasi / Agency of Operational Controlling & Supervision
DPR	. Dewan Perwakilan Rakyat ( the House of People's Representatives = Parliament )
DPSL	. Daftar Petikemas Shifting Landed / List of Shifting Landed Container
DPSTL	. Daftar Petikemas Shifting Tidak Landed / List of Shifting Container Not Landed
DPT	. Daftar Petikemas Transshipment / List of Transshipment Container
DROA	Daftar Rencana Obyek Audit / List of Audit Object Plan
DSEQ	Discharging Sequence List
DTJK	Data Transaksi Jalur Kapal / Vessel's Track Transaction Data
DVP	: Delivery Versus Payment

**E**

EA	: Ethyl Alcohol
EDI	: Electronic Data Interchange
EDIFACT	: Electronic Data Interchange for Administration Commerce & Transport
EIR	: Equipment Interchange Receipt
EIS	: Executive Information System
ELVIS	: Electronic Visa Information System
EMKL	: Ekspedisi Muatan Kapal Laut / Vessel's Cargo Expedition
EMKU	: Ekspedisi Muatan Kapal Udara / Plane Cargo Expedition
EPZ	: Export Processing Zone
ESL	: Export Summary List

**F**

F27	: Fokker F27
FAL	: Convention on Facilitation of International Maritime Traffic
FCL	: Full Container Load
FCZ	: Free Commercial Zone
FKE	: Fasilitas Kredit Ekspor / Export Credit Facility
FOB	: Free on Board
FTZ	: Free Trade Zone
FUEDI	: Further Unified Electronic Data Interchange
FUITS	: Further Unified Information Technology System
FZA	: Free Zone Area

**G**

G&B	: Government and Business
G2B	: Government to Business
G2G	: Government to Government
G8	: Group of Eight Governments
Gafeksi	: Gabungan Forwarder & Ekspedisi Indonesia / Indonesian Forwarder & Expedition Association
GATI	: Gate In
GATO	: Gate Out
GATT	: General Agreement on Tariff and Trade
GBHN	: Garis Besar Haluan Negara / State Guidelines
GBHN	: Garis Besar Haluan Negara ( the broad outline of state policy )
GC	: Gantry Crane
GDP	: Gross Domestic Products
GE IS Network	: General Electric Ltd Indonesia Global Network
GF	: Guiding Facility/facilities



---

GPS	Global Positioning System
GRT	: Gross Ton
<b>H</b>	
Hi Co Scan X-Ray	.
HS Code	Harmonized System Code
HRD	Human Resource Development
HT	. Hasil Tembakau / Tobacco Product
<b>I</b>	
ICD	. Inland Container Dept
ICT	: Information and Communication Technology
ID	. Inland Depot
IFF	: Inland Functional facilities
IHCM 1997	:
IIA	Indonesia Importers Association
IMF	International Monetary Fund
IMO	: International Maritime Organization
INACA	. Indonesian National Air Carrier Association
INFA	Indonesia Forwarders Association
INSA	: Indonesian National Ship owner Association
IPC1/ IPC2	. Indonesia Port Corporation 1 and 2
IPR	International Property Rights
ISL	: Import Summary List
ISM Code	: International Safety Management Code
ISO	International Organization for Standardization
ISPS Code	: International Ship and Port Facility Security Code
IT	: Information Technology
ITB	. Bandung Institute of Technology
ITFC	Integrated Trade Facilitation Center
ITPC	. Indonesia Trade Promotion Centers
<b>J</b>	
JACC	Jakarta Airport Country Club
JBIC	: Japan Bank for International Cooperation
JICA	. Japan International Cooperation Agency
JICT1/ JICT2	. Jakarta International Container Terminal 1 and 2
JIUT	Jakarta Intra Urban Toll Road
JMA	. Jakarta Metropolitan Area
JORR	. Jakarta Outer Ring Road

---

**K**

KADIN	· Kamar Dagang dan Industri / Indonesian Chamber of Commerce and Industry
KB	· Kawasan Berikat / Bonded Zone
KBN	Kawasan Berikat Nusantara / National Bonded Zone
KE L	Kartu Ekspor Load / Load Export Card
KepMen	: Keputusan Menteri / Ministerial Decree
KepPres	· Keputusan Presiden / Presidential Decree
KI	: Kartu Impor / Import Card
KIMPRASWIL	· Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah / Ministry of Settlement and Regional Infrastructure
KIS	Kartu Impor Stack / Stack Import Card
KITE	Kemudahan Impor Tujuan Ekspor / Import Facilitation for Export
KK	· Kode Kapal / Ship's Code
KLIA	· Kuala Lumpur International Airport
KN	: Kredit Nota / Note Credit
KON	· Komisi Ombudsman Nasional / National Ombudsman Commission
KOTRA	Korea Trade Center
KPBC	Kantor Pelayanan Bea & Cukai / Customs & Excise Service Office
KPKC	· Komite Penasehat Kepabeanan & Cukai / Customs & Excise Advisory Committee
KPKN	Kantor Perbendaharaan dan Kas Negara / Office of States Treasury
KPP	Kantor Pelayanan Pajak / Tax Service Office
KPPU	· Kantor Pengawas Perselisihan Usaha / Business Dispute Supervision Office
KWBC	· Kantor Wilayah Bea & Cukai / Customs & Excise Regional Office

**L**

L / A	· Loan Agreement
L/C	: Letter of Credit
LCL	Less Container Load
LHKK	Laporan Harian Kapal Keluar / Outgoing Vessel's Daily Report
LHP	: Laporan Hasil Pemeriksaan / Report of Inspection Result
Limbah B3	· Hazardous & Poisonous Waste Material
LKA	Laporan Kesiapan Alat / Equipment Readiness Report
LNS	· Logistics Network System
LOA	Length Over All
LOE	: Lay Out Ekspor / Export Lay Out

---

LOI	Lay Out Import / Import Lay Out
<b>M</b>	
MC	· Master Cable
Menko EKUIN	Menteri Koordinator Bidang Ekonomi Keuangan dan Industri / Coordinating Minister of Economic, Finance and Industrial Affairs
Menko Perekonomian	Menteri Koordinator Bidang Perekonomian / Coordinating Minister of Economic Affairs
MFA	· Multifibre Arrangement
MMEA	· Minuman Mengandung Etil Alkohol / Beverages which contain ethyl alcohol
Mo SRD	
MOA	Ministry of Agriculture
MOC / MOT	· Ministry of Communication / Ministry of Transportation
MOCI	Ministry of Communication and Information
MOF	Ministry of Finance
MOIT	: Ministry of Industry and Trade
MOJHR	· Ministry of Justice and Human Rights
MOPW	Ministry of Public Works
MOSOE	· Ministry of State Owned Enterprises
MOTI	: Ministry of Trade & Industry
MOU	: Memorandum of Understanding
MP3	· Monitoring Pelaporan Pembayaran Pajak / Monitoring for Reporting of Tax Payment
MTI	: Multi Terminal Indonesia / Indonesian Multi Terminal
MTO	· Multimodal Transport Operator
<b>N</b>	
NI	Nota Informasi/ Information Note
NI/NHI	: Nota Intelijen / Nota Hasil Intelijen - Intelligence Note / Intelligence Result Note
NIP	Nomor Identitas Pabean / Customs Identity Number
NIP	Nomor Induk Pegawai / Officers Main Number
NIPER	· Nomor Induk Perusahaan / Company's Main Number
NL	· Nota Lunas / Paid Note
NOA	Notice of Arrival
NOPE	Nomor Penerimaan / Receiving Number
Nota	Note
NOTA 4B	· Nota Jasa Barang / Goods Services Note

---

---

NOTUL	: Nota Pembetulan / Correction Note
NPIK	Nomor Pengenal Importir Khusus ( Special Importer's Identification Number )
NPPKP	: Nomor Pokok Pengusaha Kena Pajak / Tax Number for Entrepreneur
NPWP	: Nomor Pokok Wajib Pajak / Tax Number
NVOCC	Non Vessel Operating Common Carrier
<b>O</b>	
OB System	Over Brengen
OCC	: Organizing and Controlling Committee
ODA	: Official Development Assistance
OLAP	On-Line Analytical Processing
OLTP	On-Line Transaction Processing
OP	: Operation Planning
<b>P</b>	
PAA	Pan-Asian E-Commerce Alliance
PB	Port of Bojonegara
PCA	: Post Clearance Audit
PCC	: Pure Car Carriers
PCU	Passenger Car Unit Factor
PDB	: Produk Domestik Bruto / Gross Domestic Product (GDP)
PDE	: Pertukaran Data Elektronik / Electronic Data Interchange
PDKB	: Pengusaha Dalam Kawasan Berikat / Entrepreneur in the Bonded Zone
PDRB	Produk Domestik Regional Bruto / Gross Domestic Regional Product (GDP)
PDRI	: Pajak Dalam Rangka Impor / Tax for Import
PEB	: Pembentahan Ekspor Barang / Declaration of Exporting Goods
PEB F	: Pembentahan Ekspor Barang Fiat / Fiat Declaration of Exporting Goods
PEBT	Pembentahan Ekspor Barang Tertentu / Declaration of Certain Exporting Goods
PELINDO	: Pelabuhan Indonesia
Perbanas	Persatuan Bank Swasta Nasional / National Private Bank Association
PERTAMINA	: Perusahaan Pertambangan Minyak & Gas Nasional / National Gas & Oil Mining Company
PET	Pengusaha Ekspor Tertentu / Certain Exporter
PETP	: Pemberitahuan Ekspor Tanpa PEB / Export Declaration without PEB

---

---

PFPD	: Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen / Functional Officer of Document's Examiner
PFSA	: Port Facilities Security Assessment
PFSP	: Port Facilities Security Plans
PGB	: Penyelenggara Gudang Berikat / Organizer of Bonded Warehouse
PIB	: Pemberitahuan Impor Barang / Declaration of Importing Goods
PIBT	: Pemberitahuan Impor Barang Tertentu / Declaration of Certain Importing Goods
PKA	: Port Klang Authority
PKB	: Pengelola Kawasan Berikat / Organizer of Bonded Zone
PKK	: Pemberitahuan Kedatangan Kapal / Vessel's Arrival Declaration
PKMK	: Pengusaha Kecil Menengah & Koperasi / Small-Medium Entrepreneur & Cooperation
PLC	: Port of Laem Chabang
PLC	: Port of Leam Chabang
PM	: Persetujuan Muat / Loading Approval
PMA	: Penanaman Modal Asing / Foreign Capital Investment
PMDN	: Penanaman Modal Dalam Negeri / Domestic Capital Investment
PNBP	: Penerimaan Negara Bukan Pajak / Non-Tax State Revenue
PNDRE	: Pungutan Negara Dalam Rangka Ekspor / State Levied for Export
PO	: Pelaksana Operasi / Operation Organizer
PPBE	: Permohonan Pemeriksaan Barang Ekspor / Exported Goods Examination Request
PPD	: Pejabat Pemeriksa Dokumen / Document's Examiner Officer
PPGB	: Pengusaha Pada Gudang Berikat / Entrepreneur in the Bonded Warehouse
PPh	: Pajak Penghasilan / Income Tax
PPJK	: Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan / Customs Service Arrangement Company
PPK	: Permohonan Pendaftaran Kapal / Application of Vessel's Registration
PPKB	: Permintaan Pelayanan Kapal & Barang / Ship's & Goods Services Request
PPKB-D	: Permintaan Pelayanan Kapal & Barang / Ship's & Goods Services Request - Ditetapkan / Ship's & Goods Services Request - Determined
PPn	: Pajak Pertambahan Nilai / Value Added Tax
PPn Bm	: Pajak Pertambahan Nilai untuk Barang Mewah / Value Added Tax for Luxurious Goods
PPSA	: Pusat Pelayanan Satu Atap / One Roof Service Center
PPT	: Permohonan Penggunaan Tambatan / Request to Use Berth

---

---

PR-B	: Profil Bongkar / Unloading Profile
PROPENAS	: Program Pembangunan Nasional (Five-Year National Development Programme)
PSO	: Public Service Obligation
PT BEI	PT. Bank Ekspor Indonesia Persero
PT Jasa Marga	: Indonesia Highway Corporation (State Owned)
PT. EDI	: PT Electronic Data Interchange Indonesia
PT. JAS	PT. JASA ANGKASA SEMESTA
PT. KAI	PT. (PERSERO) KERETA API INDONESIA / Indonesian State of Railways
PTC	: Port Training Center
PTP	Port of Tanjung Priok
<b>Q</b>	
QC	Quality Control
QCC	: Quayside Crane
<b>R</b>	
R&D	: Reseach and Development
RAPBN	: Rancangan Anggaran Pendapatan & Belanja Negara / State Revenue & Expenditure Budget Plan
RB	Realisasi Bongkar / Unloading Realization
Rendaops	: Rencana Pengendalian Operasi / Operation Control Plan
REPETA	: Rencana Pembangunan Tahunan ( Annual Plan )
RI	: Republic of Indonesia
RKSP	Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut / Conveyor Arrival Plan
RM	Realisasi Muat / Loading Realization
ROP	: Rencana Operasi / Operation Plan
ROW	: Right of Way
RPKP	Rencana Pelayanan Kapal & Penumpukan / Vessel's Services & Stack Plan
RSO	: Recognized Security Organization
RTG Crane	: Rubber Tyred Gantry Crane
RTK	: Rencana Tambat Kapal / Ship's Berthing Plan
<b>S</b>	
SAC	Ship Arrival Conditon
SAKI	: Standar Akuntansi Keuangan Indonesia / Indonesian Financial Accountancy Standard
SAR Convention	: International Convention on Maritime Search and Rescue

---

---

SCCP	· APEC Sub- Committee on Customs Procedures
SCM	· Supply Chain Management
SDM	· Sumber Daya Manusia / Human Resources
SGS	· Society General de Surveillance
SHIA	Soekarno-Hatta International Airport
SIKC	· Strategi Pengembangan Sistem Informasi Kepabeanan dan Cukai / Customs & Excise Information System Development Strategy
SISDUR	· Sistem dan Prosedur / System & Procedure
SIU	Special Investigation Unit
SKA	· Surat Keterangan Asal / Origin Information Letter
SKEP	Surat Keputusan / Decree Letter
SKPFC BM-C	Surat Keputusan Pembayaran Fasilitas Pengembalian Bea Masuk dan / atau Cukai / Decree Payment of Import Duty and / or Excise Duty Returning Facility
SLI	Shipper Letter of Instruction
SNI	Indonesia National Standard
SOLAS	· International Convention for the Safety of Life at Sea
SOP	· Ship Output Perday
SP2	Surat Penyerahan Petikemas / Container's Delivery Letter
SP2 C	: Surat Penyerahan Petikemas Copy / Copy of Container's Delivery Letter
SPC	· Second Part Concept
SPJM	Surat Penetapan Jalur Merah / Red Channel Determination Letter
SPKPBM	· Surat Pemberitahuan Kekurangan Pembayaran Bea Masuk / Declaration Letter for Lack of Payment of Import Duty
SPPB	Surat Persetujuan Pengeluaran Barang / Goods Releasing Approval Letter
SPR	Surat Pemberitahuan Registrasi / Registration Declaration Letter
SS	· State Secretariat
SSB	: Surat Sanggup Bayar / Capable to Pay Letter (Customs Bond)
SSBP	· Surat Setoran Bukan Pajak / Non Tax Payment Letter
SSN	Sistem Standardisasi Nasional
SSP	Surat Setoran Pajak / Tax Payment Letter
SSPCP	· Surat Setoran Pabean, Cukai & Pajak / Customs, Excise & Tax Payment Letter
STC	Electronic Straight Through Processing
STCW1995	International Convention on Standard of Training, Certification and Watch Keeping of Seafarers 1995
Subdin WASOP	· Sub Dinas Pengawasan & Operasi / Sub Agency of Controlling & Operation

---

**T**

TACT Rule Book	: The Air Cargo Tariff Rule Book
TBB	Toko Bebas Bea / Duty Free Shop
TEDI	· Trade Electronic Data Interchange
TEL	: Temporary Exclusion List of CEPT
TEU's	· Twenty-foot Equivalent Unit's
TFC	Trade Facilitation Center
TFS	: Trade facilitation strategy
TGH	: Ton/Gang/Hr
THC	Terminal Handling Charge
TI	: Teknologi Informasi / Information Technology
TIN	Taxpayer Identification Number
TKBM	· Tenaga Kerja Bongkar Muat / Loading Unloading Labor
TL	: Truck Loosing (direct transportation)
TPB	Tempat Penimbunan Barang / Goods Piling Up Site
TPB	· Tempat Penimbunan Berikat / Bonded Piling Up Site
TPK	: Terminal Petikemas / Container's Terminal
TPK KOJA	· Terminal Petikemas Koja (Koja Container Terminal)
TPP	: Tempat Penimbunan Pabean / Customs Piling Up Site
TPS	· Tempat Penimbunan Sementara / Temporary Piling Up Site
TRIMs	· Agreement on Trade-Related Investment Measure
TREN	: Truck In
TRIPs	Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights
TRSP	· Trade Related Systems and Procedures
TSH	· Ton/Ship/Hr
TSSS	· Transport Sector Strategic Study

**U**

UCITA	· Uniform Computer Information Transactions ACT
UEDI	Unified Electronic Data Interchange
UETA	· Uniform Electronic Transaction ACT
UIK	Unit Investigasi Khusus / Special Investigation Unit
UITS	· Unified Information Technology System
UKK	Urutan Kedatangan Kapal / Vessel's Arrival Sequence
UKM	: Usaha Kecil Menengah / Small Medium Enterprise
UKMK	: Usaha Kecil Menengah & Koperasi / Small-Medium Enterprise & Cooperation
ULD	· Unit Loading Device (Air Cargo Container, Consolidated Unit)



UNEDIFACT . United Nations Directories for Electronic Data Interchange for  
Administration, Commerce and Transport  
UNICITRAL United Nations Commission for International Trade Law  
USEREQ : User Request  
USERPT User Report  
UTPK Unit Terminal Petikemas / Container's Terminal Unit

**V**

VAN Value Added Network  
VHF : Very High Frequency  
VIER . Verification of Import and Export Requirement  
VTIS . Vessel Traffic Information System

**W**

WASOP . Pengawasan Operasi / Operational Supervision  
WCO . World Customs Organization  
WTO World Trade Organization

**X**

**Y**

YDT . Yard Dwell Time  
YLKI . Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia / Indonesian Consumer's  
Foundation  
YOR Yard Occupancy Ratio

**Z**



# **RINGKASAN**

**Pandangan Mengenai Fasilitasi dalam Perdagangan**

**Executive Summary**

## PANDANGAN MENGENAI FASILITASI DALAM PERDAGANGAN

### 1 Mengapa Fasilitas dalam Perdagangan ?

Mengundang pabrik-pabrik/ manufaktur yang basisnya dipindahkan ke luar negeri dari negara-negara maju dan untuk menjamin kesempatan kerja yang mengikutinya dan perolehan valuta asing adalah merupakan salah satu target dari kebijaksanaan ekonomi yang terpenting bagi banyak negara berkembang dan memberikan kesempatan bersaing satu sama lain. Fasilitas dalam perdagangan adalah salah satu dari kondisi yang krusial untuk tetap bertahan dan memenangkan persaingan dalam perdagangan.

### 2 Tujuan Reformasi adalah Benar! Namun demikian masih ....

Indonesia telah melaksanakan reformasi ekonomi bersama IMF. Banyak pengetahuan mutakhir dunia yang dikembangkan oleh WCO, dsb. diambil dalam reformasi fasilitas yang saat ini dirumuskan oleh pemerintah. Namun demikian, masih tetap banyak inefisiensi dan kesulitan didalam pelaksanaan sehari-hari didalam fasilitas pelabuhan, bandar udara dan fasilitas-fasilitas terkait lainnya.

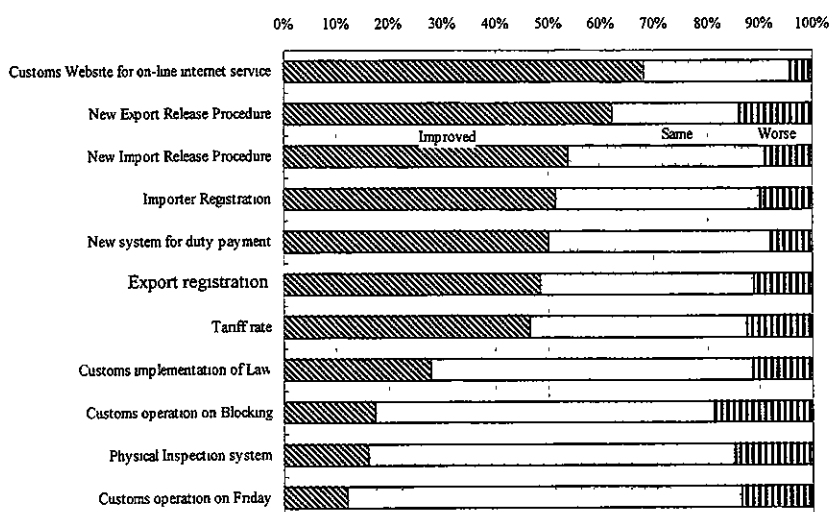
### 3 Bagaimanakah yang Diungkapkan dalam Penemuan-penemuan ?

#### 3.1 Pabean tidak jelek, namun masih memerlukan waktu terlalu lama!

##### [Reformasi dalam kePabeanan]

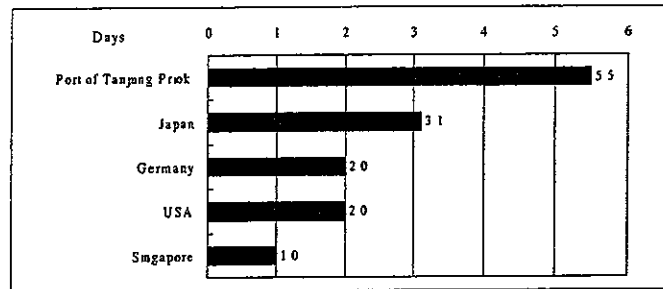
FIG. 1 adalah hasil dari Survey Kuesioner mengenai reformasi ke-pabeanan baru-baru ini. Tujuh (7) dari sebelas (11) item dievaluasi "meningkat" dengan 50% atau lebih banyak jawaban. Namun 10 dari sebelas item dievaluasi "buruk" oleh satu jawaban dari 10. Hasil evaluasi tidak jelek secara keseluruhan, tetapi mungkin masih tetap tidak efisien dan menyulitkan.

FIG. 1 Evaluation of Recent Effort of the Customs



[Lead Time] FIG. 2 menunjukkan perbedaan internasional dari Lead Time (jumlah hari antara kedatangan kapal sampai pada izin keluar) Indonesia memerlukan waktu 2-3 kali lebih lama jika dibandingkan dengan negara-negara maju terpilih dari 5.5 kali lebih lama daripada Singapura. Ini mungkin merupakan unsur inefisiensi dalam suatu rangkaian prosedur.

