

Hukum dan Peraturan di Sektor Logistik di Indonesia

Pokok Bahasan

Hukum dan peraturan adalah instrumen utama untuk mencapai tujuan kebijakan publik, seperti perlindungan konsumen dan kesehatan masyarakat. Ketika keduanya membatasi kekuatan pasar lebih dari yang diperlukan atau membebaskan biaya yang tidak perlu, kajian persaingan yang komprehensif dapat membantu mengidentifikasi hambatan dan mengembangkan kebijakan alternatif yang tidak terlalu membatasi yang masih mencapai tujuan pemerintah. Persaingan yang lebih ketat dikaitkan dengan peningkatan produktivitas, pertumbuhan, dan manfaat lainnya, termasuk harga konsumen yang lebih rendah, pilihan konsumen yang lebih banyak, kualitas produk dan layanan yang lebih baik, dan adopsi inovasi yang lebih cepat.

OECD ditugaskan oleh Sekretariat ASEAN dan sepuluh Negara Anggota ASEAN untuk melakukan penilaian persaingan independen untuk mengidentifikasi aturan dan regulasi yang dapat menghambat fungsi pasar yang efisien di sektor logistik. Proyek ini didukung oleh ASEAN Economic Reform Programme under the UK Foreign, Commonwealth & Development Office (Pemerintah Inggris). Penilaian tersebut mencakup kegiatan-kegiatan berikut:

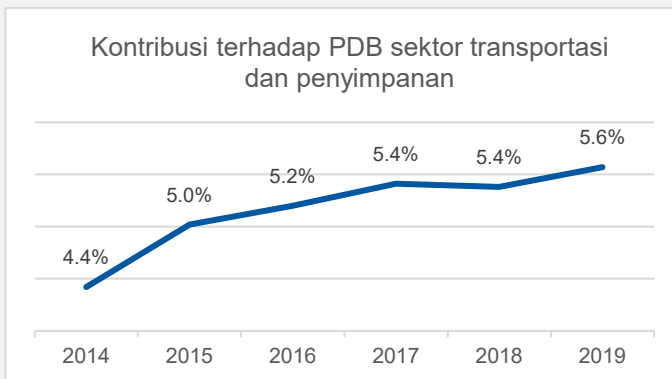
- Angkutan barang (melalui jalan darat, kereta api dan air)
- *Freight forwarding*
- Pergudangan
- Jasa pengiriman paket kecil
- Layanan bernilai tambah

Booklet ini menyajikan temuan-temuan utama dan pokok bahasan dari analisis ini di Indonesia. Hasil lengkap analisis tersedia di oe.cd/comp-asean.

Penilaian dilakukan secara bertahap. Pada **Tahap 1**, OECD menjalankan misi pencarian fakta di Indonesia dan memprioritaskan 57 peraturan yang relevan dengan sektor terkait. **Tahap 2** memeriksa peraturan ini menggunakan Alat Penilaian Persaingan OECD dan mengidentifikasi hambatan potensial. **Tahap 3** melibatkan analisis mendalam tentang hambatan potensial, termasuk menilai kemungkinan kerugian kompetitif akibat hambatan ini tersebut dan mempertimbangkan tujuan pembuat kebijakan. **Tahap 4** mengembangkan 43 rekomendasi untuk ketentuan yang ditemukan membatasi persaingan secara tidak perlu, dengan mempertimbangkan konteks Indonesia, pengalaman internasional dan literatur ekonomi yang relevan, dan berkonsultasi dengan otoritas terkait tentang rekomendasi ini. **Tahap 5** menyelesaikan rekomendasi. Laporan akhir termasuk semua temuan dan rekomendasi dirilis dan diunggah di situs web OECD.

