

TRADE POST

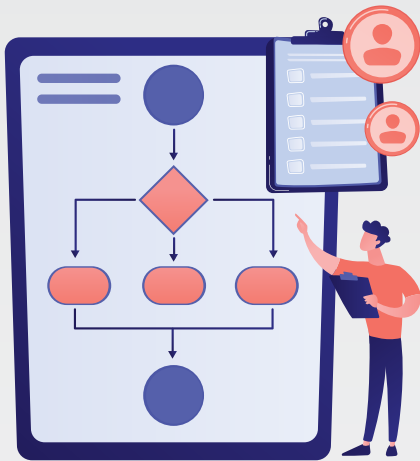
e-magazine



9

772830

720007



BADAN KEBIJAKAN PERDAGANGAN

"BKPerdag dibentuk sesuai **Peraturan Presiden Nomor 11 Tahun 2022** tentang Kementerian Perdagangan dan **Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 29 Tahun 2022** tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perdagangan."

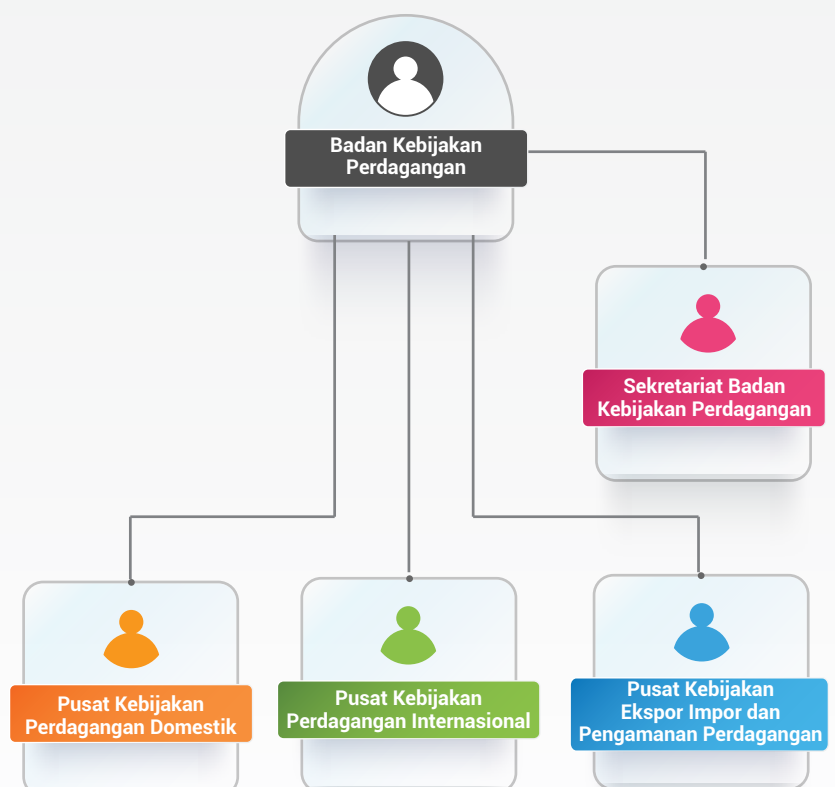
Badan Kebijakan Perdagangan **mempunyai tugas** menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang perdagangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam melaksanakan tugas, Badan Kebijakan Perdagangan **menyelenggarakan fungsi**:

- Penyusunan kebijakan teknis, rencana, dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang perdagangan;
- Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang perdagangan;
- Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang perdagangan;
- Pelaksanaan administrasi badan kebijakan perdagangan; dan
- Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Badan Kebijakan Perdagangan **terdiri atas**:

- Sekretariat Badan Kebijakan Perdagangan;
- Pusat Kebijakan Perdagangan Domestik;
- Pusat Kebijakan Perdagangan Internasional; dan
- Pusat Kebijakan Ekspor Impor dan Pengamanan Perdagangan.



Susunan Redaksi

KETUA DEWAN REDAKSI

Dr. Ir. Kasan, MM

ANGGOTA DEWAN REDAKSI

Zamroni Salim, Ph.D

Dr. Wayan R. Susila, APU

Ernawati Munadi, Ph.D

Ir. Sri Nastiti Budianti, M.Si.

REDAKSI TAMU

Rr. Dyah Palupi, S.Si., M.Si

Dr. Ir. Iskandar Panjaitan, M.Sc

Iman Kustiaman, SH., MH.

PENANGGUNG JAWAB PENERBITAN

Dr. Ir. Iskandar Panjaitan, M.Sc

REDAKSI PELAKSANA

Dyah Ekowati Sulistyarini, SH, M.Si

Maulida Lestari, SE, ME

Primakrisna Trisnoputri, SIP., MBA

Andrika Sembiring, SE

Erwin Abdiwijaya, S.Kom

Ratih Sujanti, SE

Dewi Suparwati, S. Si

Elfan Fadillah, SE

Dwi Yulianto, S.Kom

ALAMAT REDAKSI

Sekretariat Badan Kebijakan Perdagangan

Kementerian Perdagangan RI

Gedung Utama Lantai 3 dan 4

Jl. M.I. Ridwan Rais No. 5,

Jakarta Pusat 10110

Telp. (021) 23528681

Fax. (021) 23528691

publikasi.bkperdag@kemendag.go.id

DISCLAIMER

Publikasi ini disusun hanya sebatas sebagai informasi. Semua hal yang relevan telah dipertimbangkan untuk memastikan informasi ini benar, tetapi tidak ada jaminan bahwa informasi tersebut akurat dan lengkap serta tidak ada kewajiban yang timbul terhadap kerugian yang terjadi atas tindakan yang dilakukan dengan mendasarkan pada publikasi ini.

@Hak Cipta Badan Kebijakan Perdagangan

Catatan dari Meja Redaksi



Berbagai lembaga internasional memproyeksikan pertumbuhan ekonomi global tahun 2023 dan 2024 masih melambat dan mencapai kurang dari 3%. Tentu ini bukan kabar baik di tengah pemulihan ekonomi Indonesia. Meski berhasil mempertahankan tren positif pertumbuhan ekonomi dan surplus neraca perdagangan sejak Mei 2020, tugas menjaga kinerja perdagangan Indonesia ke depan tampaknya tetap tidak mudah.

Di dalam negeri, menjaga stabilitas harga barang kebutuhan pokok adalah prioritas dalam pengendalian inflasi. Salah satunya adalah minyak goreng. Kehadiran Minyakita sebagai upaya pemerintah dalam menyediakan Minyak Goreng Rakyat (MGR) memang telah menjadi primadona, namun juga sarat kendala. Persoalan lain adalah harga dan ketersediaan barang kebutuhan pokok di daerah perbatasan. Meski implementasinya belum sempurna, kehadiran perjanjian perdagangan perbatasan dengan negara tetangga dapat menjadi titik temu untuk semua pihak. Penandatanganan kesepakatan atas reviu BTA Indonesia-Malaysia pada pertengahan tahun 2023 diharapkan akan membawa manfaat yang lebih luas.

Dalam menjaga kinerja ekspor, diversifikasi pasar tujuan ekspor non migas masih akan berlanjut

menjadi program Kementerian Perdagangan di tahun depan, termasuk tentu negara di kawasan Afrika dan Timur Tengah, seperti Afrika Selatan dan Qatar. Selain itu, penggunaan fasilitas angkutan laut nasional juga menjadi opsi bagi pemerintah untuk mendorong ekspor sekaligus meningkatkan pemanfaatan jasa logistik nasional.

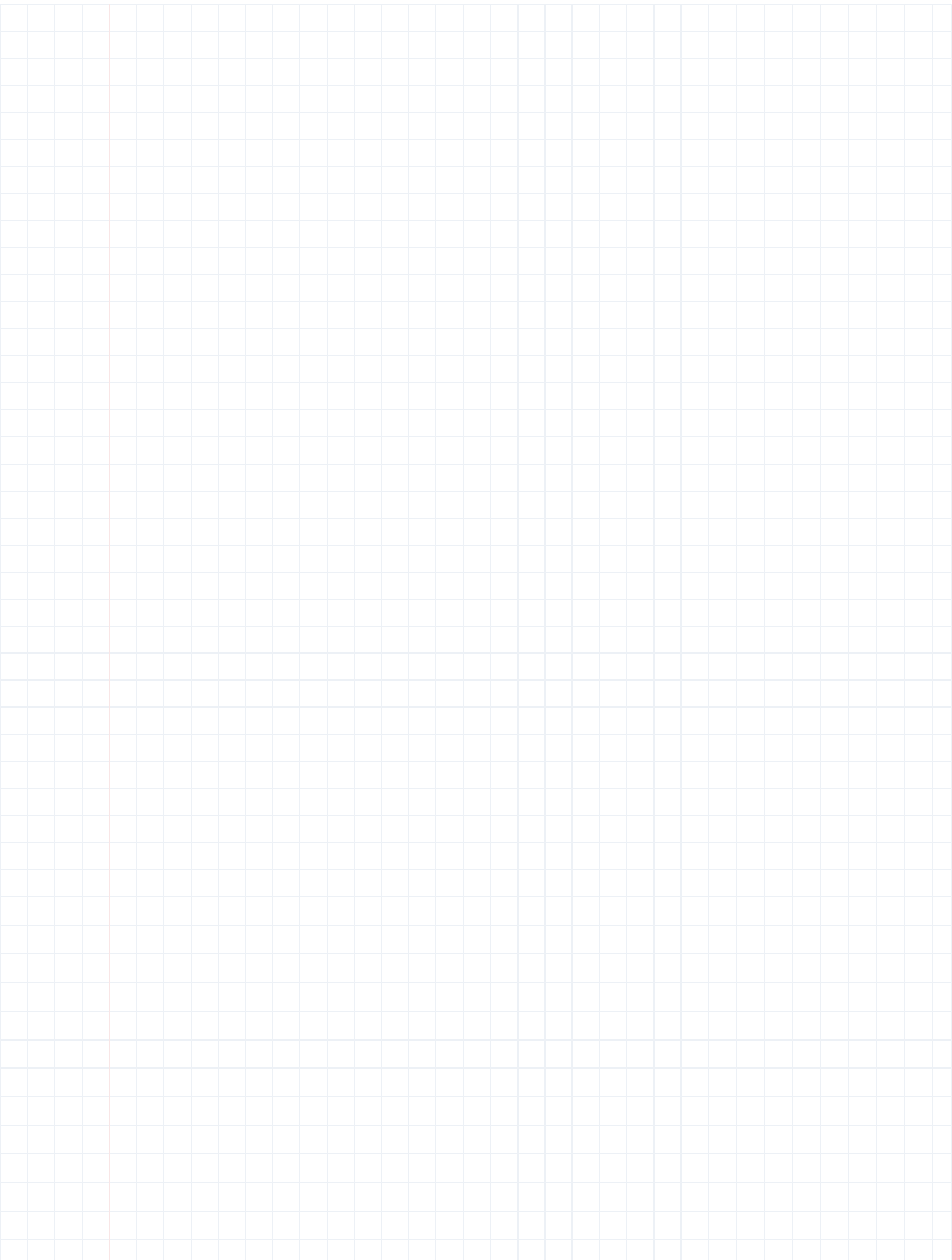
Secara keseluruhan *Trade Post* edisi kedua tahun 2023 mengupas sejumlah kebijakan dan data perdagangan dalam enam artikel menarik. Selain itu, empat artikel pada rubrik Sudut Pandang akan memberikan perspektif yang berbeda dari isu perdagangan dalam dan luar negeri, termasuk juga tantangan dan peluang perdagangan jasa. Jangan lewatkan juga dua sajian data perdagangan beserta ulasannya dalam rubrik Teropong. Di akhir, informasi ringan seputar kegiatan BKPerdag dalam enam bulan terakhir disajikan dalam Kabar BKPerdag.

Sebagai penutup, sebuah pantun dari meja Redaksi untuk para pembaca setia *Trade Post*:

*Nikel di Sulawesi dan Cengkeh di Maluku
Dibawa berlayar sampai ke Afrika Selatan
Artikel Trade Post memang patut ditunggu
Karena menarik dan menambah wawasan*

Selamat Membaca dan Selamat Tahun Baru 2024!

Desember, 2023



Menilik Peran Minyakita dalam Kebijakan Minyak Goreng Rakyat (MGR)

Fenomena kenaikan harga *Crude Palm Oil* (CPO) global sejak paruh dua tahun 2021 hingga pertengahan tahun 2023 turut mempengaruhi harga minyak goreng domestik secara tidak langsung. Naiknya harga minyak goreng tersebut menjadi tantangan bersama, mengingat posisi minyak goreng sebagai salah satu barang penting dalam kebutuhan rumah tangga masyarakat Indonesia. Selain itu, permasalahan dalam hal distribusi juga turut mendorong terjadinya disparitas harga minyak goreng antarwilayah.

Intervensi pemerintah dalam rangka stabilisasi harga dan penyediaan minyak goreng di dalam negeri dengan tetap menjaga keseimbangan neraca ekspor menjadi mendesak mengingat posisi strategis komoditas minyak sawit dalam perekonomian Indonesia, yaitu sebagai komoditas

unggulan ekspor dan sekaligus barang kebutuhan pokok bagi masyarakat. Oleh karena itu, pemerintah menerapkan kebijakan pemenuhan kebutuhan dalam negeri (*domestic market obligation*/DMO) dan harga penjualan di dalam negeri (*domestic price obligation*/DPO) untuk *Crude Palm Oil* (CPO) dan Minyak Goreng di dalam negeri sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 49 Tahun 2022 tentang Tata Kelola Program Minyak Goreng Rakyat (MGR). Dalam pengaturannya, pendistribusian MGR dapat dilakukan dalam bentuk minyak goreng curah atau minyak goreng dalam kemasan yang menggunakan merek “Minyakita” sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Adapun untuk ketentuan pendistribusian MGR dijabarkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Ketentuan Pendistribusian dalam Program Minyak Goreng Rakyat (MGR)

No.	Ketentuan Pendistribusian	Minyak Goreng Curah	Minyakita
1.	Bentuk Penjualan	Dijual kepada konsumen dalam kondisi tidak dikemas dan tidak memiliki label atau merek.	<ul style="list-style-type: none"> - Dapat menggunakan kemasan dengan ukuran 1 (satu) liter, 2 (liter) dan/atau 5 (lima) liter dengan mencantumkan HET pada kemasan. - Opsi kemasan yang digunakan dapat dalam bentuk kemasan bantal (<i>pillow pack</i>), <i>standing pouch</i>, botol dan/atau jerigen.
2.	Saluran Pendistribusian	Pasar rakyat dan pengecer yang terdaftar di SIMIRAH.	Pasar rakyat dan toko swalayan.
3.	Harga Eceran Tertinggi (HET)	Rp 14.000/liter atau Rp 15.500/kg	Rp 14.000/liter

Keberadaan Minyakita dalam kebijakan DMO dapat menjadi momentum untuk peralihan distribusi dan penjualan minyak goreng untuk konsumsi rumah tangga, yang semula didominasi dalam bentuk curah menjadi minyak goreng dalam kemasan. Peralihan ini diharapkan dapat terlaksana secara bertahap dikarenakan terdapat beberapa hal yang menjadi keunggulan Minyakita dibandingkan dengan minyak goreng curah, antara lain:

- Distribusi Minyakita lebih efisien dalam hal minim resiko produk tumpah selama perjalanan;
- Minyakita memiliki kualitas yang lebih baik dan organoleptik (aroma dan warna) yang lebih menarik; dan
- Pendistribusian antarpulau Minyakita lebih mudah dan tidak terhambat keterbatasan moda pengangkut.