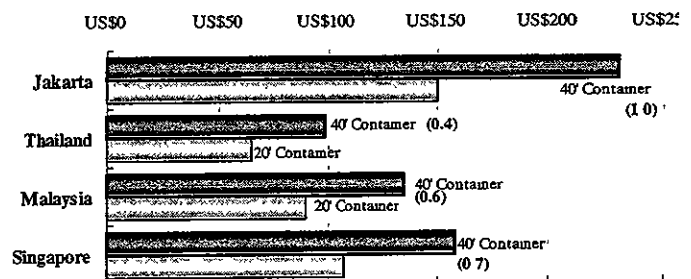
FIG.2 Comparison of Lead Time for Container Import



3.2 Mengapa begitu mahal ?

[Biaya Penanganan Terminal] FIG. 3 menunjukkan Biaya Penanganan Terminal (= biaya perusahaan perkapalan yang dibayar oleh pengirim barang) dari negara-negara ASEAN terpilih. Indonesia adalah 40% lebih tinggi daripada Singapura dan secara kasar dua kali lebih tinggi daripada Thailand dan Malaysia. Daya saing yang rendah dari Indonesia adalah jelas.

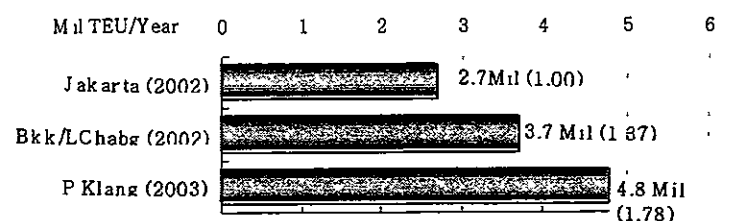
FIG. 3 Terminal Handling Charge



3.3 Mengapa jumlah kargo di Jakarta begitu sedikit?

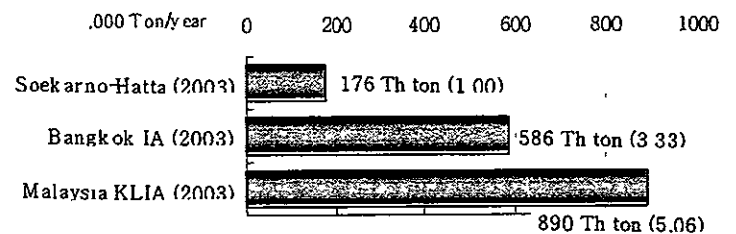
[Kargo sampai berada di metropolitan area] FIG. 4 menunjukkan jumlah kontainer yang ditangani di pelabuhan/ bandara metropolitan ditiga negara. FIG. 5 menunjukkan perbedaan volume kargo udara antara tiga bandara metropolitan.

FIG.4 Containers at Asian Port



Jumlah kontainer di Jakarta jauh lebih sedikit dibandingkan di Bangkok dan Kuala Lumpur, sedangkan volume kargo udara di Jakarta jauh lebih kecil daripada di Bangkok dan Kuala Lumpur. Perbedaan antara Jakarta dan Bangkok/ Kuala Lumpur harus dianggap jauh lebih besar, jika skala ekonomi, penduduk Indonesia, yang merupakan negara kepulauan dsb. dipertimbangkan.

FIG.5 Air Port cargo



3.4 Tua, sempit, macet dan diluar kapasitas!

[Infrastruktur] Temuan terakhir adalah mengenai infrastruktur. Pertama kali, perbandingan tiga negara dari penyediaan infrastruktur terpilih untuk pelabuhan dan bandara tercantum dalam FIG. 6 and 7 Penyediaan di Jakarta adalah jauh lebih kecil daripada di Bangkok dan Kuala Lumpur. Kecenderungan menunjukkan didalam gambar-gambar ini, sebenarnya masing-masing sama dengan FIG. 4 dan 5.

Kemudian, TABEL 1 menunjukkan situasi saat ini secara rinci dari fungsi individual dan fasilitas-fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok. Secara jelas terlihat bahwa berbagai pelabuhan seluruhnya dalam tahun 2002 berada diluar kapasitas yang diperhitungkan sesuai dengan fasilitas individual. Dengan demikian, permintaan saat ini untuk Pelabuhan Tanjung Priok secara keseluruhan mungkin melebihi kapasitasnya dan dengan demikian investasi

dalam perluasan pelabuhan pasti perlu, paling tidak untuk antisipasi peningkatan permintaan karena perkembangan ekonomi nasional, jika tidak untuk peningkatan dengan pengenalan regional hubungan bagaimanapun juga, kekurangan infrastruktur pelabuhan merupakan masalah yang paling serius, tidak hanya untuk fasilitasi dalam perdagangan, tetapi juga untuk seluruh ekonomi nasional. Disamping kapasitas, hampir semua fasilitas individual yang ada di Pelabuhan Tanjung Priok adalah sudah tua, model lama, sempit, dangkal, dsb. karena perawatan yang tidak baik dan kurangnya investasi modal.

FIG. 6 Container Berth Length

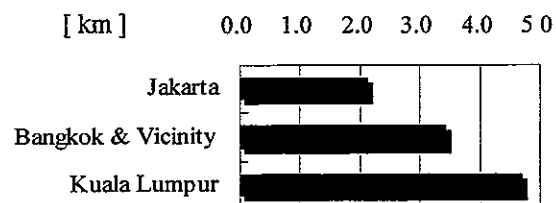
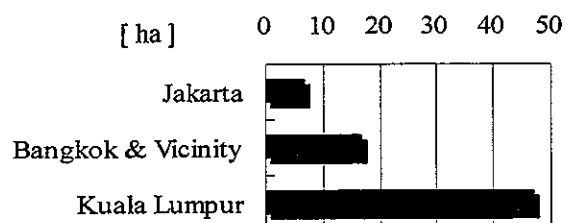


FIG. 7 Air Cargo Area



TABEL 1 Port Capacity by Individual Elements -- Port of Tanjung Priok

Type	Individual Element	Estimated Capacity	Recorded Performance
Infrastructure	Channels, Basin, etc	Number of Ship Call , 16,000~16,500 vessels/year	16,253 vessels/year
	Berths	Container ( TEUs )	2,567,000
		Conventional Berth (ton)	37,096,000
Access Roads	Actual traffic/ Road Capacity	East Direction 1.48    West Direction 1.37    South Direction 0.83	
Port Operation	Container Handling Efficiency	Normally more than 25 Box/h/crane	20 ~25 BOX/h/Crane
	Ship Waiting Time	Normally zero for container vessels	Container Several hours Conventional More than 12 hours

Note   Figure in box indicates over capacity

Source 1) JICA Report 2003

2) "Transportation and Communication Statistics" Katalog BSP 8215

4 Mengapa Jakarta tidak dapat melakukan seperti apa yang telah dikerjakan oleh Singapura, Bangkok dan Kuala Lumpur dengan sukses ?

4.1 Karena tidak ada kompetisi !

Telah diketahui secara luas bahwa Singapura berada dalam kompetisi yang sangat kejam untuk tetap memiliki status sebagai hub (pusat) No. 1 di dunia. Tidak begitu banyak terkenal seperti Singapura, namun Bangkok dan Kuala Lumpur juga berkompetisi untuk menjadi pusat regional. Mereka mencoba menyediakan layanan pelabuhan/ bandara yang lebih baik dengan harga yang layak, sehingga mereka dapat mengumpulkan lebih banyak transship container, memperoleh valuta asing yang lebih banyak dan mendapatkan lebih banyak kesempatan kerja sebagai industri-industri pelabuhan/ bandara.

4.2 Indonesia kehilangan .....

Kebalikan dengan Singapura, Bangkok dan Kuala Lumpur, tidak terlihat suatu kompetisi yang substansial di Jakarta. Karena tidak adanya sama sekali suatu kompetisi, maka Indonesia kehilangan tidak hanya lingkungan fasilitasi yang lebih baik, tetapi juga kehilangan kesempatan untuk mengembangkan industri pelabuhan/ bandara sebagai regional hub. bersama-sama dengan kesempatan kerja yang mengikutinya dan perolehan valuta asing.

5 Kemudian, apa yang harus/ dapat dikerjakan ?

5.1 Apa yang terungkap dibalik temuan-temuan

TABEL 2 menunjukkan daftar temuan dengan latar belakangnya. Berdasarkan tabel tersebut, temuan dapat diklasifikasikan menjadi dua kelompok. Kelompok satu adalah Kelompok Efisiensi dan yang kedua adalah Kelompok Kompetisi. Tindakan yang akan diambil untuk perbaikan untuk masing-masing kelompok akan di diskusikan secara terpisah.

TABEL 2 Findings and their Background

No.	MAJOR FINDINGS	BACKGROUNDS
1	Evaluation by Users	Inefficiency Lack of Integrity, Insufficient Transparency, No Competition, Lack of G&B Partnership, and Incomplete IT
2	Longer Lead Time	Inefficiency
3	Higher Terminal Handling Charge	No Competition No Intra-Port Competition due to Insufficient Port Area No Inter-Port Competition due to Lack of Competing Port/Ports
4	Smaller Cargo Throughput	No Competition
5	Port, Airport and Access Roads Insufficient Capacity Low Quality Congestions	No Competition Lack of Capital Investment Lack of Maintenance Investment Time is coming for Capacity Increase of Port, Airport and Access
6	Second Port Concept	Competition
7	G&B Meetings	G&B Partnership

## 5.2 Five-in-One Reform

Pertama kali, suatu strategi fasilitasi dalam perdagangan dirumuskan, untuk kelompok efisiensi, atas dasar konsep "Five-in-One Reform" yang merupakan suatu kerangka kerja sendiri dari lima pokok panduan, tercantum di dalam TABEL 3 untuk membantu dalam perumusan strategi. Materi yang akan diangkat dalam strategi tercatat didalam Action Plan yang disusun oleh studi saat ini.

**TABEL 3 Five-in-One Reform**

1	Integrity is the key factor to the entire society
2	Transparency is the basis of all reforms
3	Competition is the mother of high efficiency and reasonable pricing
4	G&B Partnership assures realistic and smooth cargo flow
5	e-processing is the tool to high efficiency and everybody's convenience

## 5.3 Regional Hub Strategi

Apa yang harus dilakukan selanjutnya adalah perumusan kebijaksanaan dalam investasi, untuk kelompok kompetisi, dengan target kebijaksanaan regional hub. untuk pelabuhan dan bandara. Kebijaksanaan dalam investasi harus dirumuskan dengan memperhatikan tidak hanya pelabuhan dan bandara, tetapi juga jalan masuk (access road) dan fasilitas-fasilitas fungsional. Berdasarkan kebijaksanaan investasi, strategi regional hub. juga harus dirumuskan dengan pertimbangan penuh pada marketing (pemasaran). Kemauan Indonesia dalam mengikuti kompetisi regional hub. dapat dengan jelas terlihat dari kebijaksanaan dan strategi.



## EXECUTIVE SUMMARY

### I. GARIS BESAR DARI STUDI

Laporan saat ini terdiri dari dua bagian dan lampiran-lampiran. Disamping itu, berbagai data terinci yang masih mentah dikumpulkan didalam bulan terpisah.

Bagian pertama dari buku utama memuat seluruh hasil studi mengenai pelabuhan dan bandara Jakarta Metropolitan, sedangkan bagian kedua berisi rekomendasi dan Rencana Tindak yang disusun oleh team studi saat ini. Bagian kedua berisi empat bab.

Bab pertama adalah Pendahuluan dari seluruh studi, bagian yang terpilih yang tercantum pada bagian akhir dari Executive Summary, sedangkan tiga bab lainnya membahas isi dari studi saat ini.

#### **I - 1      Garis besar Bab 2**

Bab 2 mencakup empat materi, yaitu :

- i.      Pembahasan Kondisi saat ini
- ii.     Survai Pengukuran Waktu
- iii.    Survai Kuesioner, dan
- iv.     Survai Negara ke tiga.

##### **I - 1 - 1    Pembahasan Kondisi saat ini**

Survai mengenai kondisi saat ini dilaksanakan melalui sudut pandang sistem ekspor/impor dan infrastruktur yang terkait dengan perdagangan. Sebagai kesimpulan, sistem dapat dievaluasi positif, namun dalam praktek sehari-hari memerlukan perubahan selanjutnya secara luas dan besar. Mengenai infrastruktur, hampir semua fasilitas dipelabuhan dan bandara adalah sempit, model lama, macet dan sebagainya. Sangat disarankan mengenai kekurangan dalam maintenance dan investasi modal.

##### **I - 1 - 2    Survai Pengukuran waktu**

Diantara survai-survai tersebut diatas, survai pengukuran waktu dilakukan oleh team studi negara ketiga saat ini yang mungkin merupakan salah satu percobaan pertama didunia yang menyeluruh.

Seluruh hasil yang diperoleh dari survai pengukuran waktu tercantum dalam lampiran. Salah satu dari temuan-temuan yang paling mencolok dari studi ini ialah faktor bahwa bad time untuk container impor di pelabuhan Tanjung Priok adalah 5,5 hari yang berarti 2,3 kali lebih lama dibandingkan dengan Jepang, Jerman dan Amerika Serikat, dan 5,5 kali lebih lamam daripada singapura. Penemuan lainnya yang tidak diduga adlah faktor bahwa load time terdiri dari tiga periode waktu utama. Waktu - waktu itu adlah waktu sebelum PIB, persiapan waktu utnuk pemeriksaan pabean dan waktu yang mencakup SPPB dan pintu keluar berikutnya.

### I - 1 - 3 Survei dengan menggunakan Kuesioner.

Survai menggunakan kuesioner setelah dilaksanakan dengan mengumpulkan formulir Q & A dari para pengguna pelabuhan dan bandara, seperti forwarder, agent, perusahaan perkapalan dan sebagainya.

Sesuai dengan hasil-hasil survai, seluruh evaluasi dari para pengguna untuk perubahan dalam pabean yang lalu tidaklah rendah. Namun, satu dari sepuluh pengguna mengikuti mengenai berbagai sistem prosedur dan sebagainya. Evaluasi untuk bea EDI yang baru-baru ini diperkenalkan, sangat dievaluasi oleh sebagian besar para pengguna.

### I - 1 - 4 Survai Negara Ketiga

Survai negara ketiga dilaksanakan di Bangkok, Metropolitan Area di Thailand dan Kuala Lumpur Metropolitan Area di Malaysia. Seluruh hasil survai sringkas didalam lampiran.

Perbedaan yang simple mengenai kargo baik udara dna laut ditangani oleh masing-masing metropolitan area di Jakarta, Bangkok dan Kuala Lumpur menakjubkan. Kargo di Jakarta jauh lebih kecil dibandingkan dengan dua negara lainnya. Perbedaan ini dianggap jauh lebih besar bila mempertimbangkan perbedaan-perbedaan dari skala ekonomi bangsa, penduduk dan sebagainya. Sesuai pula dengan volume penyediaan infrasturktur baik pelabuhan dan bandara di Jakarta adalah jauh lebih kecil dibandingkan kedua negara lainnya.

## I - 2 **Garis besar Bab 3 dan 4.**

Bab 3 menguraikan analisis kondisi pelabuhan, bandara, jalan akses saat ini, dan sebagainya, diikuto dengan identifikasi kendala-kendala dan infrastruktur yang kurang baik yang perlu ditingkatkan. Analisi ini dilakukan secara menyeluruh dari segi pandang hukum, instusional, administratif, operasional, sekuriti, ekonomi, komersial dan internasional.

Beberapa contoh identifikasi kendala adalah :

- i. Sistem hukum yang tidak sempurna dengan undang-undang perdagangan yang belum diberlakukan.
- ii. Kurangnya dasar hukum untuk daerah perdagangan bebas, bounded warehouse, dsb.
- iii. Cacat hukum lainnya mengenai IPR, e – transaction, dan sebagainya.
- iv. Kurangnya dan atau tidak cakupnya dalam pemberian informasi,
- v. Kurangnya atau tidak tepatnya pembaritahuan mengenai perubahan hukum/peraturan,
- vi. Berbagai cacat dalam hubungan bersama, antara departemen / instansi terkait,
- vii. Berbagai in efisiensi di pelabuhan, bandara dan prosedur serta dokumentasi kepabeanan,
- viii. Berbagai kekurangan dalam customs EDI, dan sebagainya,
- xi. Kurang dan atau tidak cukupnya G & B partnership dan sebagainya.

Mengenai identifikasi dalam kurangnya infrastruktur, hampir semua fasilitas yang terkait dengan angkutan kargo baik di pelabuhan Tanjung Priok dan Bandara International Soekarno Hatta sangat rendah baik dalam kualitas maupun kapasitas, terutama karena sudah tua, kurang pemeliharaan dan kurangnya investasi modal.

Bab 4 membahas langkah-langkah untuk meningkatkan kendala-kendala dan kekurangan-kekurangan tersebut diatas, yang diidentifikasi dalam Bab 3. Semuanya tidak hanya mencakup fasilitas perdagangan secara luas, tetapi juga wilayah sekelilingnya demi fasilitas perdagangan. Hanya langkah-langkah yang mencakup fasilitas perdagangan yang secara langsung dipilih seperti materi untuk Rencana Tindak yang tercantum dalam bab selanjutnya.

### **I - 3 Temuan-temuan**

#### **I - 3- 1 Kata Pengantar**

Dalam tahun-tahun belakangan ini, kemajuan globalisasi menakjubkan dan tidak terkecuali dalam budang ekonomi. Pergerakan global logistics baru-baru ini seperti SCM (Supply Chain Management) dan 3 PL (Third Party Logistic) merupakan contoh-contoh yang baik dalam tendensi ini. Khususnya tidak hanya kegiatan-kegiatan komersial, tetapi juga kegiatan manufaktur digeser keluar negeri dari negara-negara maju. Banyak negara berkembang berlomba-lomba untuk mengundang manufacturing bases dan atau pabrik-pabrik yang mungkin menghasilkan kesempatan kerja dan valuta asing. Salah satu dari kondisi yang sangat diperlukan untuk memenangkan kompetisi adalah lingkungan perdagangan.

Di Indonesia, peningkatan dalam lingkungan perdagangan telah dimulai sebagai bagian dari reformasi ekonomi bangsa secara keseluruhan yang dilaksanakan oleh pemerintah dengan dukungan IMF.

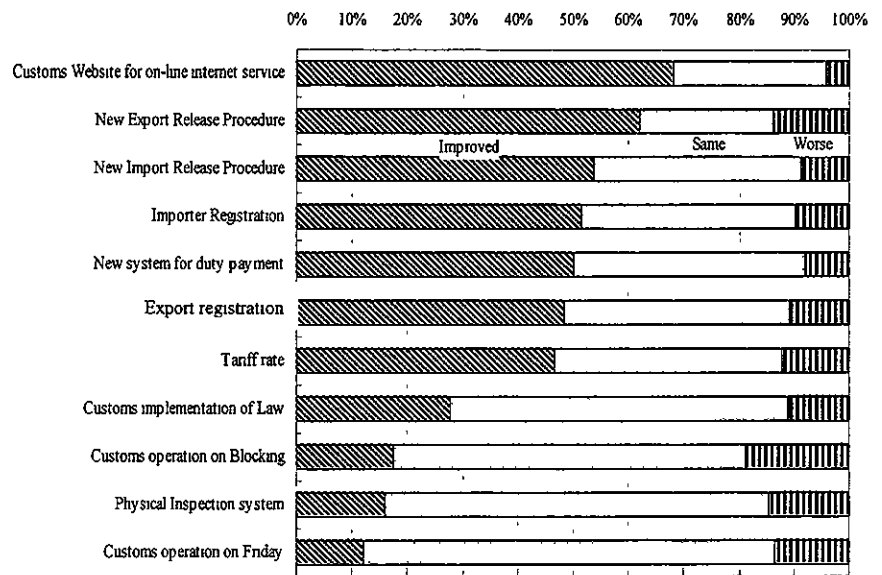
Banyak prinsip-prinsip, sistem, standard, langkah-langkah dan sebagainya yang terakhir ini dalam rangka peningkatan fasilitasi perdagangan telah dikembangkan oleh banyak institusi international, misalnya WCO, WTO, UN, ASEAN, APEC, G8 dan sebagainya, dan banyak dari mereka ini yang telah dipakai untuk reformasi fasilitas perdagangan yang saat ini dirumuskan oleh pemerintah.

Dengan demikian, kerangka kerja atau payung dari seluruh reformasi adalah salah satu dari yang terakhir dan terbaik dunia, meskipun tidak sedikit keluhan dari para pengguna mengenai pelaksanaannya sehari-hari ditempat. Temuan dari studi saat ini juga menunjukkan banyaknya masalah yang tetap tidak terpecahkan.

I-3-2 Evaluasi reformasi Kepabeanan.

Sebagai salah satu dari hasil-hasil survai kuesioner, evaluasi mengenai reformasi dalam kepabeanan akhir-akhir ini tercantum dalam Gambar E.1. Menurut gambar tersebut, 7 dari seluruh 11 item dievaluasi “meningkat” sekitar atau lebih dari 50 % jawaban. Namun satu dari sepuluh jawaban mengevaluasi “buruk” untuk 10 item. Hasil ini menunjukkan bahwa reformasi dalam kepabeanan akhir-akhir ini dievaluasi positif untuk kebanyakan item, namun tetap ada inefisiensi antara kesulitan dalam rangkaian yang luas reformasi. Contoh lainnya adalah evaluasi dalam customs EDI seperti tercantum dalam Tabel E.1 dan Gambar E.2.

FIG. E1 Evaluation of Recent Effort of the Customs

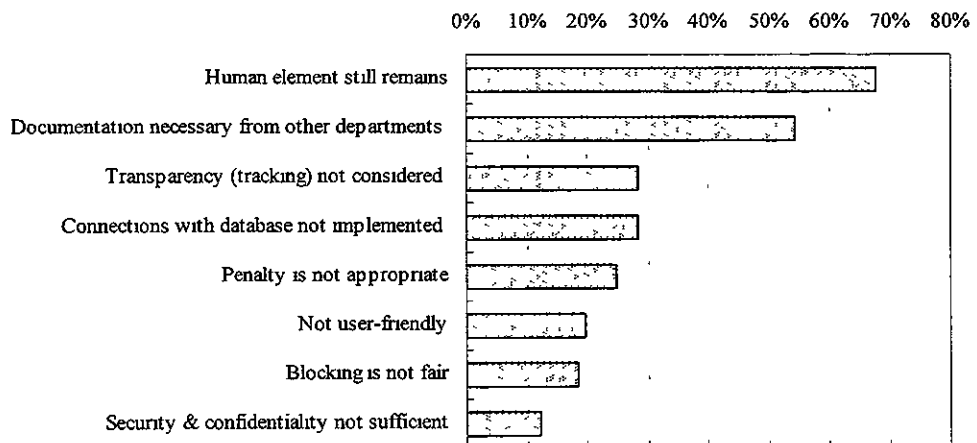


TABEL E1 Evaluation of EDI

	No. of Respondents
Become Very good	8
Better	26
Better than before but not very much different	42
Worse	4
New Problems	5

Menurut Tabel E.1, lebih dari 90% jawaban mengevaluasi positif, sedangkan Gambar E.2 menunjukkan bahwa masih tetap ada 2 item yang dikeluhkan oleh lebih dari separuh jawaban.