Sektor	Peraturan yang dianalisis	Pembatasan yang ditemukan	Rekomendasi
Angkutan barang jalan darat	9	6	2
Angkutan barang maritim dan pelabuhan	22	21	15
Angkutan barang kereta api	3	3	3
Freight forwarding dan transportasi multimoda	2	6	6
Pergudangan	1	2	1
Jasa pengiriman paket kecil	4	6	5
Horizontal/Lainnya	16	12	11
Total	57	56	43

Temuan Kunci dan Rekomendasi Utama

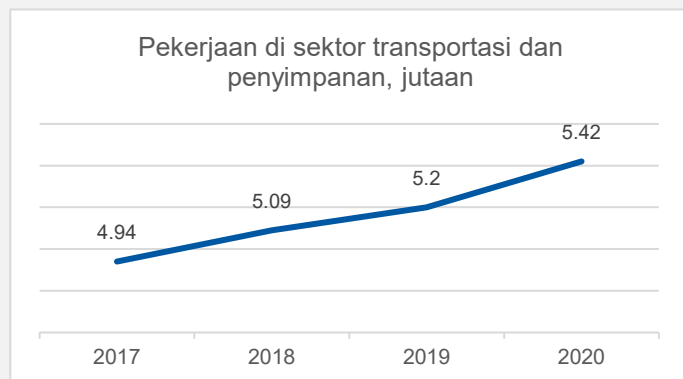


Pada 2019, sektor transportasi dan penyimpanan menyumbang lebih dari 5% dari PDB Indonesia, memberikan kontribusi sekitar USD 63 miliar. Kontribusi sektor ini terhadap PDB telah meningkat dari 4,4% pada tahun 2014. Ada lebih dari 5 juta orang yang bekerja di sektor transportasi dan penyimpanan sejak 2018.

Selama beberapa tahun terakhir, Indonesia telah meningkatkan kinerja logistiknya secara keseluruhan dan pada 2018

menduduki peringkat ke-46 dari 160 negara dalam Indeks Kinerja Logistik (LPI) Bank Dunia. Peningkatan kinerja ini dibarengi dengan penurunan biaya logistik negara sebagai persentase dari PDB. Pasar logistik terkonsentrasi di dua kelompok pulau terpadat, Jawa dan Sumatera. Beberapa inisiatif pemerintah telah berupaya untuk mengatasi perbedaan antara kelompok pulau, termasuk kewajiban layanan publik untuk pengangkutan barang-barang penting.

Mirip dengan Negara Anggota ASEAN lainnya, Indonesia juga mengalami dampak sosial ekonomi dari wabah COVID-19. Pandemi tersebut telah mengakibatkan terganggunya *supply chain* dan membatasi arus perdagangan dan investasi. Perusahaan logistik telah terdampak kendala operasional (penundaan pengiriman, kemacetan dan tarif angkut yang lebih tinggi) dan permintaan yang lebih rendah di sektor tertentu.



Angkutan barang darat

Pada 2019, transportasi darat (jalan raya dan kereta api) menyumbang lebih dari 45% pasar transportasi dan penyimpanan. Transportasi jalan darat mendominasi pasar angkutan barang dalam negeri, terhitung sekitar 70–80% dari volume angkutan barang yang ditangani di dalam negeri. Pada 2018, 7.778.554 kendaraan angkutan barang terdaftar di Indonesia, angka yang meningkat lebih dari 1,5 juta kendaraan sejak 2014.

Rekomendasi Kunci

- Mengganti inspeksi dua kali setahun kendaraan komersial dengan inspeksi tahunan**, untuk mengurangi biaya operator. Untuk memastikan keamanan jalan raya, inspeksi tahunan ini dapat dilengkapi dengan pemeriksaan langsung di jalan secara acak atau kriteria berdasarkan usia kendaraan.
- Menerapkan reformasi sektor perkeretaapian dan memperkenalkan beberapa bentuk pemisahan** antara manajemen infrastruktur perkeretaapian dan bisnis transportasi. **Memastikan akses pihak ketiga.**

Angkutan barang maritim

Pada 2019, transportasi laut menyumbang sekitar 7% dari pasar transportasi dan penyimpanan. Di Indonesia, 93% kapal terdaftar di bawah bendera nasional. Jumlah kapal niaga yang terdaftar di bawah bendera Indonesia terus meningkat sejak 2011, dimana Indonesia mencatat 5.960 kapal, mencapai 9.879 kapal pada 2019.