Pemerintah turut mendorong penguatan penyaluran Minyakita dengan dukungan insentif faktor pengali minyak goreng kemasan sebagaimana tertuang pada Kepmendag berikut tentang Penetapan Faktor Pengali Kemasan dan Faktor Pengali Regional Dalam Rangka Pemenuhan Kebutuhan Dalam Negeri (DMO) Minyak Goreng:

- Pada Kepmendag No. 1530 tahun 2022 ditetapkan faktor pengali Minyakita kemasan bantal sebesar 1,3 dan 1,5 selain kemasan bantal.
- Pada Kepmendag No. 126 tahun 2023 ditetapkan faktor pengali Minyakita kemasan bantal sebesar 1,5 dan 1,75 selain kemasan bantal.

- Pada Kepmendag No. 943 tahun 2023 ditetapkan faktor pengali Minyakita kemasan bantal sebesar 2 dan 2,25 selain kemasan bantal.

Kebijakan insentif faktor pengali tersebut menjadi salah satu upaya pemerintah untuk mendorong pemenuhan DMO dalam bentuk Minyakita oleh produsen. Melalui skema insentif tersebut, pelaku usaha yang memasok Minyakita memiliki komposisi Hak Ekspor (HE) minyak sawit mentah maupun turunannya (diatur dalam Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 50 Tahun 2022 tentang Ketentuan Ekspor *CPO*, *RBD Palm Oil*, *RBD Palm Olein* dan *Used Cooking Oil*) lebih banyak dibandingkan dengan hanya memproduksi minyak curah. Selain faktor pengali kemasan, pemerintah juga memberikan insentif berupa faktor pengali regional untuk mendorong penyaluran ke wilayah yang membutuhkan biaya distribusi tinggi, dikarenakan lokasinya berjauhan dengan sentra produksi maupun tarif logistik yang lebih mahal akibat belum seimbangannya muatan perdagangan (Gambar 1). Dengan demikian, minyak goreng hasil program DMO diharapkan dapat terdistribusikan juga ke wilayah Indonesia Timur dengan harga yang relatif terkendali sesuai dengan HET. Insentif faktor pengali sebesar 1,3 diberikan untuk beberapa provinsi di wilayah Sumatera (Kep. Riau, Kep. Bangka Belitung dan Bengkulu), Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah dan Gorontalo. Insentif faktor pengali sebesar 1,5 diberikan untuk penyaluran ke Kalimantan Utara, serta faktor pengali 1,65 untuk penyaluran ke Indonesia Timur (NTT, Maluku, Maluku Utara dan enam provinsi di Papua).



Gambar 1. Sebaran Faktor Pengali Regional Setiap Provinsi (Kepmendag No. 943 Tahun 2023)

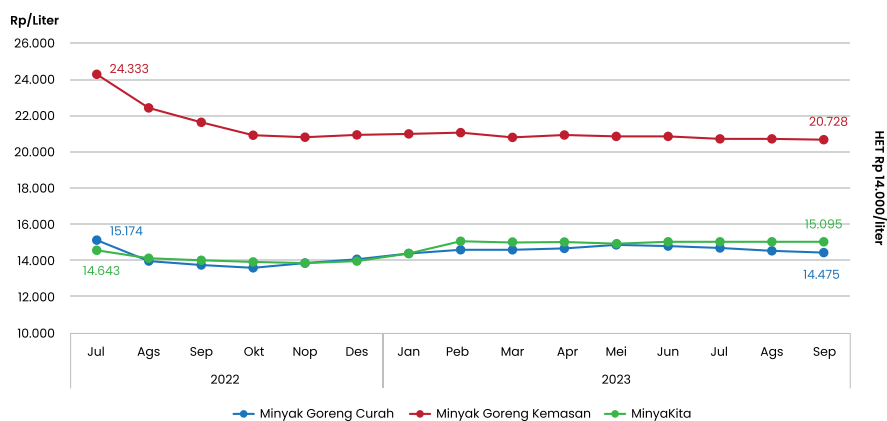
Sumber: JDIH Kemendag (2023), diolah BKPerdag

Dampak Program DMO Terhadap Stabilitas dan Disparitas Harga Minyak Goreng Dalam Negeri

Selain karena adanya penurunan harga CPO di pasar internasional yang dapat memengaruhi biaya input produsen, program DMO dalam bentuk minyak goreng curah dan Minyakita berdampak pada penurunan harga minyak goreng kemasan dan curah (Gambar 2). Setelah kebijakan DMO Minyakita dikeluarkan, pergerakan harga minyak goreng baik kemasan kemasan maupun curah cenderung turun dan selanjutnya relatif stabil selama periode Agustus 2022 – September 2023. Meskipun demikian, harga minyak goreng curah

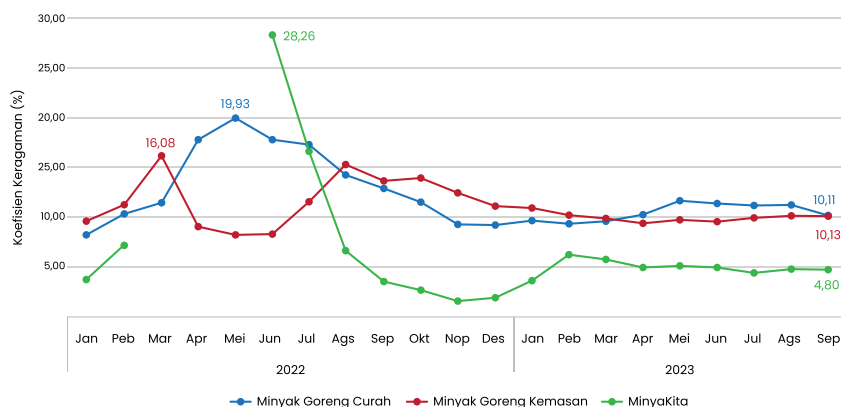
maupun Minyakita terpantau masih berada di atas HET yang ditetapkan.

Di sisi lain, data deskriptif menunjukkan bahwa kebijakan DMO dalam program MGR dapat menekan disparitas harga minyak goreng antar wilayah, khususnya minyak goreng curah (Gambar 3). Pada paruh satu tahun 2022, disparitas harga antar wilayah minyak goreng kemasan pernah mencapai 16,08% dan minyak goreng curah mencapai 19,93%, demikian juga dengan Minyakita, disparitasnya sebesar 28,26% pada periode awal penyaluran. Seiring berjalannya program DMO, disparitas harga untuk ketiga jenis minyak goreng mengalami penurunan menjadi kisaran 10% untuk minyak goreng kemasan dan curah, serta menjadi



Gambar 2. Perkembangan Harga Minyak Goreng Curah, Kemasan, dan Minyakita di Tingkat Eceran (Rp/Lt)

Sumber: SP2KP (2023), diolah BKPerdag



Gambar 3. Dinamika Disparitas Harga Minyak Goreng di Pasar Dalam Negeri Januari 2022 – September 2023

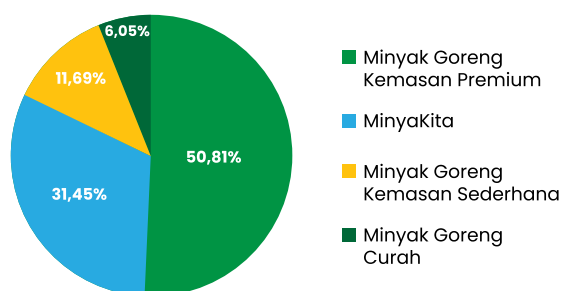
Sumber: SP2KP (2023), diolah BKPerdag

kisaran 4% untuk Minyakita. Penurunan disparitas harga ini dapat menjadi indikasi bahwa variasi harga di antar wilayah Indonesia untuk komoditas minyak goreng sudah mulai berkurang, yang salah satunya dapat dipengaruhi oleh ketersediaan pasokan di wilayah tersebut.

Animo Masyarakat Terhadap Produk Minyakita

Survei melalui kuesioner *online* terhadap 512 responden dengan metode *purposive sampling* dilakukan untuk melihat proporsi pembelian Minyakita dan atribut yang menjadi penentu terhadap pembelian minyak goreng. Hasilnya didapatkan bahwa dalam tiga bulan terakhir, sebanyak 31,45% dari responden melakukan pembelian Minyakita lebih sering dibandingkan jenis minyak goreng yang lain (Gambar 4). Beberapa faktor yang mendorong animo masyarakat terhadap Minyakita, antara lain: (i) harga yang cukup terjangkau; (ii) citra produk yang baik sebagaimana bagian dari program pemerintah; (iii) kemasan yang higienis; serta (iv) kualitas yang bagus. Selain Minyakita, sebanyak 50,81% responden mengkonsumsi minyak goreng kemasan premium (seperti merk Bimoli, Sunco, Filma) dan 11,69% responden mengkonsumsi minyak goreng kemasan

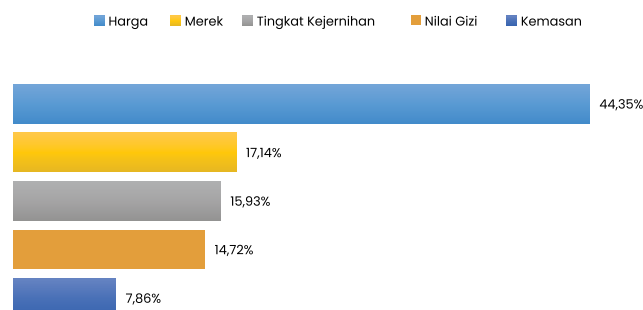
Jenis Minyak Goreng - Pembelian Terbanyak



Gambar 4. Preferensi Jenis Konsumsi Minyak Goreng

Sumber: Data Primer (2023), diolah BKPerdag

sederhana (seperti merk Camar, Siip, Jujur). Sementara hanya 6,05% responden yang menyatakan mengkonsumsi minyak goreng curah. Salah satu daya tarik produk Minyakita adalah harga yang kompetitif dibandingkan dengan minyak goreng kemasan lainnya. Hal ini selaras dengan hasil survei kepada responden, yang mana atribut utama dalam penentuan pembelian minyak goreng kemasan adalah harga (44,35%), diikuti oleh merek (17,14%), tingkat kejernihan (15,93%), nilai gizi (14,72%), dan bentuk kemasan (7,86%) sebagaimana terlihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Atribut Penentu Pembelian Minyak Goreng

Sumber: Data Primer (2023), diolah BKPerdag

Faktor lainnya yang dapat mempengaruhi sensitifitas konsumen terhadap harga adalah ketersediaan alternatif merek minyak goreng di pasaran. Jika terdapat banyak alternatif yang tersedia maka konsumen dapat membandingkan harga antara opsi produk yang berbeda dan memilih produk yang dianggap dapat memberikan nilai terbaik atas uang yang dikeluarkan (*value to money*). Melalui hadirnya Minyakita, masyarakat sebagai konsumen dapat memiliki lebih banyak opsi jenis minyak goreng yang tersedia di pasaran.

Kendala Dalam Penyaluran DMO, Khususnya Minyakita



Sumber: www.trenasia.com

Seiring berjalannya kebijakan MGR, ada beberapa kendala yang dihadapi dalam penyaluran DMO. **Pertama**, realisasi DMO masih di bawah dari target yang ditetapkan. Rata-rata capaian bulanan realisasi DMO sebesar 96,42% selama periode Juni-Desember 2022 dan 81,25% selama periode Januari-September 2023 (SIMIRAH-Dit. Bapokting, 2023). Belum tercapainya target penyaluran DMO tersebut dipengaruhi oleh faktor masih tingginya Hak Ekspor (HE) yang belum dimanfaatkan, di mana per September 2023 masih terdapat 8,7 juta ton. Pada kebijakan yang berlaku saat ini HE diperoleh dari hasil konversi penyaluran DMO, sehingga

ketika posisi angka HE masih tinggi cenderung berdampak terhadap penurunan realisasi DMO karena pelaku usaha masih memiliki cadangan HE yang mencukupi.

Jumlah HE idealnya menurun seiring dengan realisasi ekspor CPO atau produk turunannya oleh pelaku usaha ke pasar internasional. Namun, berdasarkan informasi dari Reuters Commodities (2023), saat ini kondisi pasar ekspor CPO relatif lesu karena beberapa hal yaitu:

- Pelemahan harga komoditas kedelai AS setelah dirilisnya proyeksi hasil produksi yang meningkat. Perkembangan harga kedelai memengaruhi

harga minyak sawit yang juga substitusi minyak nabati.

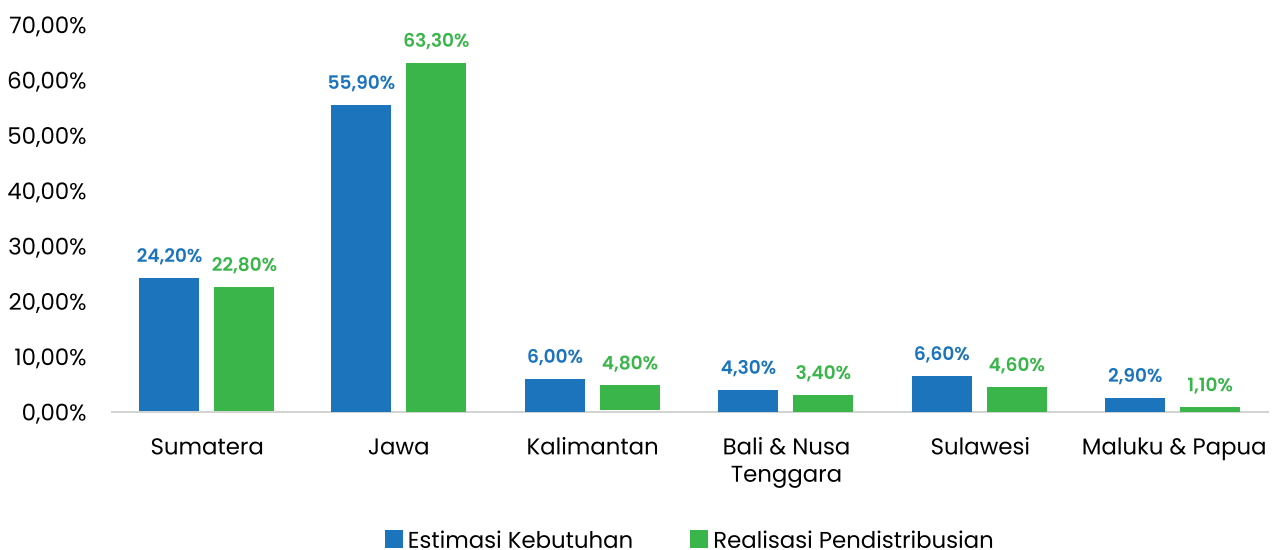
- Persediaan minyak nabati tujuan utama ekspor yaitu RRT dan India masih menunjukkan persediaan yang cukup besar sehingga ada kekhawatiran lesunya permintaan.
- Impor minyak nabati India turun 19% di bulan September.
- Gabungan Pengusaha Kelapa Sawit Indonesia (GAPKI) memperkirakan peningkatan produksi minyak sawit hingga 5% mencapai 3,2 juta di akhir tahun 2023.