FIG. E2 Evaluation of the Concept of EDI



I-3-3 Lead Time

“Lead time” adalah periode waktu dari kedatangan kapal sampai izin keluar (SPPB).

Gambar.E3 menunjukkan perbandingan internasional dari lead time. 5.5 hari dari lead time Indonesia didapat dari survai pengukuran waktu yang dilakukan oleh team studi. Menurut gambar ini, Indonesia 2 – 3 kali lebih banyak waktu dari pada negara-negara maju terpilih dan 5.5 kali lebih lama dari Singapura.

Menurut survai perhitungan waktu lead time yang diukur sendiri dari tiga periode waktu utama, yaitu periode sebelum PIB, periode persiapan pemeriksaan pabean dan periode yang meliputi dari SPPB ke pintu gerbang keluar, seperti tercantum dalam Gambar E4. Seolah-olah ada beberapa inefisiensi dan atau kesulitan dibelakang periode tiga waktu utama ini. Bagaimanapun juga daya saing saat ini dari Indonesia dalam hal ini adalah sangat rendah.

FIG. E3 Comparison of Lead Time for Container Import

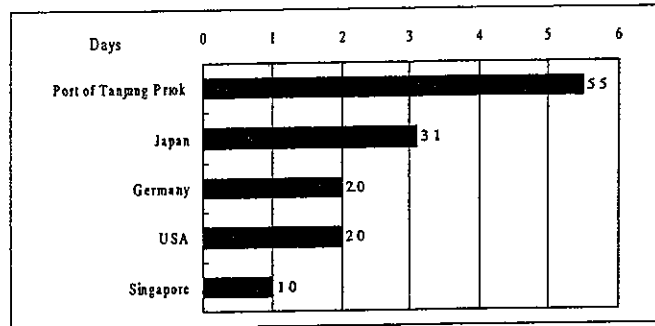
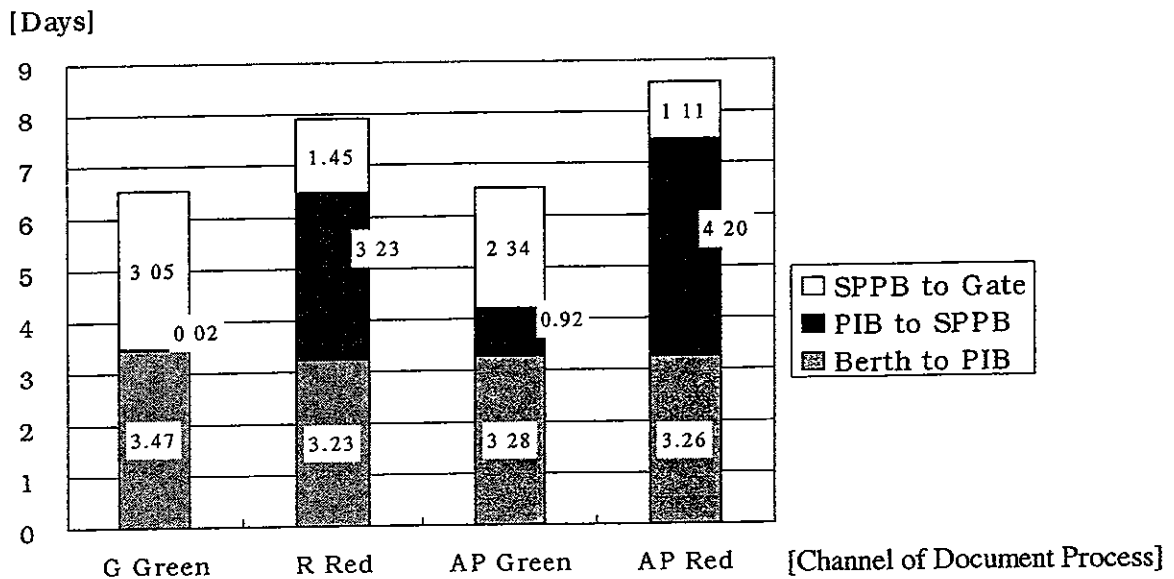


FIG. E4 Average Required Days from Discharge at Berth to Gate Out (FCL Container)

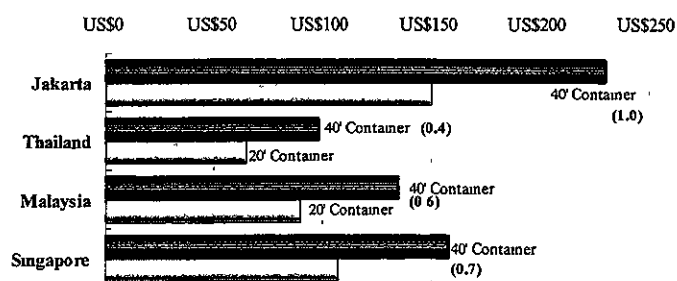


I-3-4 Terminal Handling Charge (THC)

Terminal handling charge adalah biaya yang dibayarkan oleh consignee kepada perusahaan perkapalan. Gambar E.5 menunjukkan perbandingan secara international dalam terminal handling charge. Menurut gambar, indonesia mempunyai 40% lebih banyak dibanding Singapura dan secara kasar dua kali dibanding Thailand dan Malaysia. Daya saing Indonesia jauh lebih rendah daripada negar-negara tetangganya.

As a reference for the discussion of the port pricing here, the container handling charges (CHC) of the Port of Tanjung Priok and other neighboring ports are also shown in the table provided in the right.

FIG. E5 Terminal Handling Charge



Unit: US\$

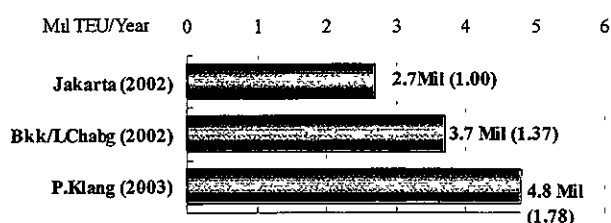
Port	Container	
	20'	40'
Tanjung Priok	93	139
Malaysia (Port Klang)	61	91
Singapore	90	117

Source: Study on Main Container Ports in Asia, JETRO 2003.

I-3-5 Kargo sampai pada Metropolitan Area.

(1) Gambar. E6 menunjukkan perbandingan international mengenai jumlah kontainer yang ditangani oleh Metropolitan area di Indonesia, Thailand dan Malaysia. Bahwa perbandingan yang sederhana ini menunjukkan bahwa Indonesia jauh sangat lebih kecil dibandingkan negara-negara lain.

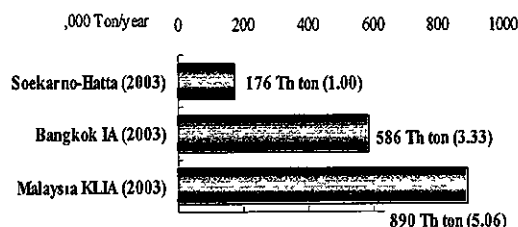
FIG. E6 Container at Asian Port



Namun demikian perbedaan-perbedaan ini harus dianggap jauh lebih lebar dibandingkan perbandingan yang sederhana jika perbedaan-perbedaan dalam skala ekonomi nasional, penduduk sebagai negara kepulauan dan sebagainya menjadi pertimbangan.

Gambar.E7 Menunjukkan perbandingan yang sama mengenai kargo. Perbedaan-perbedaan disini adalah jauh lebih lebar dibanding masalah dipelabuhan.

FIG. E7 Air Port Cargo



(2) Apa yang terjadi dibelakang fakta-fakta ini?

Sejauh ini, studi menunjukkan bahwa layanan pelabuhan dan ekspor / impor di Indonesia tidak baik dan memakan waktu lama, sedangkan bayarnya mahal. Pelabuhan Tanjung Priok telah dioperasikan oleh perusahaan swasta, tetapi tidak ada inter - port kompetisi ataupun intra - port kompetisi karena wilayah pelabuhan yang sempit adlah tidak mudah untuk memberi peluang yang cukup dalam kompetisi intra - port dan tidak ada kompetitor domestik untuk kompetisi inter - port.

Mari kita lihat pelabuhan-pelabuhan tetangga kita yang menyediakan layanan yang efisien dengan harga yang layak. Telah diketahui secara umum diseluruh dunia bahwa Singapura memilih status hub terbaik didunia dibawah kompetisi yang keras. Tidak begitu terkenal banyak seperti singapura, Thailand maupun Malaysia yang bersaing keras untuk mendapatkan status masing-masing sebagai regional hub.

Pelabuhan-pelabuhan ini telah membayarnya dengan usaha yang banyak untuk menyediakan layanan yang lebih baik dengan harga yang lebih murah, sehingga mereka dapat mengumpulkan lebih banyak transship containers, lebih banyak perolehan valuta asing dan lebih banyak kesempatan kerja.

Sebaliknya, karena dikelilingi oleh pelabuhan-pelabuhan dengan persiapan yang keras, Jakarta tidak bekerja apa-apa dalam kompetisi itu. Dengan demikian, muatan (kargo) yang datang ke Jakarta adalah hanya kargo yang memang harus datang ke Jakarta secara eksplisit, bisa dikatakan, bahwa secara umum, tidak ada alasan untuk menyediakan layanan yang baik dengan biaya yang layak untuk kargo tersebut yang seharusnya memang harus datang ke Jakarta.

Jadi, Jakarta, dengan tidak berusaha untuk menjadi regional hub, kehilangan kesempatan untuk mendapatkan valuta asing dan kesempatan untuk mendapatkan valuta asing dan kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan dengan mengembangkan industri pelabuhan.

Ceritera diatas bisa diterapkan untuk Pelabuhan Udara International Soekarno Hatta.

### I - 3 - 6 Infrastruktur

Temuan terakhir adalah mengenai infrastruktur, misalnya, pelabuhan, bandara dan jalan akses.

**GAMBAR. E8 dan E9** menunjukkan perbedaan volume penyediaan infrastruktur dalam arti fasilitas pelabuhan/ bandara yang terpilih di wilayah Metropolitan di negara-negara ini. Gambar ini menunjukkan bahwa penyediaan infrastruktur Jakarta adalah jauh lebih sedikit daripada dua negara lainnya dalam kaitan dengan volume kargo masing-masing seperti tersebut diatas.

**TABEL E2** menunjukkan status quo dari fasilitas pelabuhan secara individual dan jalan akses terkait didalam dan sekitar Pelabuhan Tanjung Priok. Menurut tabel ini, hampir semua fasilitas individual adalah tidak mencukupi baik dalam kualitas maupun kuantitas.

FIG. E8 Container berth Length

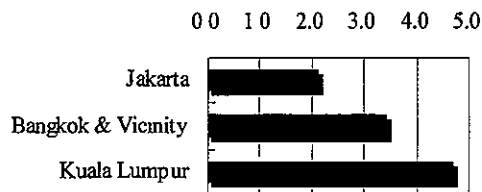
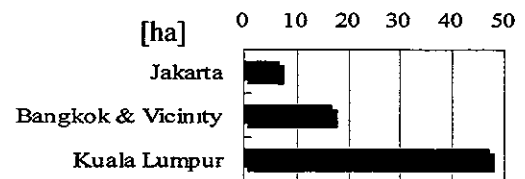


FIG. E9 Air Cargo Area



TABEL E2 Port Capacity by Individual Elements – Port of Tanjung Priok

Type	Individual Element	Estimated Capacity	Recorded Performance
Infrastructure	Channels, Basin, etc	Number of Ship Call , 16,000~16,500 vessels/year	16,253 vessels/year
	Berths	Container ( TEUs )	2,567,000
		Conventional Berth (ton)	37,096,000
Access Roads	Actual traffic/ Road Capacity	East Direction 1 48      West Direction 1 37      South Direction 0 83	
Port Operation	Container Handling Efficiency	Normally more than 25 Box/h/crane	20 ~25 BOX/h/Crane
	Shp Waiting Time	Normally zero for container vessels	Container Several hours Conventional More than 12 hours

Note.   Figure in box indicates over capacity

Source 1) JICA Report 2003

2) "Transportation and Communication Statistics" Katalog BSP 8215

Beberapa contoh kualitas dan atau kuantitas yang tidak mencukupi dipelabuhan adalah:

- i. Kedalaman air di channels dan basin tidak mencukupi,
- ii. Letak channel dan ruangan basin sempit,
- iii. Sistem navigasi satu arah,
- iv. Pintu masuk pelabuhan satu,
- v. Jumlah tambatan kapal tidak mencukupi,
- vi. Tambatan kapal model lama.
- vii. Ruangan dari berbagai lapangan dangkal,
- viii. Kemacetan lalu lintas di dalam dan disekitar wilayah pelabuhan,
- xi. Ruangan pemeriksaan bea tidak ada atap dan sempit,
- x. Pemeliharaan kurang, dan sebagainya.

Fakta-fakta ini pasti disebabkan oleh kurangnya investasi dalam insfratraktur, termasuk investasi modal dan pemeliharaan. Saat ini, volume kargo hanya sekilar kapasitas fasilitas pelabuhan individual, seperti tecantum dalam Tabel E2. Pelabuhan tidak dapat menerima peningkatan kargo karena antisipasi perkembangan ekonomi dalam kebijaksanaan ekonomi nasional, jika tidak untuk meningkatkan dengan pengenalan regional hub. Sebagai kesimpulan semua fakta ini dan



pembahasannya dimasukkan ke dalam dua argumen berikut ini:

- i. full-fledged investment adalah mutlak diperlukan untuk mengatasi kapasitas pelabuhan yang kurang dan kemacetan pelabuhan yang parah, dan
- ii. full-fledged investment adalah mutlak dibutuhkan untuk memperkenalkan kompetisi full fledged intra – port dan inter – port.

Situasi Pelabuhan Udara International Soekarno Hatta sedikit banyak sama dengan Pelabuhan Tanjung Priok.

#### I – 3 – 7 Konsep Pelabuhan kedua

Salah satu dari temuan-temuan yang penting dari survei Negara Ketiga di Thailand adalah sangat efektifnya *Second Port Concept (SPC)* dimana adalah suatu gagasan bahwa pelabuhan ke dua yang baru berkompetisi dengan pelabuhan pertama yang lama dengan banyak hambatan yang serius untuk mencakup daerah hinterland yang sama bersama-sama. Di Bangkok Metropolitan Area, Pelabuhan Bangkok merupakan pelabuhan area pertama dengan batasan-batasan yang serius seperti kedalaman air yang dangkal, wilayah pelabuhan yang sempit, jalan akses yang sangat macet, dan sebagainya, sedangkan Pelabuhan Lem Chabang merupakan pelabuhan kedua diluar Bangkok Metropolitan Area dan menikmati lalu lintas yang lancar dari dan ke daerah hinterland laut, laut yang dalam, ruangan yang luas dan sebagainya. Kedua pelabuhan ini meliputi daerah hinterland yang bersama-sama dan saling saling kerjasama dan berkompetisi. Penerapan SPC ke Jakarta Metropolitan Area dapat menjadi pilihan yang tepat dengan adanya Tanjung Priok sebagai pelabuhan tua pertama.

Perlu dicatat bahwa “ Masalah pelabuhan tua pertama” ditunjukkan dan dibahas di Jepang pada pertengahan tahun enam puluhan. Pada waktu itu, pelabuhan-pelabuhan utama di Jepang berada di bawah batasan yang serius seperti kemacetan lalu lintas yang parah, kurangnya kapasitas tidak ada ruangan untuk perluasan lebih lanjut , channel dan basin yang dangkal, kurangnya daerah untuk menimbun bahan-bahan hasil pengerukan dan sebagainya, karena semata-mata disebabkan urbanisasi yang cepat dan tidak tertib di daerah-daerah tepat dibelakang pelabuhan-pelabuhan. Solusi untuk masalah ini yang dilaksanakan di Jepang adalah juga SPC. Pulau-pulau buatan dalam skala besar telah dibangun tepat didepan pelabuhan tua pertama dan pelabuhan kedua telah dibangun dipulau tersebut. Ada banyak contoh untuk SPC dari tipe pulau buatan di Jepang seperti Yokohama, Kobe, Tokyo, Nagoya, Osaka, Hakata dan sebagainya.

#### I – 3 – 8 G & B Partnership

Temuan lainnya yang menarik di peroleh melalui survei negara ketiga di Kuala Lumpur. The Airfreight Forwarders Association in Malaysia (AFAM) telah menggunakan *G & B meeting system* selama lebih dari 20 tahun dan selalu sukses. Sekarang, para pengguna bandara individual dapat bernegosiasi secara teratur dengan pabean dan departemen / instansi lainnya terkait melalui AFAM meeting system. Tetap ada banyak masalah, namun mereka sedikit banyak merasa puas dengan cara-cara dan hasil-hasil dari pertemuan. Tidak hanya AFAM, tetapi juga sektor swasta lainnya yang

terkait telah menggunakan sistem pertemuan baik secara terpisah maupun bersama-sama di Malaysia. Temuan ini secara jelas mengajarkan kepada kita akan pentingnya pertemuan G & B dibawah payung G & B partnership atau PPP.

## II. REKOMENDASI

### II - 1 Penyusunan Rekomendasi

Seluruh temuan seperti tersebut diatas dibuat daftar didalam **TABEL E3**. Daftar temuan dapat dikelompokkan de dalam tiga kelompok sebagai berikut :

Group A ----- Temuan-temuan dengan “inefisiensi” dalam latar belakangnya.

Group B ----- Temuan-temuan dengan “Tanpa Kompetisi” dalam latar belakangnya.

Group C ----- Temuan-temuan dengan “Tanpa Investasi Infrastruktur” dalam latar belakangnya.

**TABLE E3 Findings and their Background**

No.	MAJOR FINDINGS	BACKGROUNDS
1	Evaluation by Users	Inefficiency Lack of Integrity, Insufficient Transparency, No Competition, Lack of G&B Partnership, and Incomplete IT
2	Longer Lead Time	Inefficiency
3	Higher Terminal Handling Charge	No Competition No Intra-Port Competition due to Insufficient Port Area No Inter-Port Competition due to Lack of Competing Port/Ports
4	Smaller Cargo Throughput	No Competition
5	Port, Airport and Access Roads Insufficient Capacity Low Quality Congestions	No Competition Lack of Capital Investment Lack of Maintenance Investment Time is coming for Capacity Increase of Port, Airport and Access
6	Second Port Concept	Competition
7	G&B Meetings	G&B Partnership

Temuan-temuan yang termasuk didalam kelompok A dapat menjadi paling ditingkatkan melalui reformasi fasilitasi dalam perdagangan yang saat ini dipromosikan oleh pemerintah. Bagaimana untuk meningkatkan kelompok B?. “Dengan pengenalan Kompetisi” tidak ada jawaban yang benar. Karena kapabilitas untuk bersaing harus diberikan kepada pelabuhan melalui investasi atau cara-cara lain yang perlu. Jadi kelompok B dan C dapat diperlakukan sebagai satu kelompok yang sama dari sudut pandang investasi.

Marilah yagn pertama kita sebut Kelompok Efisiensi dan yang kedua kita namakan Kelompok Kompetisi, yaitu :

- i. Kelompok Efisiensi ..... No.1 No.2 dan No.7
- ii. Kelompok Kompetisi .. .....No.2 sampai No.6

Berikut ini, rekomendasi dibahas untuk Kelompok Efisiensi dan Kelompok Kompetisi secara terpisah.

## II – 2 Rekomendasi Pertama ----- Five-in-One Reform -----

Reformasi untuk terutama Kelompok Efisiensi mungkin bisa reformasi prosedural yang merupakan agregasi dari banyak perbaikan dari prosedur individual terinci. Dengan demikian, pemilihan prinsip-prinsip panduan untuk memberikan kekuatan sentrifugal pada perbaikan individual dan bekerja sebagai kerangka kerja yang mencakup seluruh reformasi adalah penting. Dalam hal ini, Five-in-One Reform tercantum dalam Tabel E4 merupakan pilihan yang direkomendasikan untuk tujuan-tujuan saat ini.

Karena reformasi saat ini di Indonesia adalah seperti tercantum diatas, yang dilengkapi dengan prinsip-prinsip tersebut yang dikembangkan oleh banyak instansi internasional, ini sesuai dengan prinsip-prinsip dari Five-in-One Reform.

**TABEL E4 Five-in-One Reform**

1	Integrity is the key factor to the entire society
2	Transparency is the basis of all reforms
3	Competition is the mother of high efficiency and reasonable pricing
4	G&B Partnership assures realistic and smooth cargo flow
5	e-processing is the tool to high efficiency and everybody's convenience

Mengenai materi untuk perumusan strategi, suatu Rencana Tindak yang disusun oleh team studi saat ini, direkomendasikan. Lihat Bagian 2 Bab 4 “Rencana Tindak”.

**REKOMENDASI 1:** Merumuskan dan melaksanakan strategi fasilitas dalam perdagangan atas dasar “Five-in-One Reform”. Rencana Tindak harus mendapat pertimbangan penuh dalam perumusan strategi.

## II – 3 Rekomendasi Kedua ----- Usaha kearah Regional Hub -----

Sebelum membahas reformasi untuk Competition Group, marilah kita mulai membahas kompetisi secara umum. Kompetisi, secara umum adalah induk dari efisiensi yang tinggi dan penetapan harga yang layak. Namun demikian, hal ini tidak selalu mudah untuk memperkenalkan kompetisi ke dalam perusahaan pemerintah, seperti pelabuhan, bandara dan sebagainya. Disamping itu, sesudah Mrs. Thatcher, mantan perdana menteri Inggris, privatisasi telah dipercayai menjadi salah satu cara yang paling efektif untuk merealisasikan efisiensi yang tinggi dan harga yang layak. Namun demikian, hal ini menjadi tidak betul dan apa yang betul adalah bahwa kompetisi bukan privatisasi yang memberikan efisiensi tinggi, dan harga yang layak. Bank Dunia, yang sampai akhir-akhir ini telah menekankan pentingnya privatisasi telah mulai akhir-akhir ini untuk menggeser kebijaksanaan ekonomi bebasnya dari privatisasi ke kompetisi. Lihat “ reformasi Infrastruktur – Privatisasi, Regulasi dan Kompetisi” Laporan Penelitian Kebijakan Bank Dunia, Juni 2004.