Rekomendasi Kunci

1. **Menghapus persyaratan perizinan yang berlebihan** seperti kepemilikan kapal dan penyerahan rencana bisnis.
2. **Mengganti harga yang ditetapkan untuk layanan pelabuhan dengan harga maksimum** untuk memungkinkan negosiasi antara penyedia layanan dan pelanggan dan dengan demikian memperkenalkan persaingan harga.

Freight Forwarding

Freight forwarders mengatur transportasi barang atas nama pelanggan mereka, misalnya dengan menggabungkan moda transportasi yang berbeda untuk merespon kebutuhan pelanggan dengan lebih baik. Aktivitas mereka juga meliputi pelacakan transportasi darat, persiapan dokumen pengiriman dan ekspor, pemesanan ruang kargo, negosiasi biaya angkut, konsolidasi angkutan barang, asuransi kargo, dan pengajuan klaim asuransi. Mereka juga dapat menyediakan aktivitas tambahan, seperti bea cukai atau pergudangan. Pada 2019, Kementerian Perhubungan mencatat ada 3.162 perusahaan *freight forwarding* dan pendukung yang aktif di Indonesia.

Rekomendasi Kunci

1. **Meratakan lapangan bermain** dengan menghapus kewajiban pada usaha *freight forwarding* dengan partisipasi asing, seperti perusahaan berstatus usaha patungan dan investasi, untuk memiliki tambahan modal. Rezim investor internasional dan domestik harus diselaraskan untuk menarik lebih banyak investasi asing dan mendorong masuk pasar.
2. **Menghapus persyaratan asosiasi wajib**, yang dapat memfasilitasi koordinasi dan kolusi anti-persaingan antara pelaku pasar.

Jasa Pengiriman Paket Kecil

Pasar kurir, ekspres, dan parsel Indonesia bernilai USD 1,4 miliar pada tahun 2016. Pada 2019, nilainya mencapai 2,3 miliar, dan diperkirakan akan mencapai USD 5,5 miliar pada tahun 2025. Pertumbuhan ini sebagian besar didorong oleh *e-commerce*. Pasar *e-commerce* Indonesia tumbuh 88% setiap tahun dari 2015 hingga 2019. *E-commerce* bernilai USD 1,7 miliar pada 2014 dan USD 21 miliar pada 2019. Nilainya diperkirakan mencapai USD 82 miliar pada tahun 2025.

USD 5,5 miliar

Pada 2025

Rekomendasi Kunci

1. **Menghapus persyaratan modal minimum khusus untuk penyedia layanan kurir.** Sebagai alternatif, mengizinkan pemenuhan persyaratan ini melalui jaminan bank atau polis asuransi.
2. **Menghapus batasan geografis pada usaha patungan** untuk memungkinkan mereka beroperasi di luar bandara dan pelabuhan internasional. Ini dapat meningkatkan efisiensi, menurunkan biaya, dan meningkatkan kualitas layanan.
3. **Menghapus larangan penetapan harga di bawah biaya dalam pedoman penetapan harga** dan menghapus ketentuan sanksi apa pun sehingga penyedia bebas menetapkan harga mereka sendiri.

Masalah Horizontal dan Regional

Indonesia mengadopsi Omnibus Law Undang-undang Cipta Kerja pada Oktober 2020 dan disahkan pada November 2020. Undang-undang ini menetapkan paket reformasi ekonomi yang menjangkau jauh, merevisi lebih dari 75 undang-undang dan mencakup berbagai sektor. Di antara tujuan kebijakan lainnya, Omnibus Law berupaya mereformasi dan menyederhanakan proses perizinan lintas sektor dan dimaksudkan untuk mendorong digitalisasi. Indonesia telah menerapkan beberapa reformasi yang memudahkan dalam memulai usaha, termasuk penetapan sistem perizinan *Online Single Submission* (OSS), pusat *one-stop shop* regional dan digitalisasi prosedur pengajuan izin.