Kedua, proporsi penyaluran Minyakita baru berada di kisaran 30% sepanjang

program DMO berlangsung, meskipun sempat mengalami peningkatan menjadi 44,46% di November 2022 dan 46,16% di April 2023. Masih rendahnya proporsi Minyakita dipengaruhi oleh lesunya pasar CPO internasional sehingga mendorong produsen untuk memproduksi minyak goreng merek sendiri (*private brand*) yang dianggap lebih menguntungkan, serta belum adanya kepastian usaha ke depannya. Sebagian pelaku usaha memiliki persepsi bahwa belum ada kepastian keberlanjutan program DMO dan Minyakita, sehingga cenderung untuk masih menunda investasi sarana dan prasarana produksi untuk Minyakita. Di satu sisi, kehadiran Minyakita membuka peluang usaha baru bagi produsen, distributor, dan *repacker*. Namun, di sisi lain kehadiran Minyakita juga dianggap dapat

menggerus pangsa pasar dari *private brand* minyak goreng sederhana yang sudah tersedia lebih dahulu di pasar. Hal ini merupakan dilema kebijakan yang tidak mudah.

Ketiga, distribusi DMO belum merata di seluruh wilayah Indonesia. Selama periode distribusi DMO (Juni 2022–September 2023), realisasi penyaluran masih *surplus* di pulau Jawa, sementara untuk wilayah lain masih *defisit*, terutama untuk wilayah Maluku dan Papua (Gambar 6). Pemerintah telah memberikan insentif berupa faktor pengali yang lebih besar untuk distribusi ke wilayah Indonesia Timur dan wilayah lainnya yang memiliki biaya distribusi lebih tinggi. Namun, insentif ini belum cukup menarik pelaku usaha, terutama bagi pelaku usaha yang belum memiliki jaringan sarana distribusi di Indonesia Timur.



Gambar 6. Estimasi Kebutuhan vs Realisasi Penyaluran DMO per Regional

Sumber: Dit. Bapokting (2023), diolah BKPerdag

Keempat, saat ini masih ditemukan beberapa praktik yang menyebabkan sulit tercapainya HET yaitu praktik mengecer kembali Minyakita ke dalam volume yang lebih kecil (100 gr dan 250 gr) dan *bundling* Minyakita dengan produk lain. Belum semua pengecer Minyakita memiliki izin serta pengaturan sanksi masih sebatas sanksi administrasi sehingga dari sisi pengawasan kesulitan untuk memastikan harga jual sesuai HET.

Rekomendasi Kebijakan

Dinamika pasar CPO yang berdampak pada perkembangan harga minyak goreng di dalam negeri sejatinya bukan merupakan hal yang baru. Namun, ada hal yang menarik yang bisa menjadi catatan bagi pengambil kebijakan di mana sektor minyak goreng selama ini belum tersentuh oleh kebijakan stabilisasi harga. Hal ini sangat mendasar mengingat sekitar 55% perkebunan sawit di Indonesia adalah Perkebunan Besar Swasta (PBS). Pada satu sisi, hal ini memberikan kontribusi yang baik bagi perekonomian karena terciptanya kompetisi, namun pada sisi lain menjadi tantangan tersendiri bagi kebijakan stabilisasi harga. Oleh karena itu, kebijakan minyak goreng ke depan perlu dikelola lebih baik dengan mengedepankan tatanan yang *agile*, transparan, dan kolaboratif. Dalam jangka pendek dan menengah, kebijakan DMO dapat dipertahankan dengan sejumlah perbaikan, antara lain:

1. Melakukan pemantauan HET minyak goreng berdasarkan perkembangan harga CPO dan dapat dievaluasi secara periodik selama penerapan DMO;
2. Melakukan penguatan regulasi sebagai payung hukum dalam pelaksanaan pengawasan distribusi DMO; serta
3. Mengoptimalkan peran BULOG/BUMN untuk berperan sebagai distributor tingkat satu (D1) dan menjual Minyakita secara komersil sesuai dengan ketentuan serta penugasan khusus operasi pasar atau *targeted* konsumen dan penyaluran ke Indonesia Timur. Adapun kerja sama BULOG/BUMN lebih diutamakan dengan produsen yang selama ini memproduksi minyak goreng curah.

Dalam jangka panjang, opsi pengembalian perdagangan minyak goreng bentuk curah dan Minyakita ke mekanisme pasar dapat

dipertimbangkan apabila terdapat skema pengganti yang dapat menjaga ketersediaan dan stabilitas harga. Salah satu upaya yang bisa ditempuh adalah melalui koordinasi antara Kementerian Perdagangan dengan Badan Pangan Nasional dalam implementasi Peraturan Badan Pangan Nasional Nomor 4 Tahun 2023 Tentang Penyelenggaraan Cadangan Gula Konsumsi Pemerintah dan Cadangan Minyak Goreng Pemerintah. Pada tatanan teknisnya, Pemerintah dapat menyusun:

1. Mekanisme pengelolaan cadangan minyak goreng pemerintah melalui kerja sama dengan pihak swasta dalam hal pengadaan minyak goreng kemasan sederhana sebagai instrumen stabilisasi harga;
2. SK Tim Pengawasan yang melibatkan Pemerintah Daerah dalam hal pengawasan berkelanjutan; serta
3. Mengoptimalkan pemanfaatan sistem aplikasi (SIMIRAH) yang sudah ada sebagai media *traceability* pendistribusian cadangan minyak goreng.

Biodata Penulis



Niche Evandani, STP., MM



Analisis Kerja Sama



niche.evandani@kemendag.go.id



Bagus Wicaksana, SP., M.G. FAB



Analisis Perdagangan Ahli Muda



bagus.wicaksana@kemendag.go.id

Peran Angkutan Laut Nasional dalam Memfasilitasi Perdagangan Luar Negeri Indonesia

Tingginya biaya logistik di Indonesia masih menjadi salah satu komponen yang menyebabkan lemahnya daya saing Indonesia dibandingkan dengan negara tetangga di Kawasan Asia Tenggara. Berdasarkan *Logistic Performance Index* (LPI) yang dirilis oleh Bank Dunia pada tahun 2023, Indonesia berada pada posisi 63 dari 139 negara, turun dibandingkan dengan peringkat pada tahun 2018 yang berada diposisi 46.

Untuk meningkatkan daya saing di industri logistik, pemerintah meluncurkan Paket Kebijakan Ekonomi XV Tahun 2017. Latar belakang diterbitkannya paket kebijakan ini disebabkan oleh biaya logistik

di Indonesia masih terbilang tinggi dan tidak kompetitif dibanding negara-negara tetangga. Selain itu, angkutan laut untuk pengangkutan logistik keperluan ekspor masih didominasi oleh angkutan laut milik asing dengan pangsa sekitar 63% (Kementerian Perhubungan, 2023). Pemerintah ingin mendorong peningkatan ekspor jasa transportasi dengan meningkatkan partisipasi perusahaan angkutan laut nasional dalam kegiatan ekspor. Untuk itu, melalui paket kebijakan ini pemerintah mengharapkan angkutan laut nasional dapat menjadi tuan rumah dan lebih berperan dibandingkan sebelumnya.



Gambar 1. Paket Kebijakan Ekonomi XV Tahun 2017

Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian (2017)

Sebagai tindak lanjut Paket Kebijakan Ekonomi XV, Kementerian Perdagangan menerbitkan Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) Nomor 82 Tahun 2017 tentang Ketentuan Penggunaan Angkutan Laut dan Asuransi Nasional untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu. Beleid ini diterbitkan dengan tujuan untuk memberikan peluang angkutan dan asuransi barang ekspor dan barang impor kepada perusahaan angkutan laut dan perusahaan perasuransian nasional. Aturan yang kemudian dikenal dengan istilah asas *cabotage* ini memberikan hak eksklusif kepada suatu negara untuk menerapkan peraturan perundang-undangnya sendiri dalam bidang darat, air, dan udara pada lingkup wilayahnya (Kementerian Perhubungan, 2017).

Ketentuan ini mewajibkan kepada eksportir dan importir barang tertentu untuk menggunakan perusahaan angkutan laut dan asuransi nasional dalam pengangkutan barang. Angkutan laut nasional merupakan angkutan laut yang dimiliki atau disewa oleh perusahaan angkutan laut nasional dalam bentuk *bare boat*, *time charter*, *voyage charter*, *contract of affreightment* atau kontrak sewa kapal lainnya. Kegiatan pengangkutan untuk aktivitas ekspor batu bara, CPO, serta impor beras dan barang pengadaan pemerintah dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional.

Setelah beberapa kali dilakukan revisi, ketentuan ini terakhir diatur melalui Permendag Nomor 40 Tahun 2020 jo. Permendag Nomor 65 Tahun 2020 tentang Ketentuan Penggunaan Angkutan Laut Nasional dan Asuransi Nasional Untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu. Dalam Permendag Nomor 65 Tahun 2020 tersebut, Kementerian Perdagangan mengatur tentang kewajiban bagi eksportir komoditas batu bara dan *Crude Palm Oil* (CPO), serta importir beras dan barang pengadaan pemerintah untuk menggunakan angkutan laut nasional. Adapun penggunaan angkutan laut nasional yang akan digunakan oleh eksportir dan importir tersebut dibatasi

sampai dengan kapasitas 10.000 (sepuluh ribu) *deadweight tonnage* (DWT).

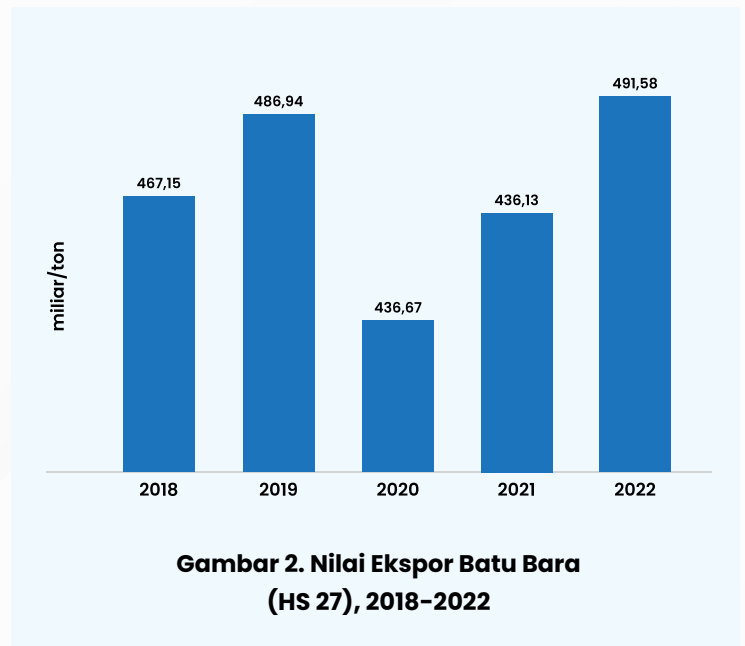
Sebelumnya, dalam Permendag Nomor 40 Tahun 2020, Kementerian Perdagangan membatasi bobot angkutan laut untuk keperluan ekspor batu bara dan CPO, serta impor beras dan barang pengadaan pemerintah sampai dengan 15.000 (lima belas ribu) *deadweight tonnage*. Namun, kini asosiasi angkutan laut nasional mengusulkan kepada pemerintah untuk menaikkan batas bobot angkutan laut dari 10.000 DWT menjadi 15.000 DWT.

Potensi Angkutan Laut Nasional

Angkutan laut menjadi salah satu penggerak utama perekonomian Indonesia. Mengingat peran transportasi yang vital bagi perekonomian, maka angkutan laut harus dikembangkan dengan baik dan benar untuk menunjang pertumbuhan perekonomian. Angkutan laut sebagai moda yang paling efisien untuk angkutan barang memiliki peran penting di dalam perdagangan internasional. Seiring dengan meningkatnya kegiatan perdagangan internasional di Indonesia, maka industri pelayaran nasional diharapkan dapat ikut tumbuh, bukan hanya sekedar memenuhi permintaan angkutan laut yang berorientasi pada skala nasional saja, namun juga harus berorientasi pada skala internasional.

Adanya Permendag Nomor 65 Tahun 2020 yang mewajibkan penggunaan kapal berbendera Indonesia untuk ekspor komoditas utama Indonesia diharapkan akan meningkatkan pertumbuhan kapasitas industri perkapalan nasional. Aturan ini diberlakukan untuk mendukung pengusaha kapal nasional agar menikmati penggunaan jasa angkutan laut akibat meningkatnya volume ekspor CPO dan batu bara yang terus meningkat. Dari seluruh kapal yang melakukan kegiatan ekspor impor di wilayah perairan Indonesia selama kurun waktu 2017–2022, sebanyak 37% merupakan kapal Indonesia, dan 63% merupakan kapal asing.

Batu bara menjadi komoditas yang wajib menggunakan angkutan laut nasional serta menjadi penyumbang ekspor terbesar Indonesia. Pada tahun 2022, Indonesia mengekspor batu bara (HS 27) hingga 491,58 miliar ton/tahun. Tren pertumbuhan ekspor batu bara Indonesia sejak 2018–2022 sebesar 0,52% per tahun. RRT merupakan importir batu bara terbesar dari Indonesia dengan volume mencapai 176,87 miliar ton/tahun di tahun 2022 atau sekitar 35,98% dari total volume ekspor total batu bara Indonesia. India berada di posisi kedua sebagai importir batu bara Indonesia dengan volume 110,80 miliar ton/tahun, diikuti oleh Jepang dengan volume ekspor di tahun 2022 mencapai 29,01 miliar ton/tahun. Jika dilihat dari persentase, masing-masing negara tersebut memiliki persentase volume ekspor mencapai 22,54% dan 5,90%.



Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Kawasan Asia menjadi jalur ekspor batu bara Indonesia, selebihnya tersebar di berbagai wilayah seperti Eropa, Amerika, hingga Selandia Baru (Gambar 3). Sebagian besar kegiatan ekspor batu bara Indonesia dilakukan oleh kapal asing, hanya enam jalur yang digunakan oleh campuran antara perusahaan asing dan Indonesia serta semuanya berada di kawasan Asia. Secara keseluruhan kegiatan ekspor batu bara yang dilakukan oleh kapal Indonesia hanya satu jalur pengiriman, yaitu Filipina.