Baiklah, marilah kita mulai dengan pembahasan mengenai Competition Group. Management pelabuhan dari Pelabuhan Tanjung Priok adalah dibawah pengawasan perusahaan negara dan operasi pelabuhan telah diprivatisasi. Namun demikian, kinerja operasional yang sesungguhnya tidak pernah

memadai di hampir semua aspek, termasuk efisiensi, penetapan harga dan sebagainya. Secara kasar dapat dikatakan, bahwa operasi pelabuhan telah kehilangan kapabilitas kompetisinya secara internasional hampir sempurna.

Mengenai Bandar Udara International Soekarno Hatta, baik management maupun operasi telah berada dibawah pengawasan perusahaan negara, tetapi seluruh situasi sedikit banyak sama dengan pelabuhan. Seperti telah diuraikan diatas, investasi untuk meningkatkan kapasitas baik untuk pelabuhan dan bandara pasti akan diperlukan di masa yang akan datang.

Jadi, kondisi ini baik dalam pelabuhan dan bandara seperti dibahas diatas diatur sebagai berikut :

- i. Tidak terlihat adanya kompetisi baik di pelabuhan maupun bandara.
- ii. Kapasitas fasilitas pelabuhan / bandara tidak mencukupi, bahkan untuk volume kargo saat ini jauh lebih kecil dari pada negara-negara tetangga.
- iii. Investasi awal dalam infrastruktur tidak dapat dihindarkan bahkan untuk peningkatan kargo karena perkiraan akan perkembangan ekonomi suatu bangsa, jika tidak regional hub.
- iv. Peningkatan kapasitas sangat diperlukan untuk menunjukkan kompetisi.
- v. Sekaranglah waktu yang tepat untuk mempertimbangkan industri pelabuhan dan bandara dengan mengambil kebijaksanaan regional hub.

Menurut pembahasan diatas, kebijaksanaan regional hub dapat menjadi pilihan terbaik untuk Indonesia dari duplikasi sudut pandang mengenai peningkatan kapasitas yang tidak dapat dihindarkan dan penjualan kompetisi yang diinginkan.

**REKOMENDASI 2:** Merumuskan dan melaksanakan kebijaksanaan investasi untuk regional hub baik untuk pelabuhan dan bandara dan pada waktu yang sama merumuskan dan melaksanakan strategi regional hub dengan penuh perhatian pada PC dan pemasaran.

#### **II – 4 Rekomendasi terakhir ----- Dukungan Teknis/Anggaran -----**

Mungkin perlu ada dukungan teknis dan atau dukungan anggaran selama kemajuan dalam pembaharuan (reformasi). Saat ini, banyak institusi internasional dan negara-negara maju telah menyediakan berbagai skema bantuan seperti capacity building, ODA dan sebagainya.

**REKOMENDASI 3:** Memanfaatkan skema bantuan yang saat ini disediakan oleh institusi-institusi internasional dan atau negara-negara maju untuk keperluan dukungan teknik / anggaran untuk reformasi fasilitas dalam perdagangan.

### **III. RENCANA TINDAK**

Rencana Tindak terdiri dari tiga bagian. Bagian I berkaitan dengan REKOMENDASI 1, Bagian 2 berhubungan dengan REKOMENDASI 2 dan Bagian dengan REKOMENDASI 3.

Lihat Bab 5 “ Rencana Tindak” dan Laporan Utama BAGIAN 2 untuk rincian lingkup dari Rencana Tindak.

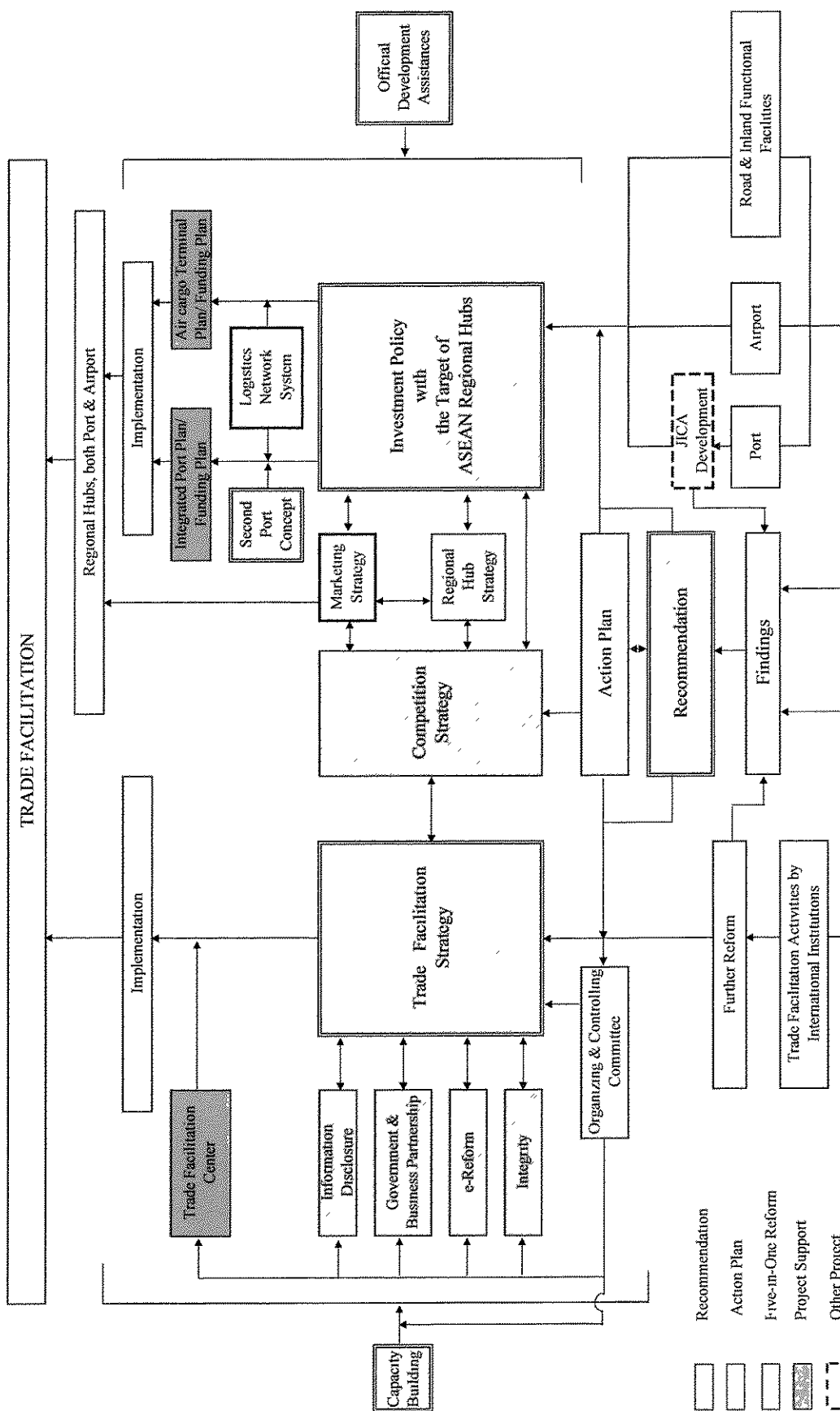


FIG E10 Detailed Diagram Showing the Trade Facilitation

#### IV. BEBERAPA URAIAN TERINCI DARI STUDI

##### 1. Jadwal Studi

Year	2004												2005		
	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	
Japan	□ Pre	□ 1 <sup>st</sup>							□	2 <sup>nd</sup>		□ 3 <sup>rd</sup>		□ 4 <sup>th</sup>	
Indonesia		■ 1 <sup>st</sup>		■ 2 <sup>nd</sup>						■ 3 <sup>rd</sup>		■ 4 <sup>th</sup>			
Report		△ IC				△ IT						△ DF		△ F	

IC: Inception Report, IT: Interim Report, DF: Draft Final Report, FR: Final Report

##### 2. Steering Committee (Panitia Pengarah)

1	Coordinating Ministry for Economic Affairs (CMEA)	Deputy Coordinating Minister of Economic Affairs
2	Ministry of Trade and Industry	Director General for International Trade
3	MOI/MOT	Director General for Domestic Trade
4	Ministry of Finance (MOF)	Director General for Customs and Duties
5	Ministry of Transportation	Director General of Sea Communication
6	MOC	Director General of Air Communication
7	MOC	Director General of Land Communication
8	MOI/MOT	Head of National Export Development Agency
9	Ministry of Agriculture	Head of Agricultural Quarantine Board
10	State Ministry for National Development Planning	Deputy for Funding Development and Foreign Cooperation, BAPPENAS
11	KADIN, Indonesian Chamber of Commerce and Industry	Head of Indonesian Chamber of Commerce and Industry
12	DKI Jakarta's Regional Development Agency	Head of DKI Jakarta's Regional Development Board
13	DKI	Assistant for Economic Affairs, Secretariat of DKI Province
14	CMEA	Assistant Deputy for Industry Facilitation, Trade and Export Development
15	CMEA	Assistant Deputy for Non-Agriculture Industry, Tourism and Services
16	CMEA	Assistant Deputy for Agricultural Product Processing Industry
17	CMEA	Assistant Deputy for Small and Medium Enterprises and Empowerment
18	CMEA	Assistant Deputy for Marketing, and National Distribution System

### **3. Anggota Team STUDI**

<u>No.</u>	<u>Name</u>	<u>Specialty</u>	
1	Mr. Ikuhiko Yamashita	Team Leader	Japan Port Consultants Ltd. (JPC)
2	Mr. Atsushi Sato	Sub Team Leader, Port Cargo Traffic Management	Pacific Consultants International (PCI)
3	Mr. Hideaki Uematsu	Trade Facilitation Policy - Institutional Aspects	(JPC)
4	Mr. Toshiaki Nagaya	Trade Facilitation Policy - Practical Aspects	(JPC)
5	Mr. Keiji Kojima	Air Cargo Management	(PCI)
6	Mr. Nobuwaka Yamakawa	Land Transportation	(PCI)
7	Mr. Haruo Yanagawa	Forwarding	(PCI)
8	Mr. Ken-ichi Sasaki	Study of Time Required for Release of Goods	(JPC)
9	Mr. Teruyoshi Okawa	Statistics 1	(JPC)
10	Mr. Eko Nurdyantoro	Statistics 2	(JPC)
11	Mr. Kazuo Uezumi	Coordinator	(PCI)





# **BAGIAN 1**

## **Studi Mengenai Perbaikan Lingkungan Perdagangan**



## 1. Pendahuluan

### 1.1 Tujuan

Meskipun ekonomi Indonesia mulai membaik dari pukulan yang hebat akibat krisis ekonomi Asia pada tahun 1997, terdapat argumen-argumen yang kuat untuk pelaksanaan segera langkah-langkah yang efektif yang ditujukan pada peningkatan kompetitif industri suatu bangsa di pasar dunia untuk mengejar pertumbuhan ekonomi negara-negara Asia Tenggara yang sedang menikmati hasil dan ekonomi pasar bebas dan untuk selanjutnya memperkuat kekuatan ekonomi negara.

Sebagai akibatnya, kehadiran masyarakat makin meningkat akan pentingnya dorongan masuknya investasi asing dan fasilitas untuk melancarkan perdagangan luar negeri. Dalam hubungan ini, studi saat ini ditujukan untuk menelaah keadaan saat ini dari berbagai sistem dan fasilitas yang berkaitan dengan perdagangan luar negeri Indonesia, mengukur dan mencatat waktu yang diuntukkan dalam proses dokumen-dokumen import dan ekspor serta dokumen terkait lainnya, mendapat gambaran secara kuantitatif kendala-kendala pada berbagai tahap distribusi secara fisik, mengidentifikasi dan mengevaluasi langkah-langkah yang tepat yang ditujukan untuk meningkatkan lingkungan perdagangan negara dan akhirnya merekomendasikan rencana aksi yang tepat.

Dalam kaitannya dengan lingkungan perdagangan bangsa, studi saat ini ditujukan pada masalah-masalah seperti disparitas yang ada antara sistem-sistem yang berkaitan dengan perdagangan dan operasi aktualnya serta perlunya penyesuaian yang tepat dari yurisdiksi antara departemen dan instansi-instansi pemerintah yang kompeten maupun peningkatan kapabilitas administratifnya dalam pengoperasian sistem.

Studi juga meneliti kemungkinan dalam peningkatan dan penyebaran penggunaan saat ini dan Electronic data Interchange (EDI) kepada sejumlah besar instansi-instansi pemerintah yang terkait dengan masalah untuk memberikan fasilitas dalam melancarkan formalitas perdagangan. Selanjutnya mengingat pandangan yang diuraikan dalam lingkaran perdagangan tertentu bahwa infrastruktur yang terkait dengan perdagangan negara adalah agak tidak memadai, mengingat dimensi kebijaksanaan ekonomi nasional, studi, mengenai masalah ini dengan menggambarkan data kuantitatif yang diperoleh melalui survei-survei mengenai waktu yang diperlukan dalam memproses dokumen-dokumen ekspor dan dokumen yang terkait lainnya dalam usaha untuk mengidentifikasi dan memberikan rekomendasi langkah-langkah yang tepat untuk peningkatannya. Hasil-hasil studi akan ditujukan untuk direfleksikan dalam Proponas Indonesia dalam jangka waktu yang akan datang dan pada tahap akhir studi, direncanakan untuk mengadakan seminar-seminar di Indonesia dengan tujuan untuk memberikan informasi kepada masyarakat seluas-luasnya mengenai rekomendasi untuk peningkatan dan action plan yang akan diusulkan oleh Team studi.

## 1.2 Lingkup Geografis dan Studi.

Lingkup geografis dari studi meliputi kedatangan dan keluarnya barang-barang dari luar negeri di Pelabuhan Tanjung Priok dan Bandara International Soekarno Hatta serta lalu lintas barang ke dan dari lokasi industri serta bonded warehouse yang tersebar di wilayah Jakarta Metropolitan serta pergerakan barang di jalan-jalan arteri yang menghubungkan dengan pelabuhan dan bandara tersebut diatas.

## 1.3 Garis besar dari studi

### (1) Organisasi Counterpart

Menteri Koordinasi Bidang Ekonomi, Republik Indonesia

### (2) Organisasi terkait dengan studi

Departemen-departemen Pemerintah Indonesia dan organisasi semi pemerintah yang terlibat di dalam studi, termasuk anggota-anggota Panitia Pengarah tercantum dibawah ini.

<u>No.</u>	<u>Kementrian</u>	<u>Department</u>
1.	Menteri Koordinasi Bidang Ekonomi	Deputy Coordinating Minister of Economic Affairs
2.	Menteri Perdagangan dan Industri	Director General for International Trade
3.	MOI/MOT	Director General for Domestic Trade
4.	Menteri Keuangan	Director General for Customs and Duties
5.	Menteri Perhubungan	Director General of Sea Communication
6.	MOC	Director General of Air Communication
7.	MOC	Director General of Land Communication
8.	MOI/MOT	Head of National Export Development Agency
9.	Menteri Pertanian	Head of Agricultural Quarantine Board
10.	Bappenas	Deputy for Funding Development and Foreign Cooperation, BAPPENAS
11.	KADIN	Head of Indonesian Chamber of Commerce and Industry
12.	DKI Jakarta's Regional Development Agency	Head of DKI Jakarta's Regional Development Board
13.	DKI	Assistant for Economic Affairs, Secretariat of DKI Province

**(3) Anggota Tim Studi**

No.	Name	Specialty	
1.	Mr. Ikuhiko Yamashita	Team Leader	Japan Port Consultants Ltd. (JPC)
2.	Mr. Atsushi Sato	Sub Team Leader, Port Cargo Traffic Management	Pacific Consultants International (PCI)
3.	Mr. Hideaki Uematsu	Trade Facilitation Policy - Institutional Aspects	(JPC)
4.	Mr. Toshiaki Nagaya	Trade Facilitation Policy - Practical Aspects	(JPC)
5.	Mr. Keiji Kojima	Air Cargo Management	(PCI)
6.	Mr. Nobuwaka Yamakawa	Land Transportation	(PCI)
7.	Mr. Haruo Yanagawa	Forwarding	(PCI)
8.	Mr. Ken-ichi Sasaki	Study of Time Required for Release of Goods	(JPC)
9.	Mr. Teruyoshi Okawa	Statistics 1	(JPC)
10.	Mr. Eko Nurdyantoro	Statistics 2	(JPC)
11.	Mr. Kazuo Uezumi	Coordinator	(PCI)

**(4) Jadwal Studi**

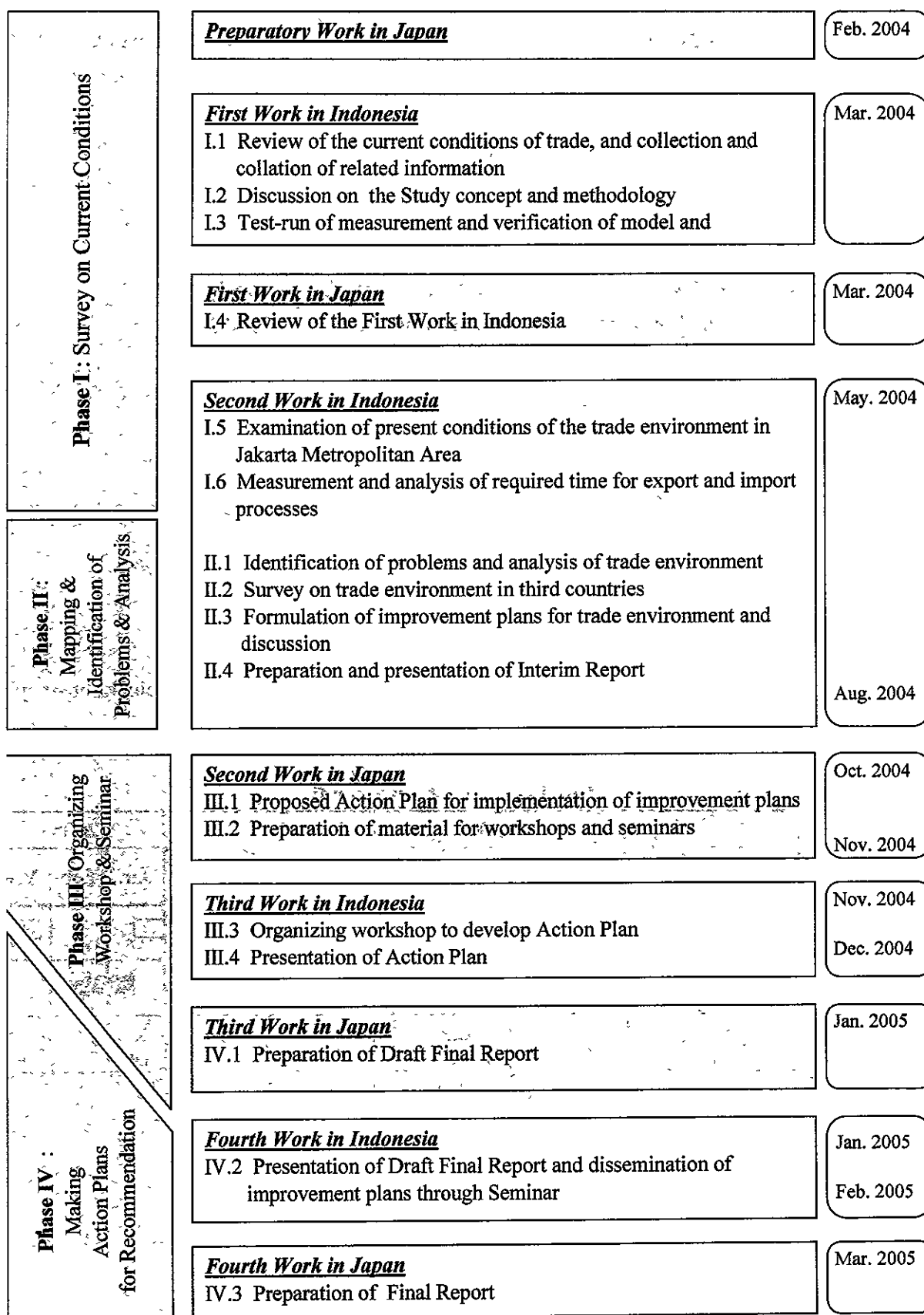
Gambar 1.3.1 menunjukkan jadwal waktu studi dan Gambar 1.3.2 adalah block chart yang menggambarkan isi dari studi.

**Gambar 1.3.1 Jadwal Studi**

Year Month	2004											2005		
	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar
Japan	□ Pre	□ 1 <sup>st</sup>							□	2 <sup>nd</sup>		□ 3 <sup>rd</sup>		□ 4 <sup>th</sup>
Indonesia		■ 1 <sup>st</sup>		■ 2 <sup>nd</sup>						■ 3 <sup>rd</sup>		■ 4 <sup>th</sup>		
Report		△ IC				△ IT						△ DF		△ F

IC: Inception Report, IT: Interim Report, DF: Draft Final Report, FR: Final Report

Figure1.3.2 The Study on Trade Related Systems and Procedures in Republic of Indonesia



## **2. Pembahasan Mengenai Kondisi Saat Ini**

### **2.1 Keadaan saat ini Sistem Perdagangan**

#### **2.1.1 Upaya-upaya Hukum dan Administratif untuk melaksanakan pengembangan perdagangan.**

Saat ini, dalam tahun 2004, karena Indonesia telah mencapai kemajuan yang substansial didalam liberalisasi perdagangan luar negerinya dengan menurunkan tarif dan pembatasan kuantitatif dibawah atau sejalan dengan berbagai negosiasi international dan regional atau dengan inisiatif unilateralnya sendiri, pentingnya perubahan perolehan dari fasilitas perdagangan telah diasumsikan suatu fokus baru. Penilaian atas dampak fasilitasi pembangunan dilakukan oleh Asia – Pacific Economic Cooperation (APEC). Analisis ini mempertimbangkan bagaimana perdagangan di wilayah APEC akan meningkat dibawah berbagai skenario peningkatan fasilitasi perdagangan. Hasilnya menunjukkan bahwa akan peningkatan perdagangan intra-APEC dengan order sebesar \$280 milyar, dan sebagai contoh salah di estimasikan bahwa ekspor Indonesia akan meningkat sebesar \$ 2,9 milyar (5%) melalui investasi dalam fasilitasi perdagangan. Studi juga menemukan bahwa perolehan dari fasilitasi perdagangan dalam negara-negara berkembang APEC, termasuk Indonesia, melampaui mereka dari potongan tarif pada barang-barang manufaktur, perolehan terbesar untuk negar-negar berkembang didapat dari peningkatn dalam efisiensi pelabuhan dan pabean. (“Trade facilitation : A Development Perspective in the Asia Pacific Region” oleh John S. Wilson dan 4 penulis lainnya, Oktober 2002, APEC).