Jumlah proyek investasi di sektor logistik telah meningkat secara signifikan dalam beberapa tahun terakhir berkat pertumbuhan di sektor *e-commerce* dan transportasi. Meskipun sektor logistik dan *e-commerce* sebagian dibuka pada 2016, beberapa sub-sektor termasuk angkutan barang, pergudangan, dan layanan pelabuhan tetap tunduk pada pembatasan kepemilikan asing yang substansial di bawah daftar Negatif Investasi Indonesia.

Indonesia baru-baru ini menciptakan inisiatif kewajiban pelayanan publik (KPP) untuk transportasi darat dan laut untuk mengangkut barang-barang pokok dan penting ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan Indonesia. Dalam aturan tersebut disebutkan bahwa penerapan KPP ini dipegang oleh pemerintah dan menyerahkan tanggung jawab kepada BUMN terkait, yang aktif di bidang angkutan barang.

Rekomendasi Kunci

1. **Secara progresif melonggarkan batas ekuitas asing dengan tujuan jangka panjang memungkinkan hingga 100% kepemilikan asing di sub-sektor logistik.** Sebagai alternatif, batas ekuitas asing dapat dilonggarkan secara timbal balik. Selain itu, **menghapus persyaratan teknis berbeda** yang saat ini dikenakan pada perusahaan dengan ekuitas asing.
2. **Mempertimbangkan penerapan model alternatif untuk pengangkutan barang dasar dan penting ke daerah terpencil.** Alih-alih memberikan kontrak KPP langsung kepada BUMN, pihak berwenang dapat menilai biaya dan manfaat dari tender kompetitif mereka, untuk menyediakan insentif penurunan biaya dan peningkatan kualitas yang lebih baik. Jika BUMN diberikan kontrak KPP secara langsung, pengamanan harus diberlakukan, seperti penyerahan rekening terpisah untuk bisnis KPP kepada otoritas.
3. **Memperjelas bahwa pedoman penetapan harga untuk layanan angkutan barang tidak wajib dan menghapus sanksi** atas ketidakpatuhan, sehingga penyedia layanan bebas menetapkan harga mereka sendiri.

Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia (Statistics Indonesia); Kementerian Komunikasi dan Informatika; Kementerian Perhubungan; Mordor Intelligence; Google, Temasek, Bain & Company; Kajian Kebijakan Investasi OECD: Indonesia 2020.

Catatan: Penyusunan laporan ini dan proses wawancara pengumpulan datanya dilaksanakan pada tahun 2019, sebelum dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 atau Undang-Undang Cipta Kerja. Undang-Undang Cipta Kerja ini telah menciptakan perubahan yang signifikan terhadap lanskap regulasi di Indonesia, yang bertujuan untuk menarik investasi dan meningkatkan kemudahan berusaha. Perubahan lanskap regulasi akibat Undang-Undang Cipta Kerja ini belum dicakup di dalam laporan hasil studi.

Fostering Competition in ASEAN

Didanai oleh ASEAN Economic Reform Programme under the UK Foreign, Commonwealth & Development Office (Pemerintah Inggris), **Fostering competition in ASEAN** adalah proyek yang bertujuan untuk menilai batasan peraturan atas persaingan di sektor logistik di 10 negara anggota ASEAN mengidentifikasi peraturan yang menghalangi fungsi pasar yang efisien dan menciptakan lapangan bermain yang tidak setara untuk bisnis.

Proyek ini menjalankan dua komponen paralel: **kajian penilaian persaingan** dari sub-sektor logistik tertentu dan **kajian netralitas kompetitif** jasa pengiriman paket kecil.

Laporan ini dan "Kajian Netralitas Kompetitif OECD yang menyertainya: Jasa Pengiriman Paket Kecil di Indonesia" merupakan kontribusi bagi penerapan Rencana Aksi Persaingan ASEAN.