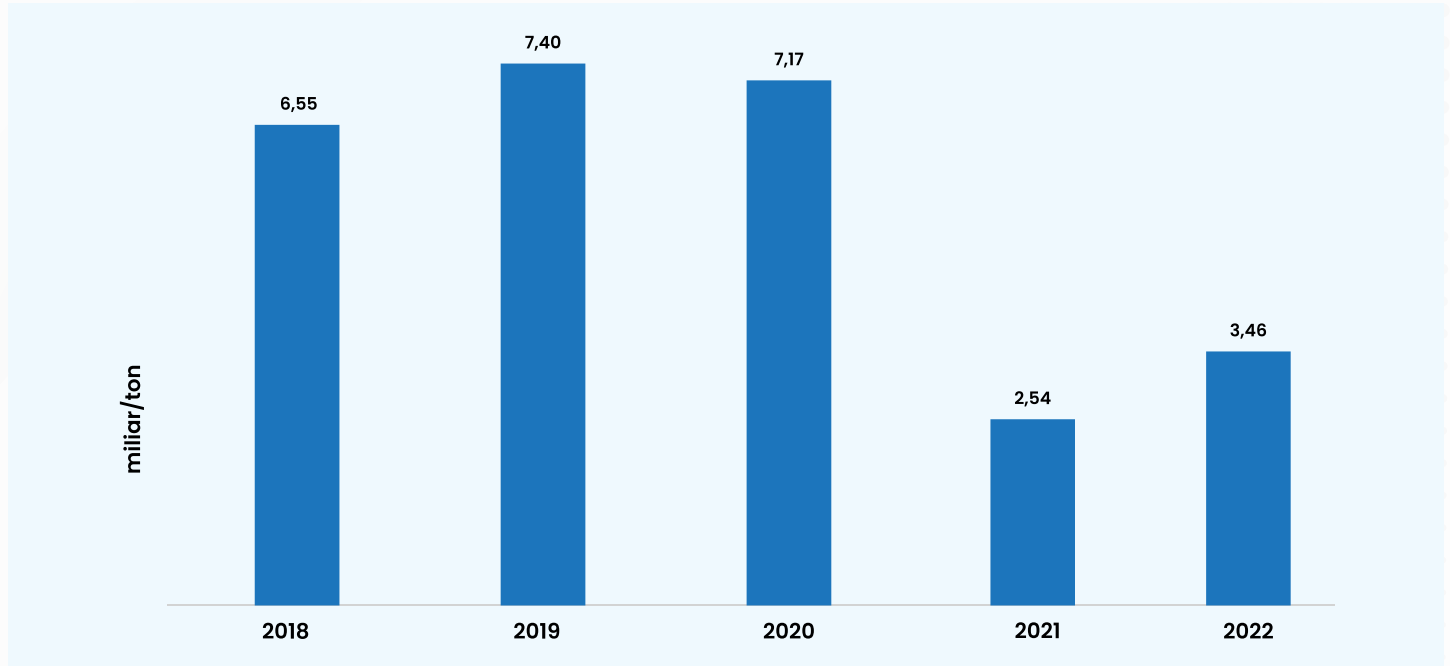


Keterangan:

Garis biru menunjukkan jalur kapal berbendera asing; garis merah menunjukkan jalur kapal berbendera asing dan Indonesia; garis hijau menunjukkan jalur kapal berbendera Indonesia. Ketebalan garis pada gambar tersebut menunjukkan volume ekspor, di mana semakin tebal garis tersebut maka semakin besar pula volume ekspornya.

Sumber: Kementerian Perhubungan (2020)

CPO menjadi komoditas ekspor terbesar kedua Indonesia. Pada tahun 2022, volume ekspor CPO (HS 1511.10.00) Indonesia tercatat 3,46 miliar ton. India merupakan negara tujuan ekspor CPO terbesar dari Indonesia dengan volume 2,88 miliar ton/tahun. Selanjutnya, Italia menjadi negara kedua tujuan ekspor terbesar dan diikuti oleh Malaysia. Volume ekspor CPO masing-masing negara tersebut adalah 145,16 juta ton/tahun dan 97,12 juta ton/tahun.



Gambar 4. Nilai Ekspor CPO (HS 1511.10.00), 2018–2022

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

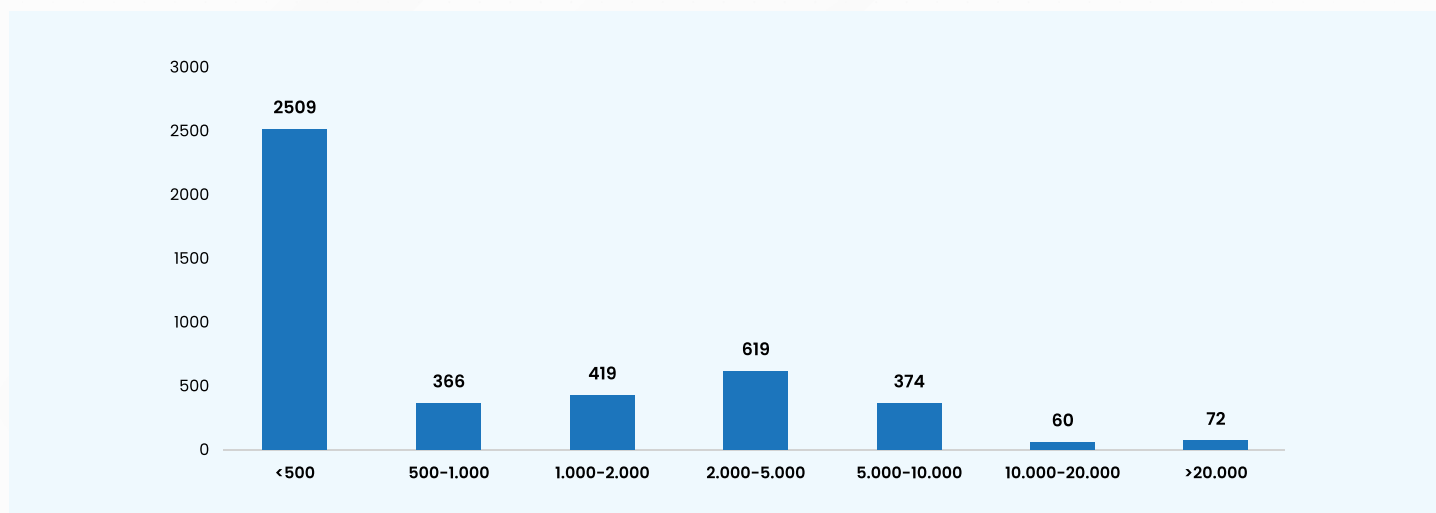
Volume ekspor CPO dan batu bara masih menjadi yang tertinggi dengan rata-rata volume lebih dari satu miliar ton pertahun, namun yang menjadi permasalahan adalah kapasitas kapal laut nasional masih rendah. Dari sisi teknis, masalah penggunaan kapal laut asing hanyalah bagian dari kontrak jual beli antara eksportir dan importir, apakah kapal pengangkut menjadi tanggung jawab penjual (*Cost, Insurance, Freight* (CIF)) atau menjadi tanggung jawab pembeli (FOB). Dalam perdagangan ekspor Indonesia ke luar negeri, mekanisme penjualan yang sering dipakai adalah FOB. Dari sisi makroekonomi, penggunaan kapal bendera asing merupakan konsekuensi dari mekanisme penjualan dengan FOB, yang secara tidak langsung akan berdampak pada nilai perdagangan jasa transportasi laut.

Hambatan yang Dihadapi Angkutan Laut Nasional

Meskipun Permendag Nomor 65 tahun 2020 sudah terbit pada tanggal 7 Juli 2020 lalu, bukan berarti dalam implementasinya tidak ada kendala. Beberapa hal yang dinilai sebagai penghambat antara lain beberapa kegiatan ekspor komoditas Indonesia yang sering menggunakan mekanisme penjualan FOB, sedangkan impor menggunakan CIF sehingga penjual dari luar negeri menjadi

sangat dominan dalam menentukan penggunaan kapal untuk angkutan impor tersebut. Hal serupa juga terjadi saat melakukan kegiatan ekspor. Selain itu, okupansi muatan kapal nasional ke luar negeri dapat mencapai 70%-100%, tetapi kondisi sebaliknya terjadi pada saat kapal kembali dari negara tujuan ekspor ke Indonesia.

Total armada angkatan laut nasional yang ada di pelabuhan Indonesia selama tahun 2019 berjumlah 4.419 kapal. Armada angkutan laut nasional didominasi oleh kapal dengan klasifikasi muatan kurang dari 500 DWT, yaitu sebanyak 2.509 kapal atau 56,70% dari keseluruhan jumlah armada yang ada. Sedangkan untuk armada angkutan laut dengan klasifikasi di atas 10.000 DWT sebanyak 132 armada. Padahal, dalam mengangkut ekspor CPO membutuhkan kapal dengan muatan lebih dari 5.000 DWT, sedangkan ekspor batu bara agar lebih efisien membutuhkan kapal dengan muatan lebih dari 10.000 DWT.



Gambar 5. Jumlah Armada Angkutan Laut Nasional Berdasarkan Ukuran DWT Kapal Tahun 2019

Sumber: Kementerian Perhubungan (2020)

Ketidaksiapan pelaku pelayaran nasional dalam memanfaatkan kebijakan penggunaan kapal nasional mengakibatkan implementasinya kurang berjalan efektif. Armada kapal nasional yang berukuran lebih dari 10.000 DWT, utilitasnya tidak lebih dari 30% untuk muatan batu bara dan CPO. Para pemangku kepentingan sudah berusaha untuk memperbesar ketersediaan kapal-kapal khusus ini, tetapi sejauh ini belum mampu memenuhi seluruh kapal yang dibutuhkan sehingga ketergantungan terhadap kapal asing belum bisa dihindarkan. Hal ini dipicu oleh berbagai faktor seperti keterbatasan jumlah angkutan kapal yang dimiliki perusahaan nasional, serta preferensi importir/*buyer* untuk menggunakan angkutan laut milik perusahaan tertentu.

Tantangan terbesar lainnya adalah masih sulit bagi perusahaan angkutan laut nasional untuk dapat bersaing dengan angkutan laut yang diselenggarakan oleh perusahaan asing. Hal ini dikarenakan beban pajak yang ditanggung perusahaan angkutan laut nasional yang jauh lebih tinggi dibandingkan asing. Selama ini perusahaan angkutan laut asing tidak dibebani PPN dan PPh dikarenakan transaksi dilakukan di luar negeri, sedangkan angkutan laut nasional dibebani PPN dan PPh. PPN atas jasa angkutan laut luar negeri Indonesia seharusnya memperoleh fasilitas bebas sebagaimana diatur berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 32 tahun 2019. Namun, PMK tersebut memberikan dua syarat formal bukti adanya perjanjian tertulis dan pembayaran yang sah dari importir kepada pelaku ekspor.




Rekomendasi Kebijakan

Berdasarkan hasil analisis, maka dapat disampaikan beberapa rekomendasi sebagai berikut:


- a. Komoditas CPO dan batu bara merupakan dua komoditas ekspor andalan Indonesia. Setiap upaya pemerintah untuk memfasilitasi kegiatan ekspor agar menghindari timbulnya beban yang dapat mengakibatkan melemahnya daya saing produk ekspor Indonesia. Untuk itu, perlu dievaluasi kebijakan yang mewajibkan penggunaan angkutan laut nasional untuk kegiatan ekspor pada komoditas CPO dan batu bara.
- b. Guna meningkatkan daya saing angkutan laut nasional, pemerintah perlu mempertimbangkan untuk memberikan insentif perpajakan kepada perusahaan penyelenggara angkutan laut nasional agar dapat bersaing dengan angkutan laut dari perusahaan asing sehingga muaranya akan dapat menekan tingginya biaya logistik di Indonesia.

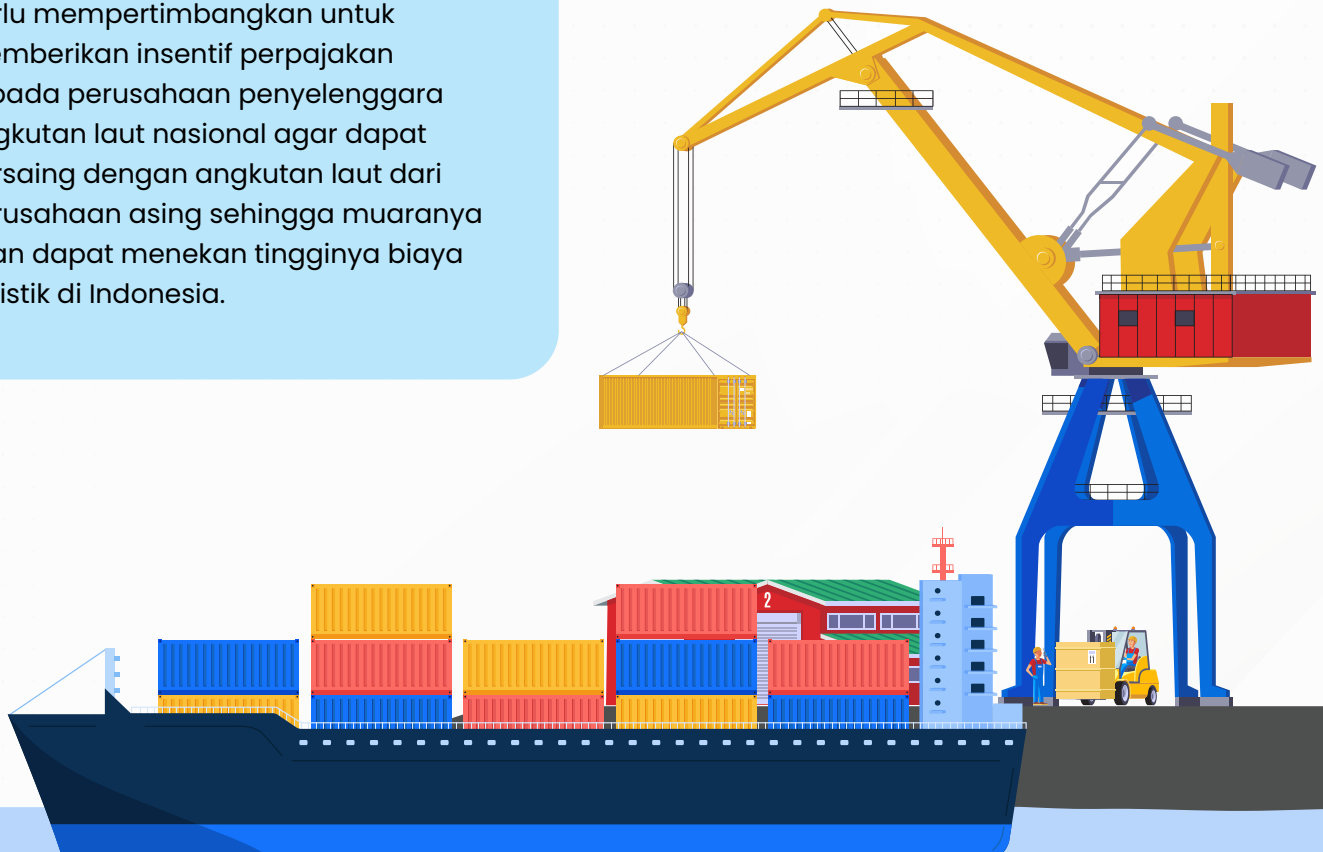
Biodata Penulis



 Fairuz Nur Khairunnisa, SE
 Fasilitator Perdagangan
 fairuz.nisa33@gmail.com



 Yudi Fadilah, SE., ME
 Analis Kebijakan Ahli Madya
 yudi.fadilah@kemendag.go.id



Dukungan Kebijakan Perdagangan dalam Mendorong Perdagangan Perbatasan



Pengembangan sektor perdagangan merupakan salah satu langkah strategis dalam pembangunan kawasan perbatasan. Akses langsung ke luar negeri melalui Pos Lintas Batas dan/atau Pos Lintas Batas Negara (PLBN) mendorong arus barang dan jasa dari dan ke Indonesia semakin cepat. Seiring dengan berkembangnya perekonomian kawasan perbatasan, perdagangan di kawasan perbatasan semakin kompleks dengan jenis dan jumlah barang yang diperdagangkan, pedagang dan pelaku usaha, termasuk kendala yang terjadi.