#### **(1) Langkah-langkah yang langsung mempengaruhi Impor.**

##### **1) Policy Trend**

Dalam pertengahan tahun 1990 an, sampai tahun 1997, Pemerintah Indonesia melanjutkan pelaksanaan reformasi perdagangan secara perlahan-lahan melalui pelaksanaan paket-paket secara periodik, yang mencakup langkah-langkah yang lebih luas dan internal. Dengan mencerminkan pada prioritas waktu (sebelum krisis), yaitu pelaksanaan komitmen tarif atas dasar perjanjian multilateral dan regional, paket-paket reformasi menitik beratkan erutama pada tarif. Krisis pada tahun 1997 – 1998 mendorong pengambilan langkah yang lebih luas lagi dan percepatan lagi proses reformasi. Langkah-langkah yang diambil ini mencakup pemotongan tarif yang mempengaruhi pertanian dan penghapusan, menjelang akhir masa program IMF, dari semua sisa-sisa pembatasan impor, yagn dijustifikasi mengenai kesehatan, keselamatan dan alasan lingkungan, maupun bantuan non tarif pada produksi dalam negeri.

##### **2) Tarif**

Sejak tahun 1998, Indonesia memperkenalkan perubahan-perubahan pada tarif sesuai dengan jadwal pelaksanaan pada komitmennya yang mengikat, pertimbangan-pertimbangan kebijaksanaan dalam negeri, dan paket-paket reformasi. Antara tahun 1998 dan 2002 seluruh

tingkatan tarif MFN yang diterapkan rata-rata sederhana jatuh dari 9,5% menjadi 7,2 %. Sejalan dengan tujuan APEC mengenai perdagangan bebas dan terbuka, pengurangan tarif dilanjutkan dengan objek pelaksanaan tarif bea tiga tingkat (nol, 5% dan 10%).

Sejumlah besar tariff lines (68%) dapat menjadi nol atau 5% ad valorem duties.

Untuk amandemen HS tahun 2002 berdasarkan rekomendasi WCO, Indonesia telah mengeluarkan klasifikasi tarif baru yang ditetapkan dalam Keputusan Menteri Keuangan yang telah berlalu pada bulan Mei 2003.

3) **Prosedur bea dan Karantina.**

i) **Undang-undang No. 10, 1995.**

Pada saat kedatangan barang-barang masuk ke green channel maka segera dibersihkan dan pada prinsipnya tidak mengalami pemeriksaan fisik. Barang ditujukan ke red channel untuk mengalami pemeriksaan fisik dan pengecekan nilai yang dijelaskan. Berdasarkan Undang-undang yang baru, petugas pabean juga berhak untuk melakukan audit dari barang-barang impor setelah dilepaskan dari wilayah pabean. Audit semacam itu mencakup pemeriksaan pembukuan perusahaan, laporan-laporan, catatan-catatan dan dokumen-dokumen lainnya mengenai transaksi yang melibatkan perdagangan luar negeri dan company stocks.

ii) **EDI system**

Sejak tahun 1997, custom clearance, pembayaran bea, dan verifikasi random difasilitasi oleh pengoperasian sistem komputer yang baru, Eletronic Data Interchange (EDI) system untuk customs clearance. Saat ini, penggunaan EDI telah meningkat dan deklarasi pabean menjadi dapat diproses secara elektronik pada semua kantor kunci pabean. Otoriti pabean bekerja dengan erat dengan World Bank dan World Customs Organization (WCO) untuk meningkatkan pelatihan dan administrasi kepabeanan.

iii) **Valuasi Bea.**

Sejak Januari tahun 2000, Indonesia telah melaksanakan secara penuh WCO Customs valuation Agreement.

(2) **Langkah-langkah yang langsung mempengaruhi Ekspor.**

1) **Policy trends**

Sampai krisis ekonomi, Indonesia mempertahankan sejumlah pengawasan, pelarangan, pajak yang tinggi dan peraturan-peraturan yang membatasi ekspor dari berbagai variets produk pertanian, kehutanan, pertambangan dan industri. Setelah krisis, Pemerintah menyatakan untuk "Menghapus secara pertahap pajak punitif atas ekspor" dan menghapuskan semua jenis pembatasan-pembatasan ekspor lainnya", terlepas dari apa yang diterapkan karena alasan kesehatan dan keamanan maupun langkah-langkah temporer yang diperkenalkan dalam situasi kekurangan secara occasional (sekali-sekali).



2) Pajak Ekspor

Sebelum krisis mata uang, pajak ekspor mempengaruhi kira-kira 80 produk, meliputi serangkaian produk hutan (terutama kayu glondongan (logs), kayu gergajian dan rotan), produk-produk pertanian (minyak kelapa sawit mentah dan minyak kelapa) dan produk-produk pertambangan dan logam (biji besi dan konsentrasi tembaga, timbel, timah dan platinum, limbah aluminium, dsb).

Dalam tahun 2004, Indonesia masih mempertahankan pajak ekspor untuk produk kelapa sawit, tetapi hal itu menurun sekali lingkup dan nilai pajaknya.

3) Pengaturan Ekspor (Persyaratan Lisensi dan Quota)

Sampai krisis, ekspor Indonesia dari hasil pertanian dan bagian yang penting dari hasil tambang naik 50%, hasil minyak tanah dan produk manufaktur tertentu (pasa pokoknya tekstil dan pakaian) diatur oleh Pemerintah dan dapat diekspor hanya melalui para eksportir yang telah disetujui dan dicatat.

Mengikuti krisis, Pemerintah telah melakukan reformasi (perubahan) sistem. Daftar pengaturan ekspor dikurangi secara berarti, dengan penghapusan banyak produk pertanian, produk tambang dan produk gas.

4) Ekspor dan Keuangan Perdagangan.

Setelah krisis, sebagai akibat dari kurang kepercayaan akan kesehatan bank-bank di Indonesia, letter of credits mereka tidak lagi diterima pasar internasional, dengan demikian secara serius merusak arus perdagangan Indonesia.

Dengan adanya kandungan impor yang tinggi dari ekspor (melebihi 40%) maka pertumbuhan ekspor juga secara serius terhalang oleh sulitnya memperoleh impor credits untuk bahan-bahan mentah dan input lainnya yang vital untuk industri ekspor oriented. Usaha-usaha telah dilakukan melalui perusahaan negara PT Bank Ekspor Indonesia Persero (BEI) untuk menyediakan keuangan untuk ekspor, berdasarkan pertimbangan komersial, untuk perusahaan-perusahaan yang tidak punya kredit macet.

5) Zona ekspor oriented, pengurangan dan pembebasan bea.

Tidak ada perubahan besar didalam pengopersian zona (wilayah) berikat (bonded areas), zone processing ekspor atau entrepots swasta, sejak pertengahan tahun 1990an.

Terlepas dari pembebasan bea impor dan fasilitas untuk menjual sebagian dari output ke pasar domestik, tidak ada insentif lainnya yang ada untuk perusahaan-perusahaan yang didirikan di zona-zona ini.

**(3) Penyusunan Kebijakan yang Berkaitan dengan Perdagangan.**

Dalam beberapa tahun terakhir ini telah ada banyak kemajuan dalam deregulasi kebijakan perdagangan luar negeri di Indonesia. Tarif, lisensi, impor dan pengendalian ekspor telah dikurangi secara substansial dengan membuka bisnis kepada kompetisi yang lebih banyak dipasar internasional baik dipasar impor maupun ekspor.

- 1) Larangan impor/ekspor restriksi dan lisensi.  
Pembatasan (restriksi) dalam bidang impor dan persyaratan lisensi khusus seakan-akan telah diterapkan atau dipertahankan hanya untuk produk daging dan unggas, cengkeh diminum beralkohol, pemanis tiruan, lube oil, hand tools, mesin, pompa dan traktor, meskipun beberapa pergerakan sebaliknya saat ini ditempatkan pada fakta-fakta seperti itu bahwa sejak bulan Maret 2002, lisensi khusus impor telah mempengaruhi item-item yang sensitif seperti bers, jagung, kedele, gula, produk tekstil, sepatu (alas kaki), elektronik dan mainan.
- 2) State trading  
Sementara usaha-usaha telah dilakukan untuk memprioritaskan perusahaan dagang pemerintah, keterlibatan pemerintah yang luas didalam ekonomi telah berlanjut dengan suatu pandangan untuk memmemperbaiki produksi dalam negeri dan atau meningkatkan atau secara eksklusif mengawasi/ membatasi perdagangan disemua sektor yang penting.
- 3) Pengadaan oleh Pemerintah  
Pengadaan oleh Pemerintah merupakan suatu alat yang penting kebijaksanaan dibidang industri. Produk-produk diskriminasi terhadap supplier asing telah dipertahankan. Supplier asing diberi wewenang hanya untuk mengikuti kontrak-kontrak yang besar.
- 4) Countertrade  
Ketentuan-ketentuan dalam countertrade juga diterapkan untuk pengadaan oleh publik; perusahaan asing yang mengajukan tender untuk kontrak-kontrak pemerintah tertentu harus memenuhi persyaratan dalam countertrade ditujukan pada impor yang berkaitan dengan pengadaan oleh departemen institusi sektor publik dan perusahaan milik pemerintah dengan ekspor komoditi non minyak.
- 5) Persyaratan kandungan lokal  
Terlepas dari persyaratan kandungan lokal dalam hubungannya dengan kontrak-kontrak pengadaan oleh pemerintah, tidak persyaratan lainnya dari jenis ini yang seolah-olah berlaku.
- 6) Trade defense  
Pemerintah telah membuat kebijaksanaan dalam bentuk anti dumping dan safeguard untuk merespon kompetisi tidak fair dari impor. Kebijakan ini dilaksanakan sesuai dengan Perjanjian WTO, dibawah Peraturan Pemerintah Nomor 24, tahun 1996 mengenai anti dumping duties dan countervailing duties, dan Keputusan Presiden Nomor 84, tahun 2002 mengenai Penyelamatan Industri Dalam Negeri terhadap Arus Impor barang.
- 7) Standar dan Persyaratan teknik lainnya.  
Dalam tahun 1997, Badan Standarisasi Nasional (BSN) melaporkan langsung kepada presiden Republik Indonesia, badan ini didirikan untuk mengangani pengembangan dan persetujuan standar nasional, akreditasi testing (uji) / kalibrasi laboratorium, badan-badan sertifikasi dan badan-badan pemeriksaan teknik, kerjasama international dalam kegiatan standarisasi,

harmonisasi standar internasional dengan standar nasional dan layanan dalam informasi mengenai standar. BSN membuat Sistem Standarisasi Nasional (BSN) yang menjamin bahwa Standard Nasional Indonesia (SNI) merupakan satu-satunya Standar nasional Indonesia yang disetujui oleh semua pihak.

#### (4) Persetujuan dan Pengaturan Perdagangan Regional

##### 1) The ASEAN Free Trade Area (AFTA)

Indonesia, sebagai anggota pendiri ASEAN, berpartisipasi dalam Asean Free-Trade Area (AFTA). Para anggota menyetujui dalam tahun 1999 untuk menghapus semua bea impor diantara anggota-anggota asli menjelang tahun 2010, dan pada prinsipnya, untuk kemajuan penhapusan seperti itu untuk anggota-anggota baru dari tahun 2018 sampai tahun 2015, kecuali untuk beberapa produk sensitif. Pembatasan kuantitatif dan halangan non tarif lainnya juga dihapuskan.

##### 2) Upaya-upaya fasilitasi perdagangan dalam rangka kerja Asia Pacific Economic Cooperation (APEC).

Fasilitasi dalam perdagangan merupakan salah satu dari kegiatan-kegiatan inti APEC. Menteri-menteri di Shanghai dalam tahun 2001 menekankan pentingnya fasilitasi dalam perdagangan untuk mengurangi biaya bisnis domestik dan lewat perbatasan bilamana mengesahkan suatu rangkaian APEC Trade Facilitation Principles, untuk mencapai target pengurangan biaya dalam transaksi bisnis sebesar 5 % diseluruh wilayah APEC 5 tahun yang akan datang. Kemungkinan aksi dan langkah-langkah yang konkrit untuk menurunkan biaya sedang disusun dalam 4 kategori berikut ini :

- i) pergerakkan barang ( mencakup bea, pelabuhan, kesehatan dan karantina serta prosedur yang sama),
- ii) standards,
- iii) mobilitas bisnis, dan
- iv) e-commerce.

Indonesia merupakan peserta yang aktif pada APEC Sub-Committee on Customs Procedures (SCCP), maupun pada Sub-Committees terkait lainnya.

Juga, sebagai salah satu contoh dari upaya-upaya Pemerintah untuk merealisasikan fasilitas dalam perdagangan, pertemuannya secara teratur dengan Jakarta Japan Club Foundation (JJC) perlu dicatat disini. Sejak tahun 2001, selalu diadakan pembahasan secara kontinyu antara menteri-menteri dan direktur jenderal dari pemerintah yang mendapat tugas untuk hal tersebut dan JJC's 5 sub-committees mengenai masing-masing "customs clearance and duty", "taxation", "Labor", Investment Promotion and Supporting Industry Development", dan "Electric Power". Tambahan pula, agar supaya mengetahui penyelesaian masalah-masalah yang terdapat pada berbagai departemen, sidang umum antara Pemerintah Indonesia dan Jakarta

Japan Club, diketuai oleh Menteri Koordinator Bidang Ekonomi, yang telah diselenggarakan 8 kali pada bulan Februari 2004.

### **2.1.2 Pembagian Fungsi Administrasi antara yang berwenang yang terkait.**

#### **\* Organisasi dan fungsi yang berwenang terkait.**

(Bagian ini secara ringkas melihat 5 departemen berikut ini yang secara langsung berkaitan dengan fasilitas dalam perdagangan dan fungsi dari sejumlah direktorat jenderal serta instansi-instansi dari departemen-departemen tersebut. Disamping itu, beberapa perusahaan milik pemerintah dalam bidang transport/logistik juga disinggung yaitu :

- 1) Kantor Menteri Koordinator Bidang Ekonomi.
- 2) Departemen Industri dan Perdagangan
- 3) Departemen Keuangan
- 4) Departemen Perhubungan
- 5) Departemen Pertanian

## 2.1.3 Prosedur Pabean dan Pengelepasan Barang

### (1) Prosedur Import dan Pengawasan

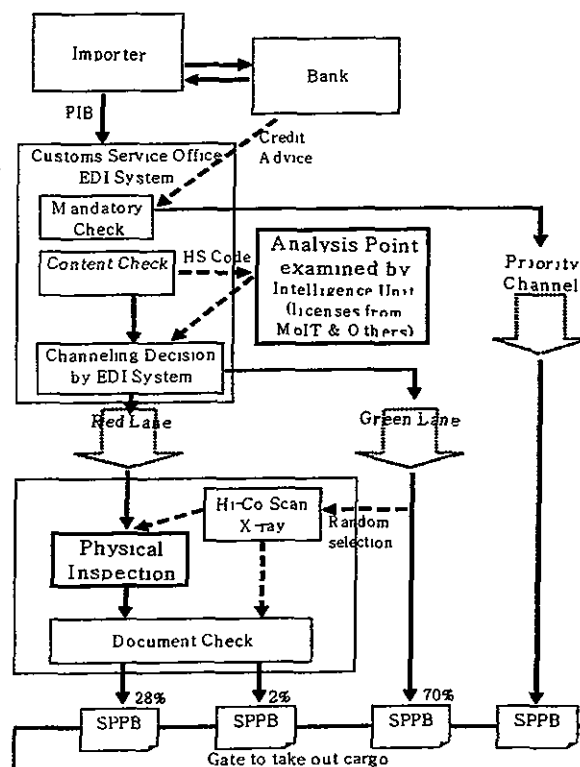
Menurut Undang-Undang Kepabeanan, pemeriksaan pabean akan diterapkan bagi semua barang import. Proses ini mencakup verifikasi dokumen dan pemeriksaan fisik barang yang dilakukan secara selektif. Sebagai suatu sistem yang dilakukan secara jujur dan transparan, prosedur pabean memiliki dua tahap pemeriksaan utama, 1) penilaian resiko barang paada analisis, dan 2) pemeriksaan fisik barang pada pelabuhan masuk.

Tahap pertama adalah untuk menilai resiko barang dan menentukan proses yang mengikuti sesudahnya untuk melancarkan arus barang-barang import dievaluasi menurut keadaan barang, dan penilaian resiko diterapkan untuk proses penilaian barang dari yang beresiko sangat tinggi, sampai beresiko rendah, dengan cara demikian untuk menentukan channel merah, hijau atau prioritas yang sesuai.

Gambar 2.1.1 Import Process and Control by Customs

Kategori barang atas dasar penilaian resiko secara sistematis dilakukan melalui 2 aspek, pertama melalui karakteristik barang, tipe dan jenis barang, dan hal-hal lain oleh para importir. Proses kategorisasi dan penentuan channel dilakukan dalam analysis point, dimana item-item berikut ini dicek dan keputusan dibuat untuk menggerakkan channel manan yang akan dimasuki.

- 1) Jenis Importasi: Impor temporer, re-impor dan BOP (Barang Operasional Perminyakan/ Oil Operational Goods) yang bisa sebagai channel merah.
- 2) Profil Komoditi : Jenis komoditi yang meliputi komoditi beresiko tinggi akan ditentukan secara periodik.
- 3) Profil Importir ; Importir dikategorikan kedalam 3 kelompok angka resiko :
  - 1) Importir beresiko tinggi dan baru, 2) Importir beresiko sedang, 3) Importir beresiko rendah.
- 4) Seleksi secara acak untuk pemeriksaan fisik pada kira-kira 2 % dari barang di channel hijau.



Sesudah channeling, semua barang dari channel merah dan secara acak diseleksi barang-barang dari channel hijau di instruksikan untuk menerima pemeriksaan fisik. Pemeriksaan fisik terdiri dari 3 jenis pemeriksaan sebagai berikut:

- 1) Hi-Co Scan untuk barang-barang dari channel hijau yang diseleksi secara acak.
- 2) On-site inspection oleh para petugas untuk barang dari channel merah dan barang yang mencurigakan dari pemeriksa Hi-Co Scan.
- 3) Pemeriksaan dokumen melalui hardcopy dari semua barang. Untuk deklarasi EDI, hard copy harus diserahkan dalam waktu 3 hari setelah clearance oleh EDI – green channel.

## (2) Kriteria Channeling dan Pemeriksaan.

Channeling dan pemeriksaan didasarkan pada angka resiko dimana para importir dengan resiko tinggi ditetapkan untuk pergi ke channel merah dengan tingkat pemeriksaan 100%. Importir dengan resiko sedang diperlakukan berbeda menurut nilai resiko komoditi. Jika komoditi dikategorikan berisiko rendah, penentuan channel adalah hijau, padahal komoditi dinilai berisiko tinggi atau pemerintah memerinci, channel diset ke merah dengan tingkat pemeriksaan 30%. Importir dengan resiko rendah diperlakukan pada umumnya hijau, kecuali dalam hal komoditi dirinci oleh pemerintah.

Figure 2.1.2 Criteria of Channeling and Inspection

Importer			
High Risk	Red Channel (100% Inspection)	Red Channel (100% Inspection)	Red Channel (100% Inspection)
Medium Risk	Green Channel	Red Channel (30% Inspection)	Red Channel (30% Inspection)
Low Risk	Green Channel	Green Channel	Red Channel (10% Inspection)
Very Low Risk ( Priority )	Priority Channel	Priority Channel	Physical Inspection at Importer's Location
	Low Risk Commodity	High Risk Commodity	Gov. Determined Commodity

Channel prioritas adalah status yang diberikan kepada importir dengan reputasi sangat baik dan memenuhi kriteria untuk memperoleh perlakuan khusus dari DGCE pada proses import. Barang-barang yang diimport oleh perusahaan yang mendapat status prioritas tidak harus menjalani pemeriksaan dokumen-dokumen maupun pemeriksaan fisik, bahkan meskipun ada beberapa perkecualian dari barang-barang yang dire-import dan impor temporer. Disamping itu untuk fasilitas deklarasi, pembayaran bulanan dilakukan dalam bulan berikutnya sesuai dengan catatan. Pada bulan Juni 2004, 45 perusahaan menerima status prioritas.

## (3) Profil Importir dan Profil Komoditi

Profil importir disusun dalam tahun 2002 untuk pelaksanaan evaluasi resiko secara sistematis pada deklarasi EDI. Data didalam profil diperiksa dan dievaluasi melalui 4 aspek kesatuan bisnis, seperti : 1) Eksistensi Perusahaan, dievaluasi pada jumlah aset, kepemilikan premises; 2) Akuntabilitas, dievaluasi dengan pelaksanaan pembukuan; 3) Kredibilitas Management, dievaluasi melalui nomer identifikasi pajak dari manager; 4) Keadaan bisnis, dievaluasi dengan

kategori perusahaan baik manufaktur maupun lainnya.

Jumlah perusahaan terdaftar sejak Juli 2004 adalah 10,958, dan jumlah importir meningkat setiap bulan. Dalam kelompok perusahaan dengan rating baik, beresiko tinggi, mayoritas adalah manufaktur. Sebaliknya, didalam kelompok yang dikategorikan sebagai beresiko tinggi mayoritas adalah pedagang atau custom brokerage agents.

**Tabel 2.1.1 Composition of companies by risk group and business type**

Companies by Risk Group	Scoring bracket	Manufacturer	Others ( traders, etc)
Low risk companies	More than 80	5.4%	0 8%
Medium risk companies	Between 65 and 80	28.0%	16 0%
High risk companies – 1	Between 60 and 65	7.3%	9.3%
High risk companies – 2	Less than 60	6.5%	25.5%
Priority status companies	More than 80	Only 45 companies	0%
Total number of importers registered as of July 2004		10,958	

Shaded line dari perusahaan11 yang beresiko tinggi dalam tabel diatas bisa ditingkatkan menjadi beresiko sedang melalui hasil 'audit. Akibatnya, perusahaan-perusahaan direorganisasi sebagai perusahaan yang beresiko sedang atau rendah samapi berjumlah 60% dn barang diasumsikan memiliki bagian lebih dari 70% yang mungkin akan melalui channel hijau.

Sebaliknya, perusahaan yang memiliki nilai resiko tinggi berjumlah sebesar 40%. Barang-barang yang ditangani oleh perusahaan-perusahaan ini diinstruksikan untuk melewati channel merah, sehingga jumlah barang untuk pemeriksaan fisik cenderung besar. Perusahaan-perusahaan ini beroperasi kurang sering daripada manufaktur, sehingga ratio barang dengan channel merah tidak setinggi ratio perusahaan tercantum dalam tabel ini.