Berdasarkan praktik yang berjalan di lapangan, terdapat dua mekanisme perdagangan di kawasan perbatasan. Mekanisme yang pertama adalah perdagangan antar negara secara umum melalui ekspor dan impor atau *normal trade* yang diatur menurut Undang – Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan. Mekanisme yang kedua adalah Perdagangan Perbatasan yakni

perdagangan yang dilakukan oleh warga negara Indonesia yang bertempat tinggal di kawasan perbatasan Indonesia dengan penduduk negara tetangga untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari yang diatur secara khusus melalui *Border Trade Agreement* (BTA) dengan dasar pengaturan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 34 Tahun 2019 tentang Perdagangan Perbatasan.

BTA Indonesia dengan Negara Mitra

Indonesia berbatasan langsung dengan negara Malaysia, Filipina, Papua Nugini, serta Timor Leste dan telah memiliki Perjanjian Perdagangan Perbatasan dengan keempat negara tersebut yang mengatur pelaku lintas batas, jenis barang yang dapat diperdagangkan di perbatasan, dan besaran nilai transaksi maksimal (*threshold*

value) yang ditetapkan. Perjanjian Perdagangan Perbatasan atau *Border Trade Agreement* (BTA) Indonesia-Malaysia telah berlaku sejak tahun 1970, sedangkan BTA Indonesia-Filipina berlaku sejak tahun 1974. Sementara itu, perjanjian perdagangan perbatasan antara Indonesia dan Papua Nugini berlaku sejak tahun 1993, serta perjanjian perdagangan perbatasan Indonesia dan Timor Leste telah berlaku sejak tahun 2003.

Dari keempat perjanjian perdagangan perbatasan tersebut, peninjauan (*review*) baru dilakukan terhadap BTA Indonesia-Malaysia. BTA Indonesia-Malaysia pertama kali berlaku pada 24 Agustus 1970 dan ditinjau ulang pada 21-22 Juli 2009 di Bandung. Selanjutnya kesepakatan secara substansi terjadi pada 21 Maret 2022, yang kemudian ditandatangani oleh Menteri Perdagangan RI dan Menteri Investasi, Perdagangan dan Perindustrian Malaysia pada 8 Juni 2023 di Putrajaya, Malaysia.

Pembaruan BTA dilakukan dengan mempertimbangkan kondisi dan perubahan terbaru, termasuk pemenuhan kebutuhan masyarakat, pengaturan mekanisme, serta peningkatan pengawasan pelaksanaannya. *Review* BTA ini akan menggantikan BTA Indonesia-Malaysia 1970 setelah kedua negara melanjutkan proses ratifikasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku di masing-masing negara sebelum BTA diberlakukan untuk memfasilitasi masyarakat di perbatasan. BTA berbeda dengan bentuk kerja sama perdagangan lainnya seperti *Free Trade Agreement*, meskipun kedua negara merupakan anggota ASEAN. Dalam BTA, masyarakat kawasan perbatasan diberikan pengecualian ketentuan ekspor dan impor dengan tujuan tidak memberatkan masyarakat di perbatasan.

Dalam *Review* BTA Indonesia-Malaysia terbaru, tidak terdapat perubahan besaran *threshold value* yang masih ditetapkan sebesar 600 Ringgit Malaysia (RM) per orang per bulan, namun perubahan dilakukan pada daftar jenis barang dan *Entry/Exit Points*. Daftar barang yang dipertukarkan pada BTA 1970 sama untuk kedua negara, sedangkan daftar barang pada *review* BTA terbaru menerapkan *dual list of*

goods, di mana daftar barang Indonesia terdiri dari 60 produk dan daftar barang Malaysia 32 produk (Tabel 1). *Dual list of goods* ini digunakan untuk mengakomodir perbedaan kebutuhan masyarakat perbatasan kedua negara dan untuk mempermudah pengawasan. Sementara itu, *Entry/Exit Points* merujuk pada hasil *review Border Crossing Agreement* (BCA) Indonesia-Malaysia yang ditetapkan sebanyak 14 *Entry/Exit Points* baik darat maupun laut. Namun demikian, dari 14 *Entry/Exit Points* yang disepakati dalam BCA, belum semua *Entry/Exit Points* tersebut memiliki Pos Lintas Batas Negara (PLBN) atau kesiapan infrastruktur untuk perdagangan perbatasan, khususnya unsur pemeriksaan bea cukai dan karantina.



Tabel 1. Daftar Barang dalam *Border Trade Agreement* (BTA) Indonesia–Malaysia

Daftar Barang Indonesia				Daftar Barang Malaysia	
No.	Produk	No.	Produk	No.	Produk
1	Apel	33	Garam beryodium	1	Kacang dan kacang tanah
2	Pisang (dalam bentuk hijau matang dan tanpa tandan)	34	Lemon (<i>citrus lemon</i> , <i>citrus limonum</i>) dan limau (<i>citrus aurantifolia</i> , <i>citrus latifolia</i>)	2	Telur burung, dalam cangkang, segar diawetkan atau dimasak
3	Kacang dan kacang tanah	35	Leci	3	Telur burung, tidak dalam cangkang, dan kuning telur, segar, kering, dimasak dengan dikukus atau direbus dalam air. Dibentuk, beku atau diawetkan, baik dengan tambahan gula atau pemanis atau tidak
4	Air mineral dalam kemasan botol	36	Mangga	4	Mentega dan margarin
5	Mentega, margarin	37	Manggis	5	Kue, roti, kue kering, wafer, biskuit
6	Kue, roti, kue kering	38	Daging dan produk daging binatang jenis lembu, segar, dingin, atau beku	6	Makanan ringan kaleng dan kemasan
7	Makanan ringan kaleng dan kemasan	39	Melon	7	Minuman kaleng (kecuali yang mengandung alkohol)
8	Minuman kaleng, kecuali minuman beralkohol	40	Susu (dipasteurisasi dan semua jenis produk olahan susu)	8	Coklat/olahan makanan lainnya mengandung kakao (tanpa mengandung alkohol)
9	Ikan kaleng	41	Pupuk anorganik	9	Krustasea, baik dalam cangkang atau tidak, hidup, segar, dingin, beku, kering, diasinkan atau dalam air garam, krustasea dalam cangkang, dimasak dengan dikukus atau direbus dalam air
10	Wortel dan lobak	42	Jeruk	10	Ikan asap kering, diasinkan atau dalam air garam, dimasak maupun tidak sebelum atau selama proses pengasapan
11	Cabai	43	Tikar pandan	11	Unggas segar, dingin, atau beku
12	Coklat (semua jenis coklat olahan, tanpa kandungan alkohol)	44	Pepaya	12	Ikan segar, beku atau dingin, kecuali potongan ikan
13	Pengelantang pakaian	45	Pir	13	Susu <i>full cream</i> atau susu skim sebagian atau sepenuhnya
14	Pewarna pakaian	46	Lada (kering; ditumbuk atau bubuk)	14	Mi instan
15	Kopi	47	Pastisida	15	Ikan hidup
16	Kosmetik	48	Nanas (tanpa mahkota)	16	Unggas hidup, ayam dari spesies <i>Gallus domesticus</i>
17	Deterjen	49	Kentang (segar atau beku; diiris atau dipotong; mentah atau dimasak dengan dikukus atau direbus dalam air)	17	Domba atau kambing hidup
18	Popok	50	Alat untuk doa dan perlengkapannya	18	Daging binatang jenis lembu, segar, dingin, atau beku
19	Buah naga	51	Saus dan pasta (kedelai, tomat, cabai, balacan, dll)	19	Daging domba atau kambing, segar, dingin, atau beku
20	Ikan asap kering, diasinkan atau dalam air garam, dimasak maupun tidak sebelum atau selama proses pengasapan	52	Sosis (ayam dan sapi)	20	Bumbu campuran
21	Durian	53	Bawang merah	21	Moluska, baik dalam cangkang atau tidak, hidup, segar, dingin atau beku, kering atau asin
22	Telur (telur unggas), segar atau diasinkan dalam air garam	54	Sampo	22	Kentang
23	Tali pancing/senar pancing	55	Sabun	23	Madu alami mentah dan produk madu alami kemasan
24	Pembersih lantai	56	Sirup dan karamel	24	<i>Rice vermicelli</i> (termasuk bihin)/ soun
25	Unggas segar, dingin, atau beku dan produk-produk unggas	57	Tepung tapioka	25	Garam
26	Ikan segar, beku, atau dingin (kecuali potongan ikan)	58	Teh	26	Saus – Cabai, Tomat, Ikan, Kedelai, dan lainnya
27	Jus buah dan jus sayuran (tidak difermentasi, tidak mengandung alkohol, mengandung tambahan gula atau pemanis lainnya atau tidak)	59	Pasta gigi	27	Produk rumput laut (segar/kering/setengah diproses)
28	Bawang putih (segar atau beku; kering; utuh; dipotong atau diiris; bubuk)	60	Sayuran mentah atau dimasak dengan dikukus atau direbus dalam air	28	Sabun
29	Anggur			29	Kembang gula
30	Jambu			30	Sayuran mentah atau dimasak dengan dikukus atau direbus dalam air
31	Herbisida			31	Sayuran
32	Mi instan			32	Preparat pencuci (termasuk deterjen, pengelantang, dan semua produk yang digunakan untuk mencuci dan membersihkan)

Sumber: Lampiran I Review BTA Indonesia–Malaysia (2023)

Sementara itu, ketiga perjanjian perdagangan perbatasan lainnya dengan Filipina, Papua Nugini, dan Timor Leste hingga saat ini belum dilakukan *review*. Berbeda dengan daftar rincian barang dalam BTA Indonesia-Malaysia terbaru, rincian barang yang dapat diperdagangkan di kawasan perbatasan Indonesia dengan negara Filipina, Papua Nugini, dan Timor Leste masih bersifat umum (Tabel 2).

Tabel 2. Daftar Barang dalam *Border Trade Agreement (BTA)* Indonesia dengan Filipina, Papua Nugini, dan Timor Leste

	BTA Indonesia-Filipina 1974	BTA Indonesia-Papua Nugini 1993	BTA Indonesia-Timor Leste 2003.
Threshold Value	USD 150/Orang/Sekali Pelayaran USD 1.500/Kapal (kumpit)/ Sekali Pelayaran	USD 300/Orang/Bulan	USD 50/Orang/Hari
Daftar Barang	<ul style="list-style-type: none"> Indonesia: Produk Pertanian dan Produk lain (kecuali mineral oil dan ores) Filipina: Barang-barang konsumsi kebutuhan sehari-hari termasuk peralatan rumah tangga dan perkakas, yang dibutuhkan oleh industri 	<ul style="list-style-type: none"> Pakaian dan barang lain yang dibawa ketika melewati batas Barang untuk higienitas personal Alat olah raga dan berkemah (kecuali senjata api) Alat dan material berkebu Peralatan rumah tangg Barang personal (perhiasan, arloji, korek dengan nilai di bawah USD 300) Makanan Ternak yang tetap tunduk pada ketentuan karantina 	<ul style="list-style-type: none"> Produk pertanian Barang yang diproduksi kawasan perbatasan Peralatan berkebun desa Peralatan dan material bangunan desa Penerangan desa Peralatan rumah tangga desa Perlengkapan masak desa Pakaian untuk keperluan pribadi Barang lain yang dibutuhkan untuk keperluan atau konsumsi harian

Sumber: BTA Indonesia-Filipina (1974), BTA Indonesia-Papua Nugini (1993), BTA Indonesia-Timor Leste (2003)

Pusat Logistik Berikat (PLB) Bahan Pokok

Pusat Logistik Berikat (PLB) Bahan Pokok merupakan salah satu solusi dan fasilitasi dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam rangka pemenuhan bahan pokok di kawasan perbatasan Indonesia-Malaysia. PLB Bahan Pokok adalah PLB yang menimbun bahan pokok terutama untuk tujuan distribusi selain kepada perusahaan industri. Pelintas batas dapat melakukan impor barang melalui PLB Bahan Pokok yang berada di kawasan perbatasan, impor barang hanya dapat dilakukan oleh pelintas batas yang memiliki Kartu Identitas Lintas Batas (KILB). Nantinya semua barang bahan pokok di dalam daftar barang BTA yang masuk dari luar negeri (Malaysia) dapat

ditimbun di pusat logistik ini, sementara bea masuk dan pajak dalam rangka impor (PDRI) belum dibayar.

Dalam skema perdagangan perbatasan Indonesia-Malaysia, kuota yang diberikan kepada masyarakat adalah RM 600/orang/bulan sehingga belanja di PLB ini akan dibebaskan pajaknya jika masih dalam batas kuota tersebut. Saat ini Ditjen Bea dan Cukai telah meresmikan PLB Bahan Pokok di Entikong dengan memberikan izin operasional dan rekomendasi pengoperasian ke beberapa pengusaha untuk menjalankan aktivitas perdagangan di PLB Bahan Pokok Entikong. Untuk itu, keberadaan PLB Bahan Pokok diharapkan akan



Sumber: www.freepik.com

memudahkan warga di kawasan perbatasan untuk memperoleh barang kebutuhan sehari-hari. PLB Bahan Pokok diharapkan akan menciptakan *multiplier effect* perekonomian kawasan perbatasan. Selain faktor kemudahan, manfaat lain adalah lebih efisien karena keberadaan PLB Bahan Pokok membuat warga di kawasan perbatasan tidak perlu mengeluarkan biaya transportasi untuk membeli kebutuhan sehari-hari dari negara tetangga, terutama untuk kawasan perbatasan yang berbatasan laut dengan negara tetangga.

Perdagangan Ekspor Impor di Kawasan Perbatasan

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari kegiatan *Focus Group Discussion* yang diselenggarakan oleh Pusat Kebijakan Ekspor Impor dan Pengamanan Perdagangan bersama dengan Direktorat Fasilitas Ekspor dan Impor pada April 2023, masyarakat Indonesia di perbatasan Malaysia masih cukup bergantung pada produk-produk asal Malaysia. Selain itu, isu pengawasan juga perlu ditinjau lebih lanjut karena masih kurangnya pengawasan di perbatasan yang menyebabkan terjadinya penyelundupan melalui

jalur-jalur tidak resmi. Selain itu, masyarakat dan pelaku usaha di kawasan perbatasan menginginkan PLBN bukan hanya sebagai jalur skema perdagangan perbatasan dengan menggunakan BTA, namun ditingkatkan menjadi perdagangan ekspor impor konvensional.

Di sisi lain, sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan, untuk dapat digunakan untuk kegiatan ekspor dan impor, PLBN harus memenuhi ketentuan untuk ditetapkan menjadi pelabuhan internasional untuk kegiatan ekspor dan impor. Selain itu, mengacu pada Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 25 Tahun 2022 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor, terdapat pengaturan terkait pemasukan beberapa komoditas yang hanya boleh melalui pelabuhan tertentu. Hal ini juga tidak terlepas dari pelaksanaan pengawasan baik *border* maupun *post border*. Oleh karena itu, terlepas dari dukungan kebijakan dalam konteks perdagangan perbatasan, Pemerintah perlu memperhatikan perdagangan ekspor dan impor konvensional di kawasan perbatasan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal tersebut dapat menjadi salah satu langkah antisipasi kegiatan perdagangan ilegal atau penyalahgunaan KILB perdagangan perbatasan.