Profil komoditi didasarkan pada kode HS dan 429 komoditi diidentifikasi sebagai "beresiko sangat tinggi", 939 sebagai "beresiko tinggi". Unit intelejens dari pabean mengawasi dan mengkaji komoditi-komoditi ini. Disamping itu, Departemen Perdagangan dan Industri telah memiliki daftar item yang disebut NPIK, Nomor Induk Importir Khusus = Special Importers Regristration Items (Number) yang memerlukan lisensi untuk impor.

Diperkirakan bahwa ditemukan perdagangan ilegal, dalam pemeriksaan ini, seperti, 1) Item-item yang tidak dijelaskan, 2) Under Invoicing, 3) Jumlah barang yang salah. Channel merah diperkirakan mendeteksi 1) dan 3). 2) Under Invoicing dideteksi dengan mengacu kepada Assessment of Customs Value berdasarkan Price Database. Kompilasi database ada dalam proses penyusunan sesuai dengan WTO Valuation Agreement dan Asean Customs Valuation Guide Pabean menggunakan Price Database yang didasari secara khusus untuk checking apakah nilai berada dalam kerangka yang layak.

#### **(4) Prosedur Ekspor dan Pengawasan oleh Pabean.**

Prosedur ekspor kurang rumit sepanjang barang-barang tidak terdaftar sebagai barang yang dibatasi atau diawasi. EDI telah dilaksanakan sejak bulan Mei 2004, dan efeknya dirasakan oleh

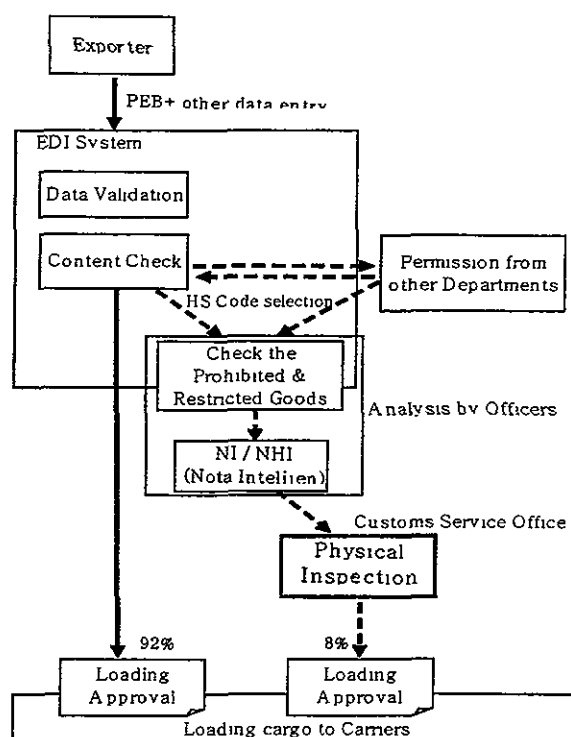
para pengguna pabean pada umumnya bahwa proses yang biasanya telah menjadi cepat dan mudah.

Selama check kandungan, seleksi channel dibuat berdasarkan kode HS. Referensi dari departemen lain, seperti MoIT dan Departemen Pertanian untuk izin ekspor dan lisensi ekspor juga dicek. Terdapat 4 item yang diperiksa secara fisik.

- 1) Ekspor temporer,
- 2) Ekspor berdasarkan skema KITE, dimana pada prinsipnya, semua barang dicek, kecuali perusahaan yang mendapat prioritas,
- 3) Barang yang diipor secara temporer di ekspor,
- 4) Barang-barang yang diidentifikasi dalam NI/NHI, intelligence Note disusun oleh Intelligence Unit.

Tidak seperti prosedur impor, prosedur ekspor sederhana dan jumlah pemeriksaan fisik jauh lebih sedikit daripada pemeriksaan pada prosedur impor. Akibatnya, barang-barang pada umumnya dilepas dengan cepat

Figure 2.1.3 Export procedure and control



#### 2.1.4 Reformasi pabean – sekarang dan pada waktu yang akan datang.

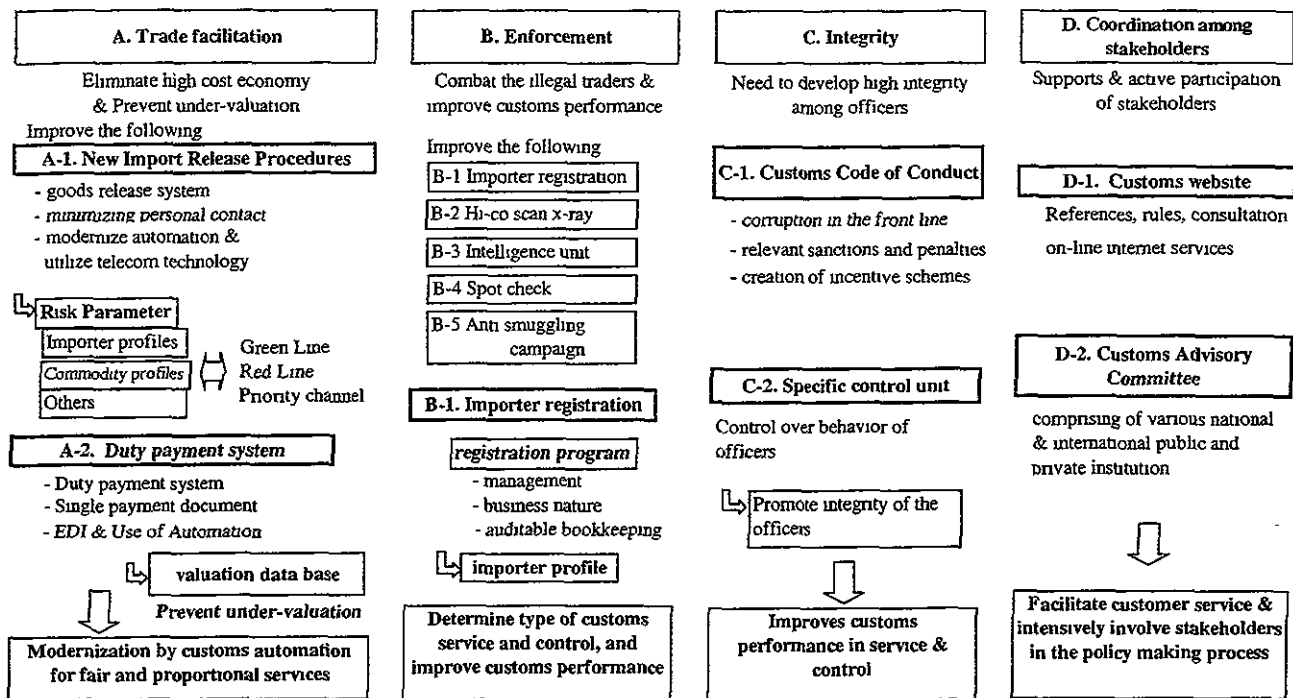
Direktorat Jenderal Bea Cukai telah melaksanakan program pembaharuan (Reformasi) pabean untuk meningkatkan layanan dan tugas pengawasan pada sektor pabean. Kegiatan ini dimulai pada awal tahun 2002 dan reformasi ini terdiri dari 4 pilar utama .

- 1) Fasilitas dalam perdagangan.
- 2) Pemberantasan perdagangan ilegal
- 3) Secara terpadu menghindarkan korupsi
- 4) Koordinasi antar stakeholders.

Tujuan reformasi kepabeanan adlah untuk menciptakan lingkungan yang membantu para pedagang yang legitimate dan mencegah perdagangan ilegal. Dengan kata lain, pabean bertujuan untuk mengoptimize penggunaan sumber daya IT tehnologi untuk memfasilitasi perdagangan legal dan menyeimbangkan sistem pengawasannya. Untuk mencapai hasil yang diharapkan dari seluruh program reformasi pabean membutuhkan para petugas yang memiliki integritas tinggi maupun hubungan yang relevan dari para stakeholder. Komponen utama dari 4 pilar program reformasi dikemukakan dalam diagram pada halaman berikutnya :



Figure 2.1.4 Structural Diagram of the Customs Reform Program



### 2.1.5 EDI dan Data Interchange antara Departemen

Pada saat ini, deklarasasi pabean oleh EDI adalah mendatang pada 9 kantor layanan, yaitu Belwan, Tanjung Priok I, II, Halim, Soekarno Hatta, Merak, Tanjung Emas, Tanjung Perak. Proses pemeriksaan pertama pada analisis point diproses secara elektronik dengan mengacu pada database, seperti Profil Importir, Profil Komoditi (yang memiliki faktor-faktor kategorisasi untuk menentukan), 1) resiko sangat tinggi, 2) beresiko tinggi, 3) lain-lain, Customer Fraud Profile (SPKPBM), Registration data untuk mengidentifikasi importir baru, valuation database untuk direktori, terbaik pabean yang manual berdasarkan sistem non otomatis, tarif HS commodity dan kode.

Kantor-kantor pemerintah menyetujui untuk melakukan data elektronik dan interchange/ pertukaran dokumen, 1) Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri, Departemen Perdagangan dan Industri, 2) Direktorat Jenderal Perdagangan Dalam Negeri, Departemen Perdagangan dan Industri, 3) Direktorat Jenderal Bea Cukai, Departemen Keuangan dan 4) Direktorat Jenderal Pajak, Departemen Keuangan.

Untuk pelaksanaan, para petugas dari institusi pemerintah yang disetujui membentuk interchang tim dan bekerja unntuk merumuskan SISDUR (Sistem & Prosedur) dari data elektronik/ dokumen interchange. Beberapa tahap direncanakan dari non-interactive sampai interactive, dan membuat online melalui hubungan internet. Dokumen/ data yang akan ditukar antar instansi (lembaga) dihubungkan satu sama lain didalam kategori-kategori, seperti Izin Usaha, Nomor Identifikasi Importir Khusus, PIB dan PEB informasi, Nomor Pembayaran Pajak, Origin Information Letter, Laporan Tahunan Keuangan Perusahaan.



## 2.2 Kondisi Saat Ini dan Infrastruktur Terkait untuk Perdagangan

### 2.2.1 Tinjauan Arus Barang Eksport dan Import di Indonesia

#### (1) Barang Eksport dari Indonesia

##### 1) Arus barang

Eksport Indonesia telah didominasi oleh minyak dan gas sampai tahun 1986. Sejak tahun 1987 pemerintah memperkenalkan beberapa deregulasi dan kebijaksanaan untuk mendorong produser dan eksportir dari komoditi non-minyak untuk meningkatkan dan menaikkan volume eksport dari produk mereka.

Sebagai akibatnya pada tahun 1997, nilai eksport non-minyak dan gas mencapai 78,25% dari seluruh eksport Indonesia, sedangkan dalam tahun 1990 hanyalah 56,88%.

Dalam tahun 2002 jumlah nilai eksport mencapai tingkat seperti tahun 1997 dan meningkat mejadi US\$ 57,158 juta. Nilai eksport non-migas menjadi US\$ 45,046 juta, yang merupakan 78,8% dari jumlah eksport Indonesia.

Trend jumlah nilai eksport dan nilai import Indonesia dan produk non-migas dari tahun 1990 sampai 2002 tercantum dalam Tabel 2.2.1.

**Tabel 2.2.1 Total Value of Export and Import from 1990 to 2002**

Year	Total Value (Mil. US\$)		Non-Oil/Gas Products (Mil US\$)			
	Export	Import	Export	Ratio (%)	Import	Ratio (%)
1990	25,675	21,837	14,604	56.88	19,916	91.20
1997	53,443	41,679	41,821	78.25	37,755	90.59
1998	48,847	27,337	40,975	83.88	24,683	90.29
1999	48,665	24,003	38,873	79.88	20,322	84.66
2000	62,124	33,515	47,757	76.87	27,495	82.04
2001	56,320	30,962	43,684	77.56	25,490	82.32
2002	57,158	31,289	45,046	78.81	24,763	79.14

Sumber. Statistic Indonesia 2003

##### 2) Negara-negara tujuan eksport

Negara-negara tujuan utama barang eksport dalam volume dan nilainya tercantum dalam tabel berikut ini.

**Tabel 2.2.2 Export Volume and Value of Destination Countries in 2000 and 2002**

Country of Destination	Export Volume (Mil ton)		Export Value (Mil US\$)	
	2000	2002	2000	2002
Singapore	58.0	39.1	6,562	5,349

Country of Destination	Export Volume (Mil ton)		Export Value (Mil US\$)	
	2000	2002	2000	2002
Malaysia	4.6	7.1	1,972	2,029
Thailand	5.1	6.3	1,026	1,227
Philippine	5.0	4.5	820	778
Hong Kong	4.4	5.3	1,554	1,242
Japan	52.1	53.3	14,415	12,045
USA	6.6	6.5	8,475	7,559
Australia	4.1	6.4	1,519	1,924
European Union	15.7	17.7	8,669	7,898
Total	225.1	223.3	62,124	57,159

Source: Statistic Indonesia 2002

## (2) Barang import ke Indonesia

### 1) Volume barang import dan nilainya dari negara-negara asal utama

Volume dan nilai import Indonesia dari lima negara utama ini (Singapura, Australia, Amerika Serikat, Thailand dan Japan) dalam tahun 2002 tercantum dibawah ini.

**Tabel 2.2.3 Import Volume and Value of Major Origin Countries**

Origin Country	Volume(million ton)	Value (million US\$)
Singapore	11.78	4,099
Australia	5.49	1,587
USA	3.82	2,640
Thailand	3.23	1,191
Japan	2.80	4,409

Sumber: Statistic Indonesia 2002

### 2) Komoditi barang import dengan negara-negara asal

Komoditi import utama dari negara asal adalah sebagai berikut:

- Beras terutama dari Vietnam dan Thailand,
- Pupuk didominasi dari 4 negara, yaitu Russia, Republik Korea, Jepang, dan Jerman.
- Semen terutama diimport dari Malaysia 38,79% dari seluruh jumlah semen import dan Philippina 18,19%.
- Sejumlah besar minyak tanah mentah di import dari Singapura 31,37% dan Saudi Arabia 18,19%.

### (3) Bagian dari Volume dan Nilai Eksport dan Import yang diangkut melalui Laut dan Udara

Bagian dari volume dan nilai eksport dan import yang diangkut melalui laut dan udara selama tiga

tahun terakhir ini tercantum dibawah ini.

**Tabel 2.2.4 Share of Export and Import Volume and Value by Air and Sea Transport**

Year	Description	Air transport			Sea Transport		
		Export	Import	Total	Export	Import	Total
1999	Volume (Mil ton)	1.6	0.8	2.4	234.0	61.4	294.7
	Ratio (%)	0.7	1.3	2.0	99.3	98.7	98.0
	Value (Bill US\$)	2.4	2.1	4.5	46.2	21.9	68.1
	Ratio (%)	4.9	8.8	13.7	95.1	91.3	86.3
2000	Volume (Mil ton)	1.0	1.0	2.0	225.1	66.3	290.4
	Ratio (%)	0.4	1.5	1.9	99.6	98.5	98.1
	Value (Bill US\$)	3.4	3.4	6.8	58.7	30.1	88.8
	Ratio (%)	5.5	10.1	15.6	94.5	89.9	84.4
2001	Volume (Mil ton)	1.5	0.5	1.9	272.5	65.1	336.1
	Ratio (%)	0.5	0.7	1.2	99.5	99.3	98.8
	Value (Bill US\$)	2.9	1.4	4.3	53.5	29.6	83.0
	Ratio (%)	5.1	4.6	9.8	94.9	95.4	90.4

Sumber: Statistic Indonesia 2002

Nilai ekspor dan import melalui pelabuhan utama dari tahun 1999 sampai 2002 tercantum dalam tabel dibawah ini

**Tabel 2.2.5 International Trade Value through the Region Wide Major Ports (Billion US\$)**

Region	Export/Import	1999	2000	2001	2002
Jawa/Madura	Export	23.45	31.41	29.02	28.65
	Import	17.80	26.81	24.85	25.35
Sumatra	Export	15.48	17.57	14.01	16.15
	Import	3.65	4.19	3.20	3.16
Kalimantan	Export	6.87	9.97	10.40	9.25
	Import	1.34	1.55	2.02	2.00
Sulawesi	Export	0.87	1.00	0.82	0.82
	Import	0.23	0.23	0.16	0.08
Bali/Nusa Tenggara	Export	0.27	0.72	0.66	0.71
	Import	0.36	0.19	0.16	0.19
Maluku/Papua	Export	1.62	1.46	1.41	1.59
	Import	0.62	0.56	0.58	0.50
Total	Export	48.67	62.12	56.32	57.16
	Import	24.00	33.52	30.96	31.29

Sumber; Statistic Indonesia 2002

Karena keadaan geografis negara, maka tabel diatas menunjukkan bahwa pelabuhan-pelabuhan

utama di pulau-pulau besar berfungsi bahkan merupakan bagian-bagian yang lebih krusial dalam perdagangan luar negeri seperti tercantum dalam Tabel. 2.2.4 menunjukkan lebih dari 90% perdagangan luar negeri dilakukan melalui pelabuhan-pelabuhan.

## 2.2.2 Sistem Perdagangan dan Volume Perdagangan melalui Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia

### (1) Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia

#### 1) Sistem dan manajemen pelabuhan

Dalam tahun 2001, Indonesia memiliki 725 pelabuhan umum dan 1.414 pelabuhan khusus. DGSC adalah instansi pemerintah yang bertanggung jawab dalam mengatur kebijaksanaan layanan pelabuhan/ aspek operasi, pengembangan fasilitas dalam menangani muatan barang melalui laut dibawah Departemen Perhubungan. Untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi manajemen pelabuhan umum, pemerintah memutuskan 111 pelabuhan umum dikelola secara komersial oleh 4 Koperasi Pelabuhan Indonesia, PT Pelabuhan Indonesia (PEKINDO) I, II, III, dan IV.

DGSC dan Pemerintah Daerah mengelola sisanya sebanyak 614 pelabuhan umum. DGSC memilih 137 pelabuhan untuk dibuka untuk menangani perdagangan luar negeri dimana kapal-kapal asing dapat memanggil langsung pelabuhan-pelabuhan ini dalam menjawab membangkitkan perdagangan luar negeri yang secara rinci tercantum dibawah ini.

**Tabel 2.2.6 Indonesia Ports Classification**

Ports Classification		Management Body	International Trade	Domestic Trade	Total
Public Ports	Commercial Port	Indonesia Port Cooperation (IPC)	71	40	111
	Non Commercial Port	MOC, DGSC,	8	606	614
Sub Total			79	646	725
Special Ports		Private Companies	58	1,356	1,414
Total			137	2,002	2,139

Sumber. DGSC April 2003

#### 2) Pelabuhan-pelabuhan yang strategis

DGSC memilih 25 pelabuhan yang strategis dari 71 pelabuhan komersial umum dari pelabuhan IPC. Pelabuhan-pelabuhan strategis dilengkapi dengan fasilitas pelabuhan modern untuk memberikan layanan, seperti kapal kontainer untuk ekspor/ import, peralatan untuk bongkar muat barang dari kontainer, muatan curah untuk memenuhi fungsi-fungsi berikut ini:

- Memegang peranan penting dalam pengembangan sosial ekonomi nasional atau regional dengan menyediakan sistem angkutan barang yang efektif dan kontribusi pengembangan ekonomi berkelanjutan.

- Meningkatkan disparitas perbedaan-perbedaan regional dengan kontribusi pengembangan dari wilayah terpencil yang terisolasi melalui stimulasi barang.
- Memfungsikan sebagai pintu gerbang kerjasama ekonomi dengan negara-negara tetangga.

Pelabuhan-pelabuhan strategis diklasifikasi oleh MOC dalam bulan Agustus 2003 sesuai dengan struktur pelabuhan dalam sistem transportasi nasional menjadi pelabuhan-pelabuhan utama dan pelabuhan-pelabuhan pengumpan

- Pelabuhan-pelabuhan utama dikategorikan kedalam  
International Hub Trunk Port,  
International Trunk ports,  
National Trunk ports,
- Pelabuhan-pelabuhan pengumpan dikelompokkan kedalam  
Pelabuhan Pengumpan Regional,  
Pelabuhan Pengumpan Lokal

## (2) Sea Born Trade Volume

### 1) Volume barang ekspor/ import nasional

Volume barang ekspor dan import dari daerah-daerah utama dari tahun 2000 sampai 2002 tercantum dibawah ini

**Tabel 2.2.7 Volume of Export and Import from provinces from 2000 to 2002**

Region	Volume of Export (Mil ton)			Volume of Import (Mil ton)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Jawa & Madura	30.2 (13.4%)	29.5 (10.8%)	30.9 (13.8%)	51.4 (76.3%)	49.0 (74.7%)	53.7 (73.9%)
Sumatra	100.0 (44.4%)	132.7 (48.7%)	79.7 (35.7%)	11.0 (16.3%)	9.7 (14.8%)	11.6 (16.0%)
Kalimantan	87.4 (38.8%)	98.5 (36.1%)	100.4 (45.0%)	3.4 (5.0%)	5.5 (8.4%)	6.5 (8.9%)
Sulawesi	2.8 (1.2%)	3.4 (1.2%)	2.0 (0.9%)	1.0 (1.5%)	0.9 (1.4%)	0.3 (0.4%)
Bali/NTT	1.0 (0.4%)	1.0 (0.4%)	1.0 (0.4%)	0.1 (0.1%)	0.1 (0.1%)	0.2 (0.2%)
Maluk/Papua	3.8 (1.7%)	7.4 (2.7%)	9.1 (4.1%)	0.5 (0.7%)	0.5 (0.7%)	0.4 (0.6%)
Total	225.1	272.5	223.3	67.4	65.6	72.7

Sumber; Statistic Indonesia 2002

Volume ekspor barang keluar negeri melalui laut, termasuk minyak dan gas melalui semua

pelabuhan mencapai 223,3 juta ton dalam tahun 2002. Dari jumlah volume daerah Kalimantan mencapai 45,0%, propinsi-propinsi di Sumatera memberi kontribusi sebesar 35,7%, wilayah Jawa dan Madura mencapai 13,8% dari sisanya 5,4% untuk propinsi-propinsi lainnya.

Volume barang import melalui semua pelabuhan mencapai 72,7 juta ton dalam tahun 2002. Dari jumlah volume import DKI Jakarta 53,7 juta ton, dimana Jawa Tengah mencapai 17,2% dan Jawa Timur 16,4%, Jawa Barat 16,3%, seluruhnya di Pulau Jawa mencapai 73,9%. Sisanya sebesar 26,1% dari propinsi-propinsi lainnya.

Seperti terlihat dari tabel diatas jumlah volume barang eksport adalah lebih dari 3 kali dari volume barang import.