Meskipun demikian, Pos Lintas Batas Negara (PLBN) selama ini belum dimanfaatkan secara optimal untuk kegiatan ekspor, hanya terbatas pada ekspor dengan komoditas hasil pertanian dan perikanan dalam jumlah kecil dan terbatas pada komoditas yang belum melalui proses pengolahan. Hal tersebut cenderung memberikan manfaat bagi Malaysia karena nilai tambah yang diperoleh dengan mengolah menjadi barang jadi dan dijual kembali dengan harga yang lebih tinggi. Kedepannya diharapkan PLBN dapat dimanfaatkan untuk perdagangan luar negeri yang bernilai tambah bagi masyarakat perbatasan. Sementara itu, salah satu contoh kasus di Entikong Kalimantan Barat, untuk mendukung aktivitas impor, PLBN belum memiliki fasilitas pendukung seperti Terminal Barang Internasional (TBI) dan Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Walaupun TBI Entikong sudah lama diresmikan, namun belum tersedia jalur khusus (*dedicated line*) dari TBI

Entikong ke TBI Tebedu Malaysia karena masih terkendala beberapa hal, utamanya di sisi Indonesia. Karena belum adanya *dedicted line* tersebut, maka diperlukan Tempat Penimbunan Sementara (TPS) untuk tujuan *clearance* bagi Bea dan Cukai.

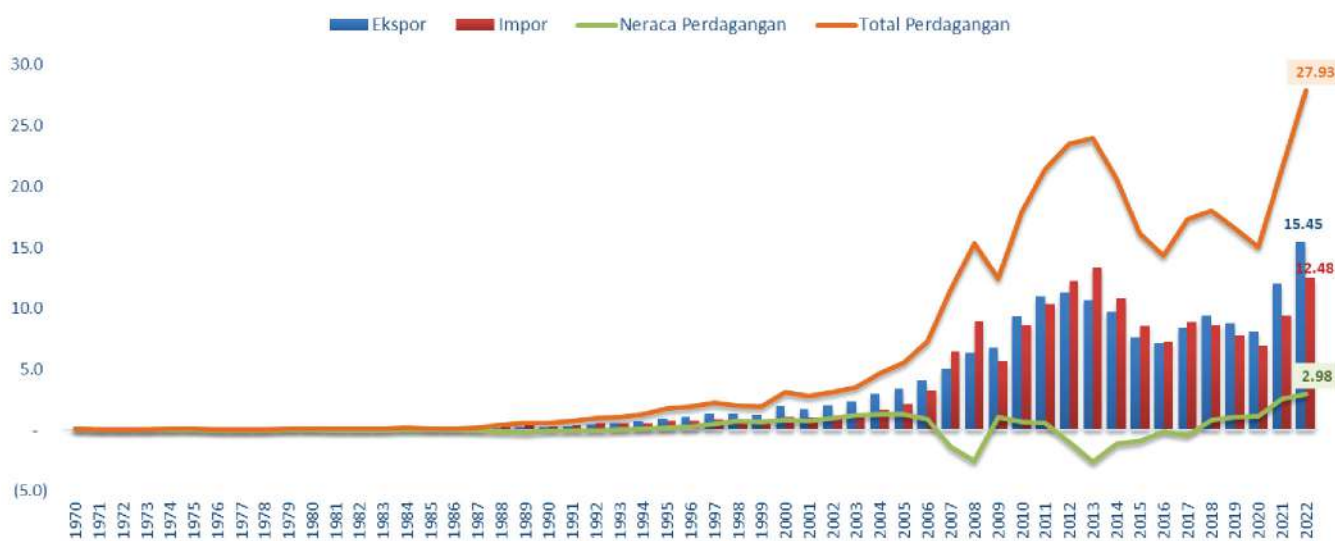
Kinerja perdagangan ekspor dan impor konvensional di empat PLBN yang tercatat oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Perbatasan Kalimantan menunjukkan bahwa nilai ekspor melalui empat PLBN di Kalimantan pada tahun 2022 mengalami pertumbuhan positif sebesar 46,55% dibanding tahun sebelumnya (Tabel 3). Hal ini sebenarnya menjadi peluang bagi Indonesia karena masyarakat perbatasan Indonesia sudah mulai melakukan kegiatan ekspor konvensional meskipun masih dalam nilai dan volume yang kecil dan terbatas pada produk sayuran, buah-buahan, dan ikan.

Tabel 3. Kinerja Ekspor dan Impor Melalui PLBN Kalimantan

Satker	Ekspor (Miliar Rupiah)			Pertumbuhan (%) 2022/2021	Impor (Miliar Rupiah)			Pertumbuhan (%) 2022/2021
	2021	2022	Jan-Mar 2023		2021	2022	Jan-Mar 2023	
KPPBC TMP C Entikong	-	-	23.68	-	1.01	-	-	(100.00)
KPPBC TMP C Jagoi Babang	163.77	179.69	46.70	9.72	9.97	-	-	(100.00)
KPPBC TMP C Nanga Badau	-	-	0.21	-	-	8.20	6.99	-
KPPBC TMP C Sintete Aruk	0.14	18.29	8.23	13,270.44	104.40	-	-	(100.00)
Total	163.91	240.21	78.83	46.55	115.38	8.20	6.99	(92.89)

Sumber: KPPBC Perbatasan (2023), diolah BKPerdag

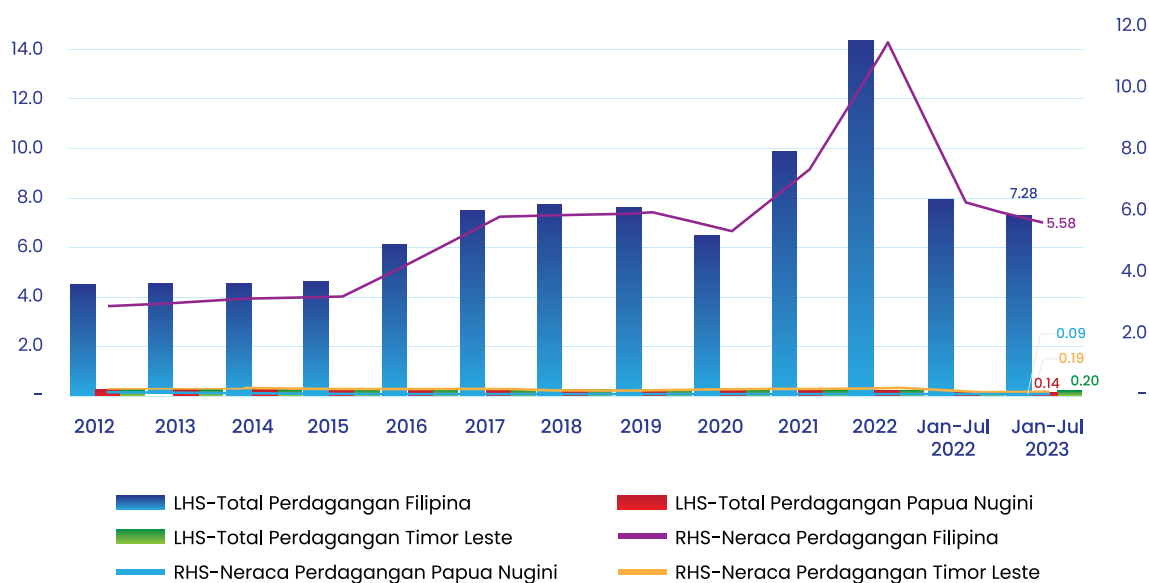
Secara umum, total perdagangan Indonesia-Malaysia dari tahun 1970 hingga 2022 menunjukkan tren kenaikan rata-rata 15,37% per tahun. Indonesia beberapa kali mengalami defisit utamanya pada tahun 2012-2017, meskipun setelah itu dari tahun 2018 hingga periode Januari-Juli 2023 Indonesia selalu mencatatkan surplus perdagangan dengan Malaysia (Grafik 1). Pada periode Januari-Juli 2023, total perdagangan Indonesia-Malaysia mencapai USD 13,67 Miliar dengan surplus sebesar USD 1,21 Miliar. Sementara itu, total perdagangan kedua negara pada 2022 mencapai USD 27,93 Miliar. Selama 2022, ekspor Indonesia tercatat sebesar USD 15,45 Miliar dan impor Indonesia senilai USD 12,48 Miliar. Indonesia mencatat surplus USD 2,98 Miliar terhadap Malaysia.



Gambar 1. Perkembangan Perdagangan Indonesia dengan Malaysia Periode 1970 – 2022 (USD Miliar)

Sumber: WITS (2023), diolah BKPerdag

Sementara itu, kinerja perdagangan Indonesia dengan Filipina, Papua Nugini, dan Timor Leste juga menunjukkan tren positif dalam periode sepuluh tahun terakhir (Grafik 2). Kinerja positif perdagangan Indonesia dengan Malaysia, Filipina, Papua Nugini, dan Timor Leste tersebut dapat ditingkatkan melalui pemanfaatan potensi pengembangan sektor industri di kawasan perbatasan untuk memberikan nilai tambah ekspor, utamanya dengan Malaysia dimana saat ini masyarakat perbatasan Indonesia dengan Malaysia masih cenderung bergantung pada produk-produk asal Malaysia.



Gambar 2. Perkembangan Perdagangan Indonesia dengan Filipina, Papua Nugini, dan Timor Leste Periode 2012– 2023* (USD Miliar)

Keterangan: *Januari–Juli 2023

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Rekomendasi Kebijakan

Tindak lanjut penyelesaian *Review* BTA Indonesia-Malaysia memerlukan perhatian, khususnya dalam hal ratifikasi, sosialisasi, dan pengawasan implementasinya. Implementasi *Review* BTA Indonesia-Malaysia ditargetkan oleh Pemerintah dapat mulai berlaku pada awal tahun 2024 sehingga diperlukan dukungan kebijakan untuk mengatur lebih lanjut perdagangan perbatasan.

Dalam PP Nomor 34 Tahun 2019 tentang Perdagangan Perbatasan, Menteri Perdagangan diamanatkan untuk mengatur lebih detil terkait rincian jenis barang yang dapat dilakukan perdagangan perbatasan sesuai dengan *Border Trade Agreement* (BTA) yang sudah disepakati dengan negara mitra. Selain itu, PP Nomor 34 Tahun 2019 juga mengamanatkan kepada Menteri

Perdagangan untuk mengatur ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan. Oleh karena itu, diperlukan tinjauan kebijakan lebih lanjut dalam rangka penyusunan pengaturan dan ketentuan perdagangan perbatasan sehingga implementasi kebijakan yang ada dapat tepat guna dan secara nyata dirasakan manfaatnya bagi masyarakat di kawasan perbatasan dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari.

Berdasarkan hasil analisis biaya dan manfaat yang dilakukan oleh Pusat Kebijakan Ekspor Impor dan Pengamanan Perdagangan (2023), Kementerian Perdagangan dapat mempertimbangkan penyusunan peraturan perundangan terkait perdagangan perbatasan sesuai dengan amanat PP Nomor 34 Tahun 2019 dengan pertimbangan biaya dan manfaat antara lain sebagai berikut.

Tabel 4. Pertimbangan Manfaat dan Biaya Penyusunan Peraturan Menteri Perdagangan terkait Perdagangan Perbatasan

	Manfaat	Biaya
Rincian Jenis Barang	Memberikan legalitas, penguatan dan kepastian hukum bagi institusi yang melakukan pelayanan dan pengawasan perdagangan lintas batas karena rincian jenis barang diatur lebih jelas dan terintegrasi dalam satu dokumen peraturan.	Apabila daftar barang diatur lebih rinci termasuk penetapan kode HS maka diperlukan klasifikasi lebih lanjut untuk setiap lampiran BTA Indonesia dengan keempat negara yang kemungkinan dapat berbeda karena perbedaan karakteristik jenis barang pada lampiran masing-masing BTA.
	Memberikan kemudahan dan kejelasan bagi masyarakat perbatasan karena rincian jenis barang diatur lebih jelas dan terintegrasi dalam satu dokumen peraturan. Permendag seyogyanya juga dapat mengkomodir setiap perubahan daftar jenis barang sesuai BTA.	Dengan adanya rincian jenis barang, terdapat kemungkinan pembatasan barang kebutuhan sehari-hari yang justru dibutuhkan oleh warga masyarakat di kawasan perbatasan yang tersedia dari negara tetangga terkait.
	Apabila rincian barang diatur lebih rinci hingga penetapan kode HSnya, akan meminimalisir potensi pelanggaran dan sengketa di lapangan. Selain itu, dengan ditetapkan kode HS maka pencatatan arus keluar masuk barang melalui perdagangan perbatasan akan lebih optimal.	Timbulnya tambahan biaya yang diperlukan bagi unit terkait dalam penyusunan peraturan dan pengawasan perdagangan perbatasan.

	Manfaat	Biaya
Pengawasan	<p>Penentuan rincian jenis barang akan memudahkan dalam proses pengawasan barang kebutuhan sehari-hari yang masuk/keluar perbatasan, termasuk di dalamnya akan memberikan kejelasan pembagian tugas dan fungsi unit yang melakukan pengawasan terhadap kegiatan perdagangan perbatasan. Dalam hal ini, perlu diatur secara umum bahwa setiap unit melakukan fungsi pengawasan sesuai dengan kewenangannya dan peraturan perundang-undangan yang berlaku karena pengaturan pengawasan yang ada saat ini sudah tersedia.</p>	<p>Pengaturan terkait pengawasan perdagangan perbatasan yang dibuat secara umum menyebabkan masyarakat, khususnya para pelintas batas yang melakukan perdagangan, tidak memiliki informasi yang memadai tentang hal-hal yang harus dicermati atau diantisipasi sehubungan dengan kewenangan pengawasan tersebut.</p>
	<p>Kebijakan ini merupakan upaya pemerintah dalam perlindungan konsumen. Barang kebutuhan sehari-hari bagi warga masyarakat di kawasan perbatasan yang masuk tanpa persyaratan perijinan Larangan dan Pembatasan (Lartas) berpotensi akan membahayakan konsumen. Oleh karena itu, dibutuhkan koordinasi pengawasan antara instansi pusat dan daerah agar pengawasan lebih optimal.</p>	<p>Terjadinya peningkatan anggaran pengawasan barang di kawasan perbatasan untuk masing-masing instansi terkait dengan adanya implementasi fungsi pengawasan. Anggaran yang meningkat tersebut timbul sebagai akibat adanya penambahan sumber daya manusia yang sebelumnya dinilai belum optimal untuk melakukan fungsi pengawasan atas lalu lintas barang di kawasan perbatasan.</p>
	<p>Terkait dengan ditemukannya fakta bahwa terdapat beberapa warga di kawasan perbatasan yang memperdagangkan kembali barang yang dibeli dengan skema perdagangan perbatasan, perlu adanya kajian lebih lanjut tentang pengawasan kegiatan memperdagangkan barang yang seharusnya digunakan untuk kebutuhan sehari-hari. Salah satu pengawasan yang diusulkan dalam diskusi dalam kegiatan analisis ini adalah perlunya pembatasan nilai beli untuk setiap produk sejumlah nilai <i>threshold</i> yang telah disepakati.</p>	<p>Terkait dengan pandangan perlu adanya instrumen kebijakan terkait dengan pembatasan nilai pembelian satu jenis barang kebutuhan sehari-hari, diperlukan kecermatan dalam menetapkan persentase jumlah yang diizinkan bagi warga untuk dapat membelanjakan satu jenis barang kebutuhan sehari-hari. Jumlah persentase yang ditetapkan harus mencerminkan kondisi <i>real</i> kehidupan warga masyarakat sehingga warga di kawasan perbatasan terhindar dari kerugian materil.</p>
	<p>Fungsi pengawasan yang dilakukan oleh instansi terkait di kawasan perbatasan akan mencegah upaya penyelundupan yang akan merugikan perekonomian Indonesia baik di tingkat lokal maupun nasional serta dapat melindungi masyarakat dari dampak negatif yang membahayakan keselamatan, keamanan, kesehatan, dan pelestarian fungsi lingkungan serta moral (K3LM).</p>	
	<p>Menjaga kredibilitas pemerintah, dalam hal ini Menteri Perdagangan, dalam menjalankan amanat PP No. 34 Tahun 2019.</p>	



Sebagai bentuk pengawasan sebagaimana temuan di lapangan, perlu adanya koordinasi dengan instansi terkait untuk memastikan bahwa perdagangan perbatasan dilakukan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan jumlah serta cakupan barang yang diperjualbelikan sesuai dengan lampiran rincian jenis barang dalam BTA. Selain itu, diperlukan penguatan fungsi pengawasan terhadap barang-barang yang dapat membahayakan keselamatan, keamanan, kesehatan, dan pelestarian fungsi lingkungan serta moral (K3LM). Kebijakan tersebut perlu didukung oleh strategi sosialisasi yang efektif disertai dengan penyesuaian pada aspek atau kebijakan lainnya yang mempengaruhi implementasi kebijakan ini, antara lain:

- a. Perlu penyesuaian dan penyelarasan beberapa ketentuan lartas dalam Pemendag Nomor 25 Tahun 2022 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor, diantaranya terkait ketentuan pelabuhan masuk impor produk tertentu (utamanya untuk produk makanan dan minuman) serta ketentuan impor melalui Pusat Logistik Berikat di kawasan perbatasan.
- b. Perlu harmonisasi dan penyelarasan implementasi kebijakan ekspor impor di perbatasan dengan ketentuan dari instansi terkait kekarantinaan.
- c. Perlu penyelarasan persepsi atas kebijakan afirmatif kepabeanan berupa PLB Bahan Pokok antar Kementerian/Lembaga terkait, dimana atas barang yang masuk ke PLB Bahan Pokok (kawasan pabean) belum diperlakukan sebagai barang impor, artinya seperti memindahkan toko dari luar negeri ke kawasan perbatasan.
- d. Perlu skema pengawasan pelaksanaan PLB Bahan Pokok di kawasan perbatasan untuk memastikan bahwa barang yang akan dimasukkan, ditimbun dan dikeluarkan dari PLB Bahan Pokok adalah barang-barang yang benar-benar dibutuhkan masyarakat perbatasan dalam waktu cepat dan untuk kebutuhan sehari-hari.
- e. Diperlukan sosialisasi di wilayah perbatasan dengan *stakeholder* terkait pelaksanaan peraturan perdagangan di perbatasan, terlebih pada penegakan hukum aturan tanpa melepaskan kultur budaya dan kearifan lokal wilayah terkait.

Biodata Penulis



Farida Rahmawati, STP



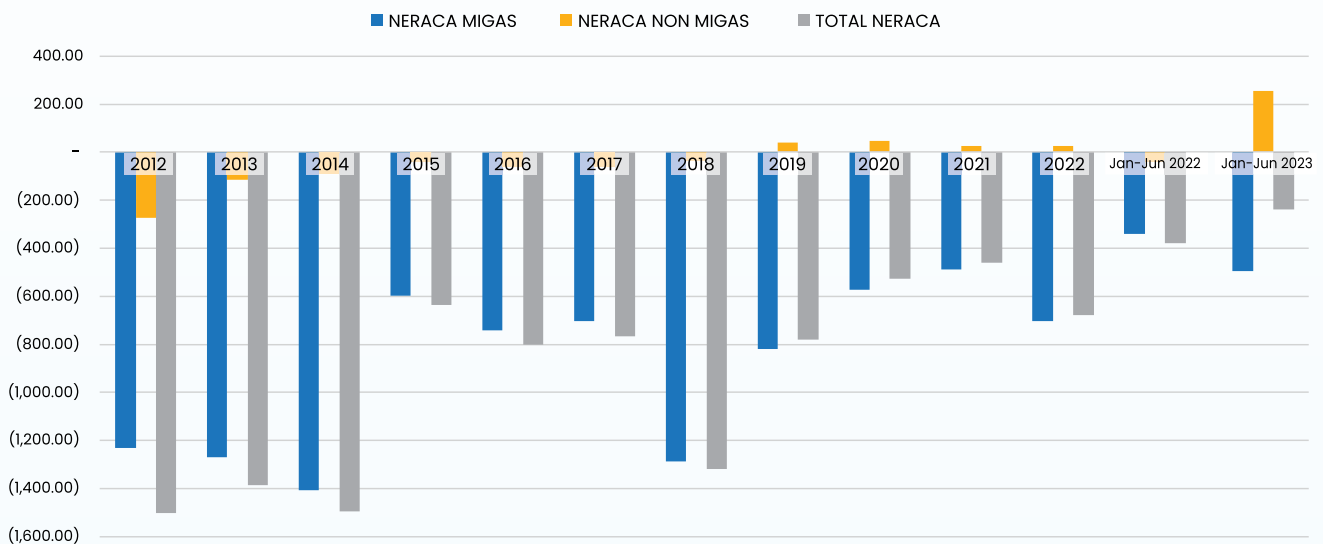
Analisis Perdagangan Ahli Pertama



farida.rahmawati@kemendag.go.id

Neraca Perdagangan Non Migas Indonesia dengan Qatar: Dari Defisit Ke Surplus

Qatar adalah sebuah negara kecil di Timur Tengah berukuran 11.610 km² yang terletak di semenanjung jazirah Arab dengan jumlah penduduk sekitar tiga juta orang dan pendapatan per kapita USD 83,89 Ribu, tertinggi nomor tiga di dunia setelah Luxemburg dan Swiss (IMF, 2023). Qatar merupakan negara penghasil minyak sehingga perdagangan bilateral Indonesia dengan Qatar masih didominasi oleh perdagangan migas yang nilainya fluktuatif. Pada tahun 2012–2018 nilai total perdagangan kedua negara berkisar USD 1,50 – 1,60 Miliar dan neraca perdagangan selalu menghasilkan defisit bagi Indonesia.



Gambar 1. Kinerja Neraca Perdagangan Migas dan Non Migas Indonesia dengan Qatar (2012–2023*)

Keterangan: *Januari–Juni

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag



Neraca perdagangan migas antara Indonesia dengan Qatar selalu defisit bagi Indonesia sejak tahun 2012 sampai dengan tahun 2023, namun demikian defisitnya mengalami tren yang menurun (Gambar 1). Sementara neraca perdagangan non migas kedua negara juga menghasilkan defisit bagi Indonesia pada periode 2012–2018. Namun demikian, sejak 2019 hingga saat ini telah terjadi surplus bagi Indonesia dalam perdagangan non migas dikarenakan tren peningkatan ekspor non migas lebih besar dari tren peningkatan impornya, yakni 29,88% dibandingkan 21,70%. Bahkan, pada periode Januari–Juni 2023 peningkatan ekspor non migas sebesar 213,07%, dari USD 117,19 Juta pada Januari–Juni 2022 menjadi USD 366,89 Juta pada Januari–Juni 2023. Dengan demikian, defisit Januari–Juni 2022 senilai USD 37,86 Juta telah berubah menjadi surplus sebesar USD 255,73 Juta pada Januari–Juni 2023.

Pada periode Januari–Juni 2023, ekspor produk non migas Indonesia ke Qatar meningkat 213,07%, sementara impor non migas Indonesia dari Qatar menurun 28,31%. Ekspor non migas Indonesia ke Qatar utamanya adalah Kapal Laut, Logam dan Produk Logam, Elektronik, dan Otomotif. Tiga produk ekspor utama pada periode Januari–Juni 2023 tumbuh di atas 300%. Sementara impor non migas Indonesia dari Qatar utamanya adalah Sulfur, Aluminium, dan Pupuk Urea. Pada periode Januari–Juni 2023 impor Sulfur senilai USD 26,40 Juta, turun 70,23% dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya. Impor Aluminium senilai USD 26,12 Juta atau naik 42,21%, dan impor Pupuk Urea senilai USD 10,97 Juta baru terjadi selama 10 tahun terakhir. Memperhatikan nilai total perdagangan Indonesia dengan Qatar periode Januari–Juni 2023 sebesar USD 975,33 Juta, diperkirakan total perdagangan kedua negara pada Desember 2023 dapat mencapai USD 1,95 Miliar.

Tabel 1. Perdagangan Bilateral Indonesia dengan Qatar 2018–2023*

Nilai Dalam USD Juta									
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	Jan–Jun 2022	Jan–Jun 2023	Perub (%) 2023 Yoy	Tren (%) 2018–2022
Ekspor	91,18	168,39	184,31	217,17	296,77	117,19	368,68	214,59	29,88
– Migas	0,00	–	–	0,00	0,01	0,00	1,78	105.254,25	–
– Non Migas	91,18	168,39	184,31	217,17	296,76	117,19	366,89	213,07	29,88
Impor	1.411,28	947,29	710,78	675,78	974,04	495,80	606,66	22,36	(10,23)
– Migas	1.288,33	818,87	572,42	486,54	703,63	340,74	495,50	45,42	(15,89)
– Non Migas	122,95	128,42	138,36	189,24	270,41	155,05	111,16	(28,31)	21,70
Total Perdagangan	1.502,46	1.115,68	895,09	892,95	1.270,81	612,99	975,33	59,11	(5,42)
– Migas	1.288,33	818,87	572,42	486,54	703,64	340,74	497,28	45,94	(15,89)
– Non Migas	214,12	296,81	322,68	406,41	567,17	272,25	478,06	75,60	25,39
Neraca	(1.320,10)	(778,89)	(526,47)	(458,61)	(677,27)	(378,60)	(237,98)	(37,14)	–
– Migas	(1.288,33)	(818,87)	(572,42)	(486,54)	(703,62)	(340,74)	(493,71)	44,89	–
– Non Migas	(31,77)	39,98	45,95	27,93	26,35	(37,86)	255,73	(775,48)	–

Keterangan: * Januari–Juni

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag



Analisis Kinerja Ekspor Non Migas Indonesia Semester I-2023

Secara keseluruhan kinerja ekspor non migas Indonesia periode Januari-Juni (Semester 1) 2023 mengalami pertumbuhan negatif sebesar 9,32% (Tabel 2). Berdasarkan data realisasi ekspor Indonesia ke 50 negara tujuan ekspor utama pada periode tersebut, hanya 14 negara yang mengalami pertumbuhan positif dengan pertumbuhan ekspor tertinggi, yaitu Qatar Kenya, Estonia, Djibouti, Yordania, Kamboja, Meksiko, Uni Emirat Arab, Arab Saudi, Nigeria, Spanyol, RRT, Inggris, dan Polandia.

Selain RRT, negara-negara tujuan ekspor utama Indonesia seperti Amerika Serikat, Jepang, India, Malaysia, dan Filipina juga mengalami pertumbuhan negatif. Ekspor non migas Indonesia ke Malaysia mengalami penurunan cukup dalam yakni turun 23,78%, disusul Amerika Serikat turun 22,66%. Sementara Jepang turun 7,54%, India turun 7,62%, dan Filipina turun 4,66%. Ekspor non migas Indonesia ke RRT masih tumbuh positif namun pertumbuhannya hanya sebesar 7,44%, jauh dibandingkan pertumbuhan Januari-Juni 2022 yang mencapai 30,84%.

Tabel 2. Kinerja Ekspor Non Migas Indonesia ke 50 Negara Tujuan Ekspor Utama Periode 2018-2023*

Nilai USD Juta											
No.	Negara Tujuan	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Jun 2022	Jan-Jun 2023	Perub (%) 2023 yoy	Trend (%) 2018-2022	Pangsa (%) 2018-2022
	Dunia	162.840,94	155.893,74	154.940,75	219.362,08	275.906,08	133.226,69	120.813,68	(9,32)	14,98	100,00
1	Qatar	91,18	168,39	184,31	217,17	296,76	117,19	366,89	213,07	29,88	0,11
2	Kenya	301,95	220,60	388,31	532,52	475,06	139,21	236,28	69,73	19,57	0,17
3	Estonia	100,06	167,50	182,16	322,02	309,86	128,73	206,66	60,54	33,84	0,11
4	Djibouti	211,45	162,58	195,44	311,07	290,75	144,44	223,07	54,44	13,72	0,11
5	Yordania	108,70	108,36	98,13	310,04	592,14	284,81	364,75	28,07	55,92	0,21
6	Kamboja	525,40	606,16	541,20	531,17	725,62	367,13	457,66	24,66	5,27	0,26
7	Meksiko	893,30	919,98	861,55	1.262,07	1.589,89	781,05	928,55	18,88	15,83	0,58
8	Uni Emirat Arab	1.457,69	1.468,03	1.240,09	1.866,22	2.294,85	1.025,70	1.188,99	15,92	12,16	0,83
9	Arab Saudi	1.222,17	1.502,99	1.388,78	1.583,40	2.018,36	942,14	1.091,89	15,90	11,13	0,73
10	Nigeria	420,56	424,04	370,88	463,67	459,19	222,96	248,56	11,48	2,69	0,17
11	Spanyol	2.253,32	1.599,21	1.515,66	2.353,09	2.287,73	1.126,19	1.250,82	11,07	4,25	0,83
12	RRT	24.408,09	25.894,34	29.936,44	51.088,92	63.461,66	27.857,36	29.929,54	7,44	29,57	23,00
13	Inggris	1.464,46	1.351,14	1.283,07	1.476,74	1.658,42	787,28	837,13	6,33	3,43	0,60
14	Polandia	461,25	483,78	441,14	654,64	1.124,03	410,57	419,90	2,27	23,17	0,41
15	Hongkong	2.557,55	2.501,66	2.018,70	2.008,71	2.803,93	1.261,02	1.214,26	(3,71)	(0,35)	1,02
16	Pilipina	6.812,33	6.754,46	5.858,45	8.601,92	12.900,87	5.868,29	5.594,97	(4,66)	16,40	4,68
17	Peru	222,18	199,32	172,71	319,94	442,22	201,78	189,58	(6,05)	20,32	0,16
18	Vietnam	4.546,63	5.140,82	4.927,22	6.740,32	8.445,80	4.036,30	3.736,03	(7,44)	16,29	3,06
19	Jepang	16.307,85	13.814,42	12.885,29	16.984,25	23.199,43	10.839,67	10.022,12	(7,54)	9,49	8,41
20	Tanzania	263,19	262,85	244,10	361,94	275,96	153,41	139,56	(9,02)	4,23	0,10