## 2) Trend volumen lalu lintas lewat laut

Sebagai akibat dari upaya-upaya pemerintah dalam meningkatkan dan mengembangkan sektor-sektor industri dan perdagangan melalui berbagai paket-paket deregulasi dan kebijaksanaan-kebijaksanaan moneter volume barang lewat laut termasuk minyak dan gas telah meningkat dari tahun 1991 sampai 1995, terutama eksport komoditi non-migas. Selama krisis ekonomi (1997-1999), volume barang berfluktuasi dan mencapai minimum pada 397 juta ton dalam tahun 1999.

Volume kontainer eksport/ import telah berada dalam trend meningkat sejak permulaan penanganan kontainer dari tahun 1991, kecuali pada masa tahun 1997 dan 1998 (dari 4,201 ribu TEU dalam tahun 1997 menjadi 3,640 ribu TEU dalam tahun 1998). Tetapi sejak itu selanjutnya dalam tahun 2001 volume barang/ muatan kontainer telah mencapai 5,502 ribu TEU.

## 3) Lalu lintas kontainer dan bagian dari pelabuhan-pelabuhan kontainer internasional utama di Indonesia

Dalam tahun 2002 jumlah volume kontainer yang ditangani melalui 25 pelabuhan adalah 5.93 juta TEU dan sekitar 97% volume kontainer di tangani melalui 13 pelabuhan dari 25 pelabuhan strategis. Pelabuhan Tanjung Priok menangani 2.68 juta TEU (45% dari jumlah volume nasional), sedangkan pelabuhan Tanjung Perak menangani 1.31 juta TEU (22%) dan Pelabuhan Belawan menangani 0.41 juta TEU (7%).

### (3) Pelabuhan Tanjung Priok

#### 1) Peranan Pelabuhan Tanjung Priok

Pelabuhan Tanjung Priok yang berfungsi sebagai pelabuhan dagang terbesar di wilayah Jawa Barat dan Indonesia mempunyai kontribusi yang berarti untuk perkembangan ekonomi wilayah industri di Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang and Bekasi), Propinsi Jawa Barat dan Banten dengan jaringan logistik yang terdiri dari jaringan jalan tol dan kereta api.

Pelabuhan juga berfungsi sebagai suatu sistem jaringan transportasi laut internasional. Pelabuhan



Tanjung Perak juga diproyeksikan untuk menjadi pelabuhan utama internasional sebagai outlet regional utama untuk wilayah timur Indonesia

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu dari 25 pelabuhan strategis yang ditunjuk di Indonesia, yang dilengkapi dengan fasilitas pelabuhan yang modern untuk memberikan layanan, seperti kontainer import/ ekspor untuk muatan curah untuk memenuhi fungsi-fungsi sebagai berikut:

- Memegang peranan penting dalam pengembangan sosial ekonomi nasional dan regional dengan menyediakan sistem angkutan barang yang efektif dan memberikan kontribusi pengembangan ekonomi yang berkelanjutan.
- Berfungsi sebagai pintu gerbang kerjasama ekonomi dengan negara-negara tetangga.

IPC2 adalah salah satu dari perusahaan pelabuhan milik negara dibawah pemerintah, untuk mengelola dan mengoperasikan Kantor Pusat, 12 Kantor Cabang Pelabuhan (Pelabuhan Tanjung Priok, Panjang, Palembang, Teluk Bayur, Pontianak, Cirebon, Banten, Jambi, Bengkulu, Sunda Kelapa, Tanjung Pandan dan Pangkal Balam) terletak di Sumatera Selatan dan Barat, Jawa Barat, Kalimantan Tenggara, 1 pusat pelatihan pelabuhan dan 6 perusahaan afiliasi.

2) Instansi-instansi pemerintah yang terkait dengan kegiatan pelabuhan

Pelabuhan yang berhubungan dengan pemerintah tercantum dalam Tabel 2.2.8.

**Tabel 2.2.8 Port Related Government Agencies**

Government Agency	Function
Port Administrator	Port Administrator (ADPEL) is responsible for coordinating all institutions at port. ADPEL is also responsible for the safety of shipping, supplying of navigation aids and the security.
Harbormaster	Harbormaster is responsible for ensuring the safety of port activities.
Coast Guard	Coast Guard is responsible for sea and coast security. Coast Guard is under the coordination of DGSC (Directorate General of Sea Communications).
Customs	Customs is responsible for foreign exchange/import duty on import commodities.
Port Police	Port Police coordinates the security at port for government and private interest
Immigration	Immigration is responsible for the migration legality inspection proved by the legality of passport.
Quarantine	Quarantine carries out cargo/animal inspection in order to prevent the spread of diseases
Port Health Center	Port Health Center provides medical check for ships' crews.

Sumber JICA Study team

3) Perusahaan-perusahaan afiliasi dari IPC2

IPC2 memiliki perusahaan-perusahaan afiliasi yang menangani kegiatan-kegiatan pelabuhan tercantum dibawah ini.

**Tabel 2.2.9 List of Affiliated Companies of IPC2**

Name	Joint Operation / Management		Legal Entity in Association with Cooperative of Maritime Employee		Legal Entity in association with Private / Foreign	
Name	KOJA Container Terminal	Merak Mas Terminal	PT. Port Hospital	PT. Multi Terminal Indonesia	PT. Jakarta International Container Terminal	PT. Electronic Data Interchange Indonesia
Kind of Service	Container Terminal	Multipurpose terminal	Hospital	Conventional terminal and other cargo handling	Container terminal	EDI Indonesia
Establishment	March 26, 1999	February 10, 1999	May 1, 1999	April 10, 2002	October 6, 1998	January 23, 1996
Persons from IPC2	510 Persons	4 Persons	260 Persons	112 Persons	2 Persons	4 Persons

Sumber: IPC 2

Pengoperasian terminal konvensional, termasuk pekerjaan stevedoring dilaksanakan oleh perusahaan afiliasi IPC2 (PT. Multi Terminal Indonesia untuk tambatan kapal No.009) dan 14 operator terminal. Operator terminal merupakan perusahaan swasta dan mendapat hak operasi untuk setiap tambatan kapal konvensional dari IPC 2 melalui kontrak selama 5 tahun.

**(4) Management dan Operasi**

1) Operasi Terminal

i) Terminal konvensional

“Sistem Operator Terminal” ini untuk terminal konvensional di Tanjung Priok mulai pada pertengahan tahun 1990 an berdasarkan kebijaksanaan IPC2 untuk joint usaha, manajemen dan pengoperasian dengan pihak ketiga. Item-item utama didalam perjanjian kontrak antara IPC2 dan operator terminal tercantum dalam tabel 2.2.10 berikut ini:

- Masa perjanjian adalah lima tahun
- Operator terminal mencakup pekerjaan pengoperasian dan pemeliharaan, pembayaran royalty, penyediaan peralatan untuk stevedoring mekanik dan non-mekanik, pembayaran fee dan pajak penyediaan ekspor dalam stevedoring dan petugas-petugas

operasional, maupun pertanggungjawaban pihak ketiga dalam menangani barang di terminal. Jam kerja adalah 24 jam/ hari, 7 hari dalam seminggu dan 365 hari dalam satu tahun.

- IPC2 mempunyai tanggung jawab dalam alokasi tambatan kapal dari kapal-kapal, maupun layanan dalam pilotage (panduan) dan menarik kapal dan IPC2 akan menerima royalti dari pendapatan dalam layanan pelabuhan (anchorage), stacking (menunggu di pelabuhan), dan peralatan mekanik.
- Target barang muatan dalam seluruh tahun ditentukan dari IPC2 sebagai berikut:

Muatan barang kontainer	18 box/Crane/jam
Muatan barang umum (GC)	32 T/Gang/ jam
Bagged Cargo (BC)	36 T/Gang/ jam
Unitized Cargo (UC)	45 T/Gang/ jam
Liquid Bulk (CC)	150 T/Gang/ jam
Dry Bulk (CK)	100 T/Gang/ jam

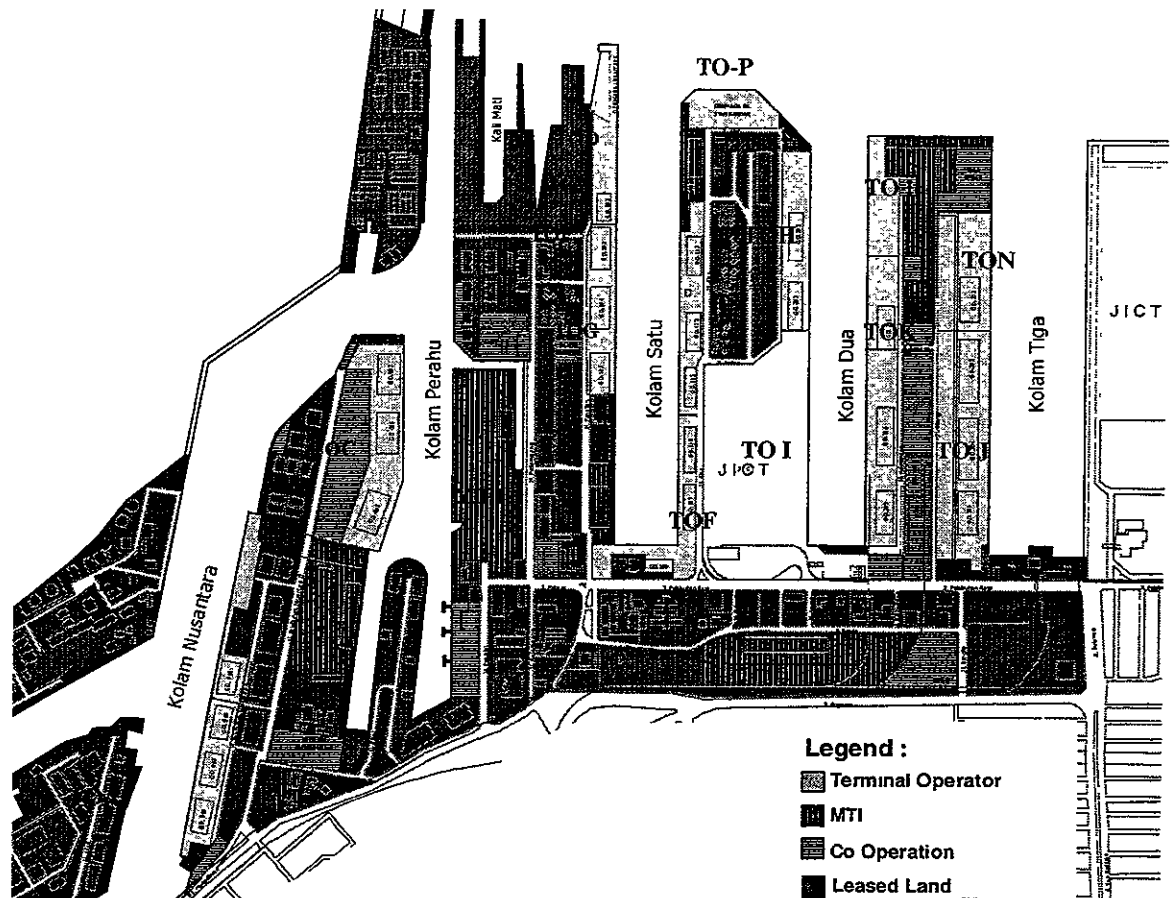
Sistem tambatan kapal yang tetap ditugaskan kepada masing-masing operator tidak akan meningkatkan Berth Utilization Ratio dari semua tambatan kapal yang ada.

**Tabel 2.2.10 List of Terminal Operators**

No.	Name of Company	Berth No.	
1	Terminal Operator – A	PT. Hambaran Jala Segara	001, 002, 003
2	Terminal Operator – B	PT. Srikreasi Unggul Persada	004, 004-U
3	Terminal Operator – C	PT. Prima Nur Panurjwan	005, 006, 007
4	Terminal Operator – D	PT. Batu Pajar Nusantara	100, 101-U, 101, 102
5	Terminal Operator – E	PT. Adipurusa	103, 104, 105
6	Terminal Operator – F	PT. Mahardi Sarana Tama	108, 109, 110
7	Terminal Operator – G	PT. Dwipa Hasta Utama	111, 112, 113
8	Terminal Operator – H	PT. Andalan Tama	201, 202, 203
9	Terminal Operator – I	PT. Gemar Laut Biru	208, 209
10	Terminal Operator – J	PT. Tangguh Samudera Jaya	303, 304, 305
11	Terminal Operator – K	PT. Indo Daya Abadi Sakti	210, 211
12	Terminal Operator – L	PT. Olah Jasa Andal	212, 213
13	Terminal Operator – N	PT. Darma Lautan Nusantara	301, 302
14	Terminal Operator – P	PT. Tri Mulya Baruna Perkasa	115, 200

Sumber: IPC 2 Annual Report 2002

Mengenai pengaturan operator terminal pada terminal-terminal konvensional saat ini, tercantum dalam Gambar 2.2.1 dibawah ini.



**Gambar 2.2.1 Utilization of Land by Contract at Conventional Terminal Area**

Sumber; the Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA

ii) Terminal Kontainer

Saat ini kontainer-kontainer pada 4 terminal yang berbeda dikelola oleh 4 operator yang berlainan, JICT, TPK, Koja dan operator terminal konvensional termasuk MTI.

Pergerakan kontainer dan kapal-kapal yang tidak efisien bersama-sama dengan prosedur customs clearance adalah keluhan yang biasa terjadi dari para pengguna.

JICT dioperasikan atas dasar skema konsesi oleh joint stock company, yang dibentuk oleh IPC2 dan perusahaan swasta, sedangkan Koja dioperasikan atas dasar joint operation system dari IPC2 dan perusahaan swasta. Penanganan kontainer pada terminal konvensional dioperasikan oleh perusahaan swasta, termasuk PT. MTI.

iii) Sistem manajemen terminal dengan menggunakan komputer

Untuk mendukung kinerja dalam penanganan kontainer, sistem penerapan manajemen dengan menggunakan komputer telah diperkenalkan pada kedua terminal kontainer.

2) Layanan EDI untuk bisnis yang terkait dengan pelabuhan

Line of business EDI Indonesia tercantum didalam Surat Keputusan Menteri Pariwisata, Pos dan Telekomunikasi Nomor. KM/89/HK/501/ppt-95 bulan December 1995. Menurut Surat Keputusan ini, EDI Indonesia menyediakan layanan teknik dan dan konsultasi berbasis teknologi informasi, dan pemasangan jaringan berkaitan dengan proses ekspor-import, supply chains, dan distribusi didalam lingkup pengoperasian pelabuhan serta telekomunikasi.

i) PT. EDI Service Network

a) Sejarah pendirian PT EDI Indonesia

PT. EDI didirikan sebagai subsidi dari IPC 2 pada bulan Juli 1995 oleh IPC 2 memegang 51% dari saham dan PT Sisindosat Lintas Buana memegang 49% saham dari subsidi PT Indosat, karena Indosat memiliki teknologi dari EDI dan IPC 2 mempunyai pasar.

Konsep pengenalan EDI (Electronic Data Interchange) untuk jaringan pabean disusun dan dikembangkan dari tahun 1995.

Dalam tahun 1997 DGCE (kantor pabean) membuat deklarasi pabean mengenai import kepada perdagangan import melalui pelabuhan Tanjung Priok dan Bandara Internasional Soekarno Hatta. Kemudian dari tahun 2003 DGCE memperkenalkan Deklarasi Pabean mengenai Import ke Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, Pelabuhan Tanjung Emas di Semarang dan Pelabuhan Belawan Port di Medan, karena terdapat 5 pelabuhan yang menangani sekitar 80% dari jumlah volume barang import nasional.

Dalam tahun 2004 DGCE memperkenalkan Deklarasi Pabean mengenai Eksport kepada 4 pelabuhan tersebut diatas dan satu bandara, karena terdapat 80% dari volume barang import nasional.

b) Layanan saat ini dari PT. EDI dan hubungannya dengan IPC 2 dan kantor pabean

Program layanan PT EDI adalah sebagai berikut:

- PT EDI akan mengembangkan untuk memperluas jaringan ke 143 kantor pabean dikota-kota kecil.
- Dokumentasi formulasi deklarasi import dan ekspor akan disusun didalam jaringan EDI untuk memberikan semua layanan custom clearance kepada pelabuhan yang berhubungan dengan pelanggan.
- Jaringan EDI akan diperluas untuk menghubungkan kepada Departemen Industri dan Perdagangan untuk industri tekstil/ industri manufaktur, pengecer (retailers), Badang Pengawasan Obat dan Makanan Nasional untuk ekspor/ import produk makanan dan perikanan. Kantor Pajak dibawah Departemen Keuangan, manifes muatan barang dari agen

perkapalan, dsb. mulai tahun depan. Saat ini sistem ini dalam proses pengujian pengoperasian untuk setiap instansi.

- EDI of Export Declaration akan diperkenalkan ke Surabaya, Semarang, dan Belawan untuk membangkitkan kompetisi antar mereka dalam layanan pelabuhan melalui penggunaan EDI.
- Membuat hubungan ke Kantor Pabean Malaysia dan juga negara-negara ASEAN lainnya.
- Seluruh data akan dikomunikasikan melalui jaringan EDI. Antara setiap instansi atau organisasi, data tidak dapat mentransfer secara langsung dengan on-line system, tetapi melalui jaringan EDI.

c) Layanan jaringan dari PT. EDI

Pelanggan saat ini yang menggunakan jaringan PT. EDI untuk kegiatan pelabuhan menunjukkan diagram sebagai berikut. Mereka memonitor dan memperoleh data yang akurat mengenai barang-barang ekspor dan import serta kapal-kapal melalui institusi terkait mereka.

d) Layanan dari PT EDI Indonesia ke Pelabuhan Tanjung Priok

Dalam halnya dengan Pelabuhan Tanjung Priok, PT EDI menyusun software, disebut "gateway, scheduler" dan dipasang di "In House Servers" dari IPC 2 dan VAN/Web dari EDI Network untuk mentransfer data mengenai pelabuhan yang datang ke EDI dari para pengguna pelabuhan kepada IPC 2 secara otomatis melalui PT. EDI Network.

PT EDI juga menyediakan software yang sama ke in house server dari Kantor Pabean untuk mendapatkan data yang perlu oleh departemen terkait, bagian dan klaim pabean di terminal terpencil melalui in house server.

ii) Kemajuan adopsi EDI dalam IPC 2

Shipping agents menyusun notice kedatangan kapal dan dokumen custom clearance serta mengirimkannya melalui jaringan EDI ke kantor pelabuhan. Kantor pelabuhan, karantina, kantor imigrasi meminta hard copy nya dari shipping agents, bukan mendapatkan dokumen semacam itu dari jaringan EDI dan mem-print out dokumen-dokumen tersebut sendiri bila perlu.

Dari praktek-praktek IPC 2 dan instansi-instansi terkait belum sepenuhnya memanfaatkan jaringan EDI.

Sekarang JICT ½, terminal kontainer Koja, MTI dan operator-operator terminal saling bertukar data lalu lintas dan kegiatan dengan hard copies ke kantor cabang IPC 2 Pelabuhan Tanjung Priok, karantina, kantor imigrasi. Direncanakan dari mulai tahun depan data dan dokumen ini akan di transfer melalui jaringan PT. EDI Indonesia.

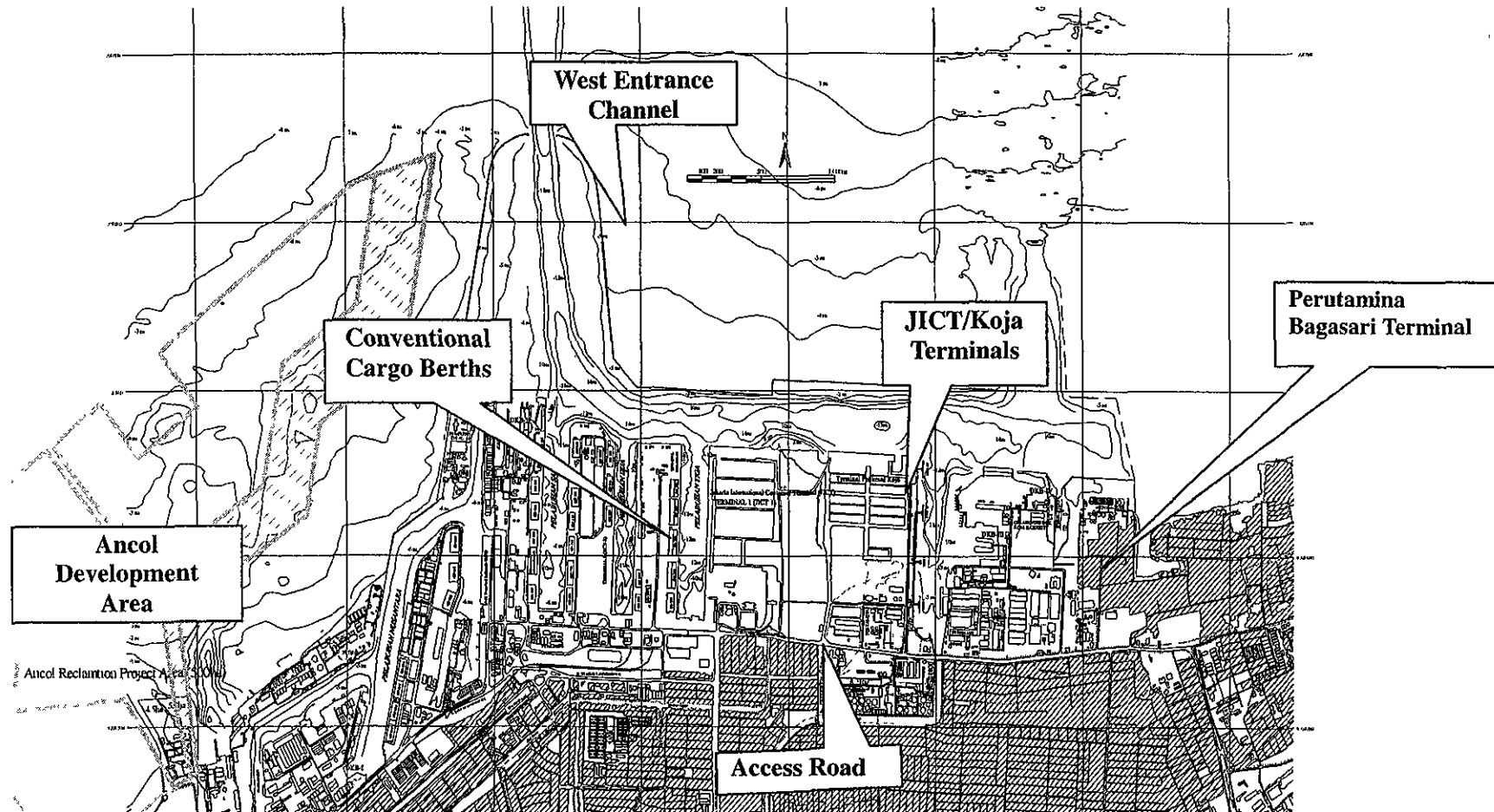
## **(5) Fasilitas Pelabuhan**

1) Infrastruktur Pelabuhan

i) Channels, Basins dan Breakwater

Tanjung Priok memiliki 424 ha wilayah air didalam pelabuhan/ breakwater dan 604 ha wilayah lahan didalam perbatasan pelabuhan. Konfigurasi channel, basins dan breakwaters dibuat ringkasannya dalam Tabel 2.2.11. Layout dari fasilitas pelabuhan yang ada dari Pelabuhan Tanjung Priok tercantum dalam Gambar 2.2.2.