Nilai USD Juta											
No.	Negara Tujuan	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Jun 2022	Jan-Jun 2023	Perub (%) 2023 yoy	Trend (%) 2018-2022	Pangsa (%) 2018-2022
21	Bangladesh	1.739,77	1.812,54	1.684,14	2.898,80	3.673,37	1.652,54	1.464,30	(11,39)	21,70	1,33
22	Kanada	913,77	858,12	789,09	1.063,34	1.275,50	650,90	575,29	(11,62)	9,21	0,46
23	Brasil	1.145,72	1.002,64	1.015,20	1.509,79	1.487,20	739,42	650,45	(12,03)	9,76	0,54
24	Swiss	669,93	740,72	2.398,14	1.315,70	1.882,58	1.431,19	1.255,18	(12,30)	30,23	0,68
25	Perancis	1.006,76	1.013,25	916,26	1.005,20	1.033,86	539,01	469,95	(12,81)	0,45	0,37
26	Taiwan	3.717,98	3.779,87	3.726,40	6.360,69	7.854,15	3.857,78	3.359,58	(12,91)	22,34	2,85
27	Jerman	2.707,71	2.405,49	2.456,28	2.914,62	3.206,05	1.628,97	1.414,42	(13,17)	5,44	1,16
28	Myanmar	896,66	874,48	1.031,53	1.116,41	944,33	461,95	394,40	(14,62)	3,54	0,34
29	Italia	1.920,89	1.749,31	1.746,24	2.805,74	3.127,96	1.499,74	1.278,42	(14,76)	15,58	1,13
30	Mesir	1.033,56	1.012,78	1.055,77	1.647,83	1.335,13	802,19	682,37	(14,94)	10,50	0,48
31	Australia	2.162,92	2.109,76	2.415,40	2.995,89	3.222,67	1.662,60	1.404,02	(15,55)	12,17	1,17
32	Singapura	9.002,43	9.437,16	8.533,32	8.083,29	9.729,99	5.209,64	4.374,36	(16,03)	0,01	3,53
33	India	13.667,79	11.700,62	10.178,99	13.112,58	23.285,67	11.414,26	9.403,19	(17,62)	12,52	8,44
34	Afrika Selatan	645,03	588,23	571,74	966,12	1.089,70	544,19	446,33	(17,98)	16,71	0,39
35	Thailand	5.723,75	5.461,03	4.543,31	5.872,36	6.872,34	3.519,00	2.843,47	(19,20)	4,48	2,49
36	Belgia	1.261,21	1.075,46	1.220,40	1.631,99	2.138,51	1.138,67	915,29	(19,62)	15,87	0,78
37	Argentina	238,34	202,22	158,91	280,73	310,15	145,12	114,39	(21,18)	8,92	0,11
38	Amerika Serikat	17.667,70	17.806,07	18.622,43	25.792,90	28.182,51	14.747,04	11.405,84	(22,66)	13,93	10,21
39	Malaysia	7.903,58	7.669,34	6.970,24	10.634,64	13.574,18	6.992,59	5.329,85	(23,78)	15,13	4,92
40	Selandia Baru	486,83	444,66	476,97	713,30	720,89	360,59	274,45	(23,89)	13,40	0,26
41	Chili	159,03	126,68	144,76	259,36	354,43	168,19	127,67	(24,09)	26,11	0,13
42	Korea Selatan	7.507,78	6.100,11	5.609,48	7.958,03	10.651,93	5.549,22	4.179,40	(24,68)	10,14	3,86
43	Turki	1.181,38	1.147,88	1.048,09	1.604,46	2.050,24	1.069,29	798,47	(25,33)	15,46	0,74
44	Sri Lanka	320,59	321,46	265,97	356,51	263,62	166,84	119,74	(28,23)	(2,83)	0,10
45	Pakistan	2.385,00	1.918,24	2.374,36	3.829,54	4.323,17	2.131,39	1.457,21	(31,63)	20,69	1,57
46	Kolumbia	141,08	140,08	125,36	332,54	255,09	122,33	83,08	(32,09)	22,73	0,09
47	Belanda	3.835,69	3.057,29	3.057,46	4.531,40	5.250,93	2.758,29	1.821,25	(33,97)	10,76	1,90
48	Denmark	201,27	195,33	163,90	201,83	709,32	135,41	88,24	(34,84)	29,07	0,26
49	Federasi Rusia	1.000,75	863,88	973,54	1.492,95	1.381,64	712,23	450,98	(36,68)	12,66	0,50
50	Oman	321,68	294,09	184,11	251,78	411,00	243,86	147,14	(39,66)	3,40	0,15
									96,50		

Keterangan: *Januari-Juni

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Analisis Kinerja Perdagangan Bilateral Indonesia dengan Qatar

Peningkatan ekspor non migas Indonesia ke Qatar sebesar 213,23% belum dapat mendorong peningkatan ekspor Indonesia ke dunia. Pangsa ekspor Indonesia ke Qatar belum mencapai 1% dari total ekspor Indonesia ke dunia. Namun demikian, pada periode Januari-Juni 2023 perubahan pangsa dari 0,09% menjadi 0,30% merupakan peningkatan yang signifikan yakni naik 245,23% (Lihat Tabel 3). Peningkatan ekspor non migas

Indonesia ke Qatar sebesar 213,23% telah merubah neraca perdagangan non migas Indonesia dengan Qatar dari semula defisit sebesar USD 37,86 Juta pada periode Januari-Juni 2022 menjadi surplus tiga digit USD 255,73 Juta pada periode yang sama tahun 2023.

Tabel 3. Ekspor, Impor, dan Neraca Non Migas Indonesia dengan Qatar Periode 2018–2023*

Nilai USD Juta								
Uraian	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Jun 2022	Jan-Jun 2023	Perub (%) 2023 Yoy
Ekspor Non Migas: Dunia	162.840,94	155.893,74	154.940,75	219.362,08	275.906,08	133.226,69	120.813,68	(9,32)
% Pangsa Qatar	0,06	0,11	0,12	0,10	0,11	0,09	0,30	245,23
Qatar								
Ekspor Non Migas	91,18	168,39	184,31	217,17	296,76	117,19	366,89	213,07
Impor Non Migas	122,95	128,42	138,36	189,24	270,41	155,05	111,16	(28,31)
Neraca Non Migas	(31,77)	39,98	45,95	27,93	26,35	(37,86)	255,73	

Keterangan: *Januari-Juni
Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Peningkatan ekspor non migas Indonesia ke Qatar pada Januari-Juni 2023 sebesar 213,80% atau senilai USD 366,02 Juta didominasi oleh ekspor non migas yang berupa produk hasil industri (mencapai 93,61%) (Tabel 4). Sepuluh produk ekspor utama tersebut adalah Logam dan Produk Logam, Otomotif, Kapal Laut, Kertas, Tekstil dan Produk Tekstil, Elektronik, Produk Kimia, Produk

Farmasi, Makanan Olahan da Kayu dan Produk Kayu. Pada tahun 2022, lima pangsa ekspor tertinggi adalah Logam dan Produk Logam dengan nilai ekspor sebesar USD 121,67 Juta, Otomotif senilai USD 49,91 Juta, Kapal Laut senilai USD 32,42 Juta, Kertas senilai USD 16,22 Juta, serta TPT senilai USD 15,42 Juta.

Tabel 4. Kinerja Ekspor 10 Produk Utama Indonesia ke Qatar Periode 2018–2023*

Nilai USD Juta										
No.	Uraian	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Jun 2022	Jan-Jun 2023	Perub (%) 2023 Yoy	Share (%) 2022
1.	Logam dan Produk Logam	89,62	166,20	180,31	213,78	295,66	116,64	366,02	213,80	100,00
2.	Otomotif	3,57	11,03	22,14	78,87	121,67	14,43	78,42	443,31	41,15
3.	Kapal Laut	-	58,19	81,31	31,98	32,42	32,42	196,81	507,08	10,97
4.	Kertas	17,33	17,15	11,38	8,58	16,22	7,81	9,12	16,69	(7,92)
5.	Tekstil dan Produk Tekstisl	4,44	5,44	4,51	9,34	15,42	7,53	5,25	(30,22)	5,22
6.	Elektronik	4,72	4,14	5,46	12,79	15,04	6,98	31,29	348,14	5,09
7.	Produk Kimia	10,96	9,91	8,82	9,93	7,85	3,27	4,10	25,67	(6,45)
8.	Produk Farmasi	0,01	0,85	0,08	3,73	6,55	4,15	2,09	(49,58)	2,21
9.	Makanan Olahan	5,13	5,89	5,08	3,80	5,90	2,48	3,10	24,56	(1,59)
10.	Kayu dan Produk Kayu	5,60	5,76	5,22	4,67	5,82	2,48	2,99	20,41	(1,32)
										93,61

Keterangan: *Januari-Juni
Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag



Berdasarkan hasil analisis, total nilai perdagangan bilateral Indonesia dengan Qatar pada periode 2012 sampai dengan 2022 mengalami penurunan rata-rata sebesar 5,42% per tahun. Impor migas Indonesia dari Qatar juga mengalami penurunan rata-rata sebesar 15,89% per tahun. Namun demikian, pada periode Januari-Juni 2023 dibandingkan Januari-Juni 2022 total perdagangan kedua negara mengalami pertumbuhan positif sebesar 59,11%. Ekspor non migas Indonesia pada periode tersebut juga meningkat signifikan yakni 213,07%. Bahkan, pada Januari-September 2023 ekspor non migas Indonesia ke Qatar naik 226% atau mencapai USD 514,32 Juta dan membuahkan surplus neraca non migas sebesar USD 357,64 Juta. Nilai total perdagangan kedua negara pada Januari-September 2023 juga naik menjadi USD 1,26 Miliar (BPS, 2023).

Dalam situasi dunia yang penuh ketidakpastian, Indonesia masih memiliki peluang untuk meningkatkan ekspor ke Qatar. Bahkan total perdagangan kedua negara diperkirakan dapat

mencapai USD 1,95 Miliar pada tahun 2023. Beberapa upaya telah dilakukan Indonesia guna terus mendorong peningkatan ekspor non migas ke Qatar. Salah satu upaya tersebut adalah melalui kunjungan Misi Dagang Menteri Perdagangan Indonesia ke Doha pada Oktober 2022 yang mempertemukan 11 pelaku usaha Indonesia dengan 42 pelaku usaha Qatar yang bergerak di bidang makanan, minuman, *furniture*, kertas dan alat tulis, produk kecantikan, ritel dan lainnya. Dari hasil *bisnis matching*, Indonesia juga berhasil membukukan potensi transaksi bisnis sebesar Rp 23,30 Miliar.

Biodata Penulis



 Nurlaila Nur Muhammad, SE., MA

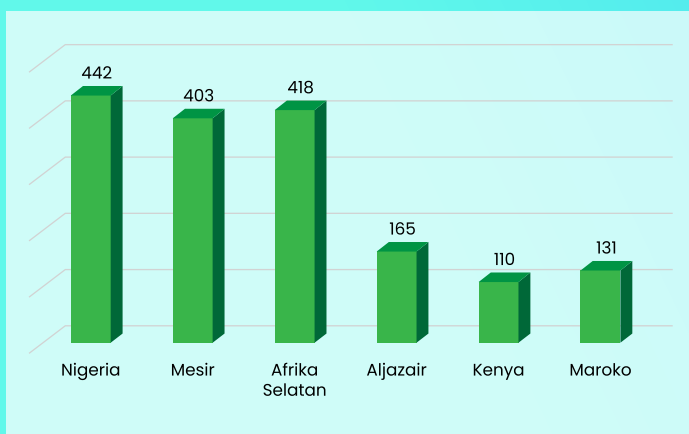
 Analis Perdagangan Ahli Utama

 nurlaila@kemendag.go.id

Kinerja dan Daya Saing Produk Ekspor Utama Indonesia di Afrika Selatan

Afrika Selatan merupakan salah satu negara dengan kinerja perekonomian yang cukup baik di kawasan Afrika. Selain itu, Afrika Selatan juga memiliki jumlah penduduk sebanyak 59,3 juta jiwa yang merupakan urutan terbesar keenam setelah Nigeria (206,1 juta), Ethiopia (114,9 juta), Mesir (102,3 juta), Republik Kongo (89,5 juta), dan Tanzania (59,7 juta) (Worldometer, 2022). Sementara dari sisi perekonomian, Afrika Selatan menempati urutan kedua di kawasan Afrika sebagai negara yang memiliki PDB terbesar setelah Nigeria dengan nilai USD 418 Miliar (Trading Economics, 2022) dan pendapatan per kapita sebesar USD 7.055 (The World Bank, 2022).

Meskipun sempat mengalami penurunan pendapatan per kapita di tahun 2019 (-1%) dan 2020 (-7,50%), pendapatan per kapita Afrika Selatan kembali naik secara signifikan di tahun 2021 dengan kenaikan sebesar 3,90%. Hal ini menunjukkan bahwa perekonomian Afrika Selatan kembali bertumbuh dan menjadi pasar yang sangat prospektif bagi Indonesia. Selain itu, Afrika Selatan juga merupakan salah satu negara potensial selain Nigeria, Mesir, Aljazair, Kenya, dan Maroko yang difokuskan sebagai negara tujuan ekspor non tradisional Indonesia di kawasan Afrika. Untuk itu upaya promosi ekspor ke Afrika Selatan perlu terus digencarkan.



Gambar 1. Perbandingan PDB Beberapa Negara Afrika (Dalam USD Miliar)

Sumber: Tradingeconomics (2022), diolah BKPerdag

Kinerja Ekspor Produk Utama Indonesia di Afrika Selatan

Berdasarkan data BPS (2023), ekspor Indonesia ke Afrika Selatan selama tiga tahun terakhir menunjukkan kinerja yang cukup baik. Hal ini ditunjukkan dengan nilai total ekspor Indonesia ke Afrika Selatan pada tahun 2022 yang telah mencapai USD 1,93 Miliar atau naik sebesar 16,6% dibandingkan tahun sebelumnya yang tercatat sebesar USD 1,65 Miliar (Tabel 1). Sementara pertumbuhan ekspor rata-rata tahunan Indonesia ke Afrika Selatan selama periode tahun 2018–2022 adalah sebesar 19,20%.

Produk andalan utama Indonesia di Afrika Selatan adalah Minyak Sawit dan turunannya (HS 151190) dengan nilai ekspor di tahun 2022 mencapai USD 423 Juta dengan pangsa 21,93%. Produk ekspor utama lainnya diantaranya Mobil dengan kapasitas silinder antara 1000-1500 cc (HS 870322); Karet Alam/TNSR (HS 400122); Sekop Mekanik, Eskavator dan Shovel Loader (HS 842952); dan Mobil dengan kapasitas silinder antara 1500-3000 cc (HS 870323). Dengan mencermati besaran pangsa ekspor produk utama Indonesia, terlihat bahwa ekspor Indonesia ke Afrika Selatan tidak terlalu didominasi oleh sebagian kecil produk saja. Hal ini dapat dilihat dari pangsa ekspor masing-masing produk utamanya (selain Minyak Sawit dan turunannya) yang terdistribusi