Gambar 2.2.2 Present Lay Out of Port Facilities of Tanjung Priok Port





**Tabel 2.2.11 Configuration of Channel, Basin and Breakwater**

Channels	Location	L (m)	W (m)	Area (ha)	D (m)
Channel-I	DKP – North of Port Basin	3,840	100	38,400	10.0~14.0
Channel-II	North of Port I Basin – Port Entrance	1,700	100	17,000	14.0
Channel-III	Access to/from the Port	1,463	125	18,288	14.0
Channel-IV	Oil Terminal	990	50	4,950	12.0
Channel-V	Kali Japat	1,700	75	12,750	6.0
<b>Total</b>		<b>9,693</b>		<b>91,388</b>	

Basin, Location	L (m)	W (m)	Area (Ha)	D (m)
Nusantara – I	1,700	105	17,850	4.0~6.0
Nusantara – II	1,020	55	5,610	4.0~4.0
Port – I	1,080	170	18,360	4.0~10.0
Port – II	1,020	142	14,484	4.0~12.0
Port – III	1,040	185	19,240	10.0~11.5
North Koja Front Basin	265	150	2,975	14.0
TPK Koja Front Basin	450	150	6,750	14.0
<b>Total Basin Area</b>			<b>86,269</b>	

Breakwater, Location	L (m)	Breakwater, Location	L (m)
Nusantara BW – I	591	East BW – III	934
Nusantara BW – II	659	East BW – IV	98
West BW	1,750	East BW – V	1,548
East BW – I	1,479	Bogasari BW – West	713
East BW – II	228	Bogasari BW – East	1,507
<b>Total length</b>			<b>9,507</b>

Source : IPC 2

ii) Keadaan navigasi di pelabuhan

Menurut pilot Tanjung Priok, informasi/ peraturan berikut ini adalah krusial untuk navigasi:

- a) Wilayah untuk menunggu kapal terletak diluar pelabuhan/ breakwater dan pada kedua sisi channel bagian barat.

- b) Semua channel di pelabuhan adalah satu arah untuk kapal kecil. Kapal-kapal bisa saling melewati hanya diluar pelabuhan.
- c) Satu-satunya pintu masuk operasional adalah dari pintu masuk sebelah barat (dengan kedalaman -14m) yang menampung kapal-kapal dagang. Pintu masuk sebelah timur dipakai hanya untuk kapal kecil karena kedalaman air tidak mencukupi (sekitar -5m).
- d) Jumlah kapal tunda yang harus mendampingi kapal didalam pelabuhan ditentukan sebagai berikut:
- |     |    |       |               |
|-----|----|-------|---------------|
| LOA | >= | 150 m | 3 kapal tunda |
| LOA | <  | 150 m | 2 kapal tunda |

Maksimum LOA of ship dilayani diseluruh pelabuhan sekitar 300 m.

- e) Rata-rata kecepatan kapal dipelabuhan adalah antara 2 sampai 3 knots karena penggunaan kapal tunda didalam pelabuhan. Dengan demikian, hal ini memakan waktu lebih dari satu jam untuk kapal kontainer untuk masuk ke pelabuhan dan bertambat di terminal Koja.
- f) Haluan kapal harus mengarah ke arah pemberangkatan (kepala keluar tambatan) bilamana menambatkan didermaga mengingat evakuasi mendadak.
- g) Prioritas pertama untuk penambatan diberikan kepada kapal penumpang, diikuti oleh kapal kontainer dan kapal-kapal angkutan laut.

Dengan pertimbangan tersebut diatas, pengoperasian kapal yang lancar tidak selalu aman di Tanjung Priok. Pengoperasian kapal yang ketat ini terutama berasal dari channel yang tidak mencukupi lokasinya dan daerah untuk manuver tidak mencukupi maupun dalam pelabuhan yang sempit (basin) antara dermaga.

Menurut pilot, terdapat sebanyak 80 kedatangan/ pemberangkatan kapal rata-rata per-hari dan 100 kedatangan/ keberangkatan kapal per-hari dalam keadaan maksimum, yang menggambarkan seolah-olah telah mencapai batas kapasitas pelabuhan dalam arti untuk pelayaran yang lancar.

iii) Tempat tambatan kapal, lapangan dan pergudangan

Tambatan kapal pemerintah dimiliki oleh IPC-2, sedangkan khusus untuk tambatan kapal swasta dimiliki oleh sektor swasta. Management tambatan kapal pemerintah dilaksanakan oleh tiga kesatuan, yaitu IPC-2, JICT dan Koja CT. Panjang dan lebar tambatan kapal, luas lapangan penyimpanan, luas lapangan untuk kontainer dan pergudangan dan kesatuan-kesatuan ini dibuat ringkasannya didalam Tabel 2.2.12.

**Tabel 2.2.12 Berth Length, Storage Yards and Warehouse**

Berth	L (m)	Depth (m)	Storage Yard(m <sup>2</sup> )	Container Yard(m <sup>2</sup> )	Warehouse (m <sup>2</sup> )
IPC 2	7,737	-4 to -12	426,390	82,6310	185,228
JICT	1,637	-8.5 to -12	-	359,469	-
Koja CT	450	-14.0	-	225,700	-
Private	773	-8.5 to -12	NA	NA	NA
Total	10,597				

Sumber: IPC 2

2) Permintaan untuk peningkatan infrastruktur perdagangan dari para pengguna pelabuhan

Para pengguna pelabuhan industri ekspor/ import di hinterland Pelabuhan Tanjung Priok mengajukan permintaan antara lain untuk meningkatkan akses pelabuhan, termasuk pembangunan jalan raya untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, seperti berikut:

**Tabel 2.2.13 Requests from Port Users of Export/Import Industries for Improvement**

No	Opinions/Comments	Number of Companies	
		Unit	Percentage
1	Improve the existing access road from factory site in the industrial areas to Tanjung Priok port (especially from East Jakarta)	20	45.4 %
2	Construct a new access road around the Tanjung Priok Port to increase road transport capacity	3	6.8
3	Improve and develop of additional port facilities and infrastructures, (especially for automobile terminal with wharf, yard and marshalling yard etc)	5	11.4
4	Solve road traffic congestion and illegal payment in export line of the port	14	31.9
5	Increase security in the environmental conditions of working area in /around the port area(additional safety officers shall be assigned to protect road users)	2	4.5
	Total	44	100

Sumber: The Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan ports by JICA

3) Keamanan pelabuhan sesuai dengan kode ISPS

i) Sesuai kode ISPS

Pemerintah Indonesia adalah salah satu dari 43 negara yang telah meratifikasi International Ship & Port Facility Security code (ISPS code) pada tanggal 1 Juli 2004, seperti diubah kedalam ketentuan-ketentuan yang ada dari International Convention for Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74) sesuai FAL Convention (The Conventions on Facilitation of Maritime Traffic) untuk meningkatkan keamanan di lautan.

Persyaratan yang baru ini merupakan kerangka kerjasama internasional melalui mana fasilitas kapal dan pelabuhan dapat bekerjasama untuk mendeteksi dan menghalangi perbuatan-perbuatan yang mengancam keamanan disektor angkutan laut. Perubahan dalam tahun 2004 adalah untuk mempercepat pelaksanaan dan persyaratan untuk menyesuaikan Automatic Identification System (AIS) dan menandai Ship Identification Number untuk seterusnya kepada semua kapal penumpang berbobot lebih dari 100 ton dan kapal-kapal lain yang berbobot lebih dari 300 ton.

DGSC, Directorate of Guard and Rescue bertanggung jawab dalam pelaksanaan kode ISPS. Direncanakan bahwa 60% dari 141 pelabuhan akan dilengkapi dengan fasilitas keamanan. Setiap pelabuhan akan menyusun dan mengusulkan pembentukan organisasi dan rencana keamanan mereka dalam operasi keamanan pelabuhan kepada DGSC untuk mendapatkan persetujuan.

Menurut FAL (Facilitation) Convention, [Convention on Facilitation of International Maritime Traffic] jumlah dokumen dari prosedur kedatangan dan keberangkatan kapal/ bongkar muat barang yang akan memperkenalkan kontrak dokumen yang sama dipakai untuk memasuki dan meninggalkan pelabuhan didunia dan operasi penanganan barang yang dapat diterapkan disemua perusahaan perkapalan internasional. Akibatnya, dokumentasi perusahaan perkapalan internasional untuk singgah ke pelabuhan bisa di minimized, disederhanakan dan dibatasi.

ii) Penilaian fasilitas keamanan pelabuhan

Kantor pelabuhan mengontrak RSO (Recognized Security Organization) dengan biaya dari kantor pelabuhan untuk melakukan penilaian fasilitas keamanan pelabuhan. Terdapat 14 RSO di Indonesia yang mendapat lisensi untuk operasi bisnis oleh pemerintah untuk menilai asset keamanan dari fasilitas pelabuhan dan kapal dalam pengoperasiannya.

Setelah survey penilaian keamanan pelabuhan oleh RSO, yang didaftarkan ke DGSC dan IMO menyusun laporan Penilaian Fasilitas Keamanan Pelabuhan dan menyerahkan ke DGSC sebagai otoritas yang ditunjuk pada ISPS kode untuk mendapatkan persetujuan dalam penilaian fasilitas keamanan pelabuhan. The Directorate of Guard and Rescue of DGSC diberi tugas sebagai yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan kode ISPS dari fasilitas pelabuhan dan untuk fasilitas kapal DGSC memberikan tugas pada Directorate of Sea Traffic and Sea Transportation.

PFSA dari 6 pelabuhan pemerintah berikut ini fasilitasnya dinilai oleh ROS dan PFSP diserahkan kepada DGSC untuk mendapatkan persetujuan.

- a) Pelabuhan Tanjung Priok dengan 7 fasilitas terpilih seperti JICT, Koja, Dock Koja Bahari, Pelabuhan Tanjung Priok, PT. Bogasari, Dharuma Karya Perdama, Peltamina Unit III
- b) Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang menyeleksi 9 fasilitas
- c) Pelabuhan Semarang Port menyeleksi 6 fasilitas
- d) Pelabuhan Panjang
- e) Pelabuhan Dumai
- f) Pelabuhan Belawan

iii) Kasus Pelabuhan Tanjung Priok

FAL convention workshops dilakukan oleh setiap departemen terkait (Pabean, Karantina, Imigrasi, Pelabuhan dan Perkapalan) dari Pemerintah Indonesia sebelum ratifikasi konvensi Pelabuhan Tanjung Priok belum sepenuhnya menggunakan persyaratan deklarasi dari Konvensi FAL.

RSO melalui kontrak dengan JICT telah mengadakan survey peralatan untuk menangani barang, sikap para operator, efisiensi operasi dalam penanganan barang seperti 15-20 unit kontainer per-jam.

Selanjutnya JICT menyusun rencana pengamanan yang menunjukkan daerah terbatas dengan menyesuaikan pada ISPS kode sebelum tanggal 1 Juli 2004 diwilayah kerja mereka.

Disamping layanan pabean, JICT juga menyediakan ruangan untuk penyimpanan barang/ kotainer yang berbahaya. JICT menugasi petugas khusus untuk memeriksa dokumem-dokumen pengiriman barang yang berbahaya dari shipping agents sebelum kedatangan kapal mereka ke pelabuhan. Petugas keamanan mengklarifikasi barang import berbahaya tersebut sesuai dengan kode yang sudah dikenal secara internasional dari barang berbahaya dan laporan-laporan ke ADPEL untuk mendapatkan izin mengimport barang semacam itu.

Sebagai fasilitas keamanan pelabuhan, CCTV dengan ruangan kontrol untuk komunikasi radio dengan kapal dan pelabuhan dipasang dan dipagar, penerangan serta sistem komunikasi ditingkatkan, staff operasional tambahan dilakukan oleh Kantor Pengelola Pelabuhan di pelabuhan Tanjung Priok, kantor cabang IPC 2.

4) Pemanfaatan dan Pengoperasian Fasilitas Pelabuhan

i) Berth Occupancy

Tambatan kapal di Basin I & II, yang terletak dibagian dalam basin mempunyai tingkat BOR yang rendah Hal ini mungkin karena sempitnya ruangan basin. Namun tambatan kapal 009

(terminal MTF), 107 ~ 109, terminal JICTII, 207 ~ 209, 305, dibawah 50% dari kebijaksanaan tambatan kapal BOR. Tambatan kapal NO.115 dan 007U tidak dimanfaatkan dengan baik.

ii) Waktu tunggu kapal untuk bertambat

Mengenai kapal-kapal kontainer, waktu tunggu hampir diabaikan, tetapi, ada beberapa kasus dimana kapal-kapal harus menunggu untuk bertambat ke terminal Koja. Disamping itu, rata-rata waktu untuk menunggu telah meningkat akhir-akhir ini, yang disebabkan oleh lambatnya efisiensi penanganan barang di terminal maupun lalu lintas satu arah dari channel akses karena sempitnya channel dan terbatasnya area memutar untuk manuver kapal.

Mengenai tambatan kapal konvensional, terdapat banyak tambatan kapal dengan rata-rata waktu tunggu lebih dari 12 jam, dan kebanyakan terkonsentrasi di Basin I. Hal ini karena sangat macetnya channel utama, terutama didepan Basin I.

iii) Produktifitas dalam penanganan

Produktifitas penanganan berarti ton/ kapal/ jaam (TSH) bervariasi antar tambatan kapal. Produktifitas dalam penanganan dalam ton/ gang/ jam (TGH) memuaskan target TGH di Pelabuhan Tanjung Priok.

Jenis Barang	TGH(ton/bang/jam)	Target TGH di Tg. Priok
Bag Cargo	37,34	36
Liquid Bulk Cargo	150,03	150
Dry Bulk Cargo	101,84	100
General Cargo	33,30	32

iv) Jenis bongkar muat

Barang yang dikirim langsung ke/ dari tambatan kapal oleh truk mempunyai jumlah yang besar dari seluruh barang, yang berarti bahwa lapangan dan gudang dibelakang tambatan kapal tidak sepenuhnya dimanfaatkan. Keadaan ini berkaitan erat dengan konsentrasi lalu lintas jalan diwaktu tertentu. Selanjutnya antrian yang panjang dari truk menyebabkan kemacetan lalu lintas didalam dan diluar pelabuhan.

v) Kinerja terminal kontainer

Fasilitas dan produktifitas terminal kontainer di Tanjung Priok dibuat ringkasannya sebagai berikut:

- a) Waktu tambat (BT) dan waktu yang efektif (ET) seolah-olah reasonable (beralasan) di Terminal Koja. Duapuluh empat (24) jam untuk waktu tunggu dan tidak beroperasi, rata-rata adalah tidak reasonable.

- b) Produktifitas crane untuk terminal kontainer JICT dan Koja adalah 20 – 25, yang rendah pada estándar internasional. Jumlah rata-rata orang untuk satu kapal adalah dibawah 2, yang sebagian karena ukuran kapal yang relatif kecil.

**Tabel 2.2.14 Crane Productivity in Container Terminal**

Terminal	BCH (Box/crane/hr)		BSH (Box/ship/hr)		Avg.No Crane/ship	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
JICT	20.18	20.56	32.02	40.08	1.59	1.95
Koja	24.81	25.71	28.01	30.76	1.13	1.20

Sumber: JICT, TPK Koja

- c) Yard Dwell Time (YDT) untuk kontaner import adalah lama, 10~12 hari di JICT. Nampaknya, masalahnya adalah customs clearance yang sangat meningkatkan YDT.

**(6) Volume Lalu Lintas saat ini melalui Pelabuhan Tanjung Priok**

- 1) Volume barang saat ini

- i) Pergerakan barang kontainer menurut terminal

Terdapat 3 buah terminal untuk kontainer: JICT 1& 2, dan terminal Koja. Terminal untuk kontainer ini utamanya menangani kontainer luar-negeri. Jumlah arus kontainer dalam perdagangan luar negeri adalah 2,6 juta TEU dalam tahun 2002 yang berarti 4,76% meningkat dari 2,25 juta TEU dalam tahun 2001. Tambatan kapal konvensional oleh PT Multi Terminal Indonesia juga dipakai untuk menangani kontainer domestik untuk lalu lintas antar pulau.

Market shares antar terminal menunjukkan bahwa JICT mengambil dua-pertiga dari jumlah pasar, terminal Koja 22%. Secara keseluruhan tambatan kapal konvensional adalah tidak stabil untuk decade yang lalu, tetapi menjadi 12% dalam tahun 2001.

**Tabel 2.2.15 Container Cargo Movement by Terminal (1,000 TEU)**

Year	JICT 1		JICT 2		Koja CT		Conventional		Total
	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%	
1998	1,119	59%	305	16%	288	15%	185	10%	1,898
1999	1,210	57%	255	12%	394	19%	258	12%	2,118
2000	1,274	55%	254	11%	496	21%	286	12%	2,310
2001	1,267	56%	233	10%	490	22%	261	12%	2,251

Sumber: IPC 2

Sare volume ekspor dan import serta nilainya melalui Pelabuhan Tanjung Priok port, 24 pelabuhan strategi dan pelabuhan konvensional lainnya tercantum dibawah ini:

**Tabel 2.2.16 Share of Trade Value by Tanjung Priok Port in Indonesia ports**

Ports	Exports		Import	
	Cargo volume	Value	Cargo volume	Value
Tanjung Priok Port	8 %	31%	27%	47%
24 strategic ports	28%	30%	39%	28%
Other commercial ports	64%	39%	34%	25%

Sumber: Statistic Indonesia 2002

Kira-kira sejumlah 42 juta ton (tidak termasuk pembongkaran minyak) ditangani oleh Pelabuhan Tanjung Priok. Seluruh barang menurut jenis perdagangan tercantum dibawah ini.

**Tabel 2.2.17 Cargo Throughputs by Trade Type (ton)**

Year	International		Inter-island		Total	Oil Discharged
	Import	Export	Unloading	Loading		
1996	17,302,693	6,847,220	5,183,364	3,880,976	33,214,253	7,021,669
1997	19,113,402	7,177,126	5,353,272	3,617,288	35,261,088	7,314,424
1998	12,264,579	11,926,299	3,736,236	2,976,396	30,903,510	7,439,257
1999	15,403,368	13,499,273	4,365,880	3,155,075	36,334,596	7,101,655
2000	17,963,684	13,144,711	6,503,499	4,241,469	41,953,363	8,109,458
2001	20,474,026	13,381,286	4,117,747	4,339,334	42,312,393	8,462,246

Sumber; IPC 2

ii) Cargo Throughput menurut jenis packing

Throughput menurut jenis packing tercantum didalam tabel berikut ini. Rata-rata angka pertumbuhan setahun menurut jenis packing untuk selama 5 tahun terakhir ini menunjukkan bahwa General cargo sebesar 8,7%, Bag Cargo 2,2%, Liquid Bulk Cargo 2,6%, dan Dry Bulk Cargo sebesar 7,9% dan Kontainer 11,9%.



**Tabel 2.2.18 Cargo Throughput by Packing Type (x 1,000 ton)**

	1997	1998	1999	2000	2001
General Cargo	8,078	6,212	6,255	8,692	9,421
Bag Cargo	2,715	3,111	3,263	1,665	3,769
Liquid Bulk Cargo	8,813	8,934	9,258	9,726	10,094
Dry Bulk Cargo	6,292	5,118	5,242	6,929	7,268
Total Container	16,533	14,969	19,419	22,804	20,361
Total	42,431	38,344	43,437	49,816	50,913

Sumber: IPC 2

## 2) Lalu Lintas Kapal

Lalu lintas kapal-kapal kontainer tercantum dalam tabel dibawah ini. Ukuran maksimum dari kapal adalah -12m draft dan 300m/ LOA, yang sebagian disebabkan oleh sempitnya channel dan kolam memutar pelabuhan.

**Tabel 2.2.19 Ship Calls at Port**

Year	Unit	GRT(0'000)
1996	14,288	69,736
1997	15,137	74,508
1998	14,113	74,066
1999	14,807	79,522
2000	16,381	86,419
2001	17,068	89,284

Sumber: IPC 2

Terdapat berbagai jenis layanan yang berkaitan dengan pulau-pulau besar di Indonesia dari Pelabuhan Tanjung Priok, termasuk 44 rute antar pulau yang menghubungkan 30 pelabuhan regional dan lokal.

## (7) Perkiraan Lalu lintas melalui Pelabuhan Tanjung Priok

### 1) Perkiraan lalu lintas melalui Tanjung Priok dalam tahun 2025

Studi untuk Pembangunan Pelabuhan DKI Jakarta yang dilakukan oleh JICA dalam tahun 2003 menyusun rencana pembangunan jangka panjang (Master Plan untuk tahun 2005), termasuk perkiraan lalu lintas barang dan kapal melalui Pelabuhan Tanjung Priok sampai tahun 2025, adalah sebagai berikut:

**Tabel 2.2.20 Traffic Forecast of Tanjung Priok Port in 2012 and 2025**

Cargo	2001	2012	2025
Container (x 1000 TEU)	2,255	4,346	5,321
International	2,056	3,631	3,776
Domestic	199	715	1,545
General Cargo (x 1000 ton)	9,421	11,971	15,025
Bag Cargo (x 1000 ton)	3,769	4,274	5,365
Dry Bulk Cargo (x 1,000 ton)	7,268	11,004	20,129
Public Berths		6,563	10,720
Private Terminals		4,441	9,409
Liquid Bulk Cargo (x 1,000 ton)	10,094	11,644	14,046
Public Berths		2,386	3,480
Private Terminals		9,258	10,566

Sumber; the Study for Development of Greater Metropolitan Ports by JICA in 2003

Perkiraan lalu lintas tersebut diatas menggambarkan bahwa points tersebut dibawah ini untuk pertumbuhan ekonomi berkelanjutan Indonesia dengan iklim investasi yang lebih baik.

- Perluasan pengembangan infrastruktur yang reasonable akan dilanjutkan.
- Prosedur custom clearance yang efisien dan lancar sebagai bagian dari fasilitasi dalam perdagangan akan diberikan untuk barang perdagangan luar negeri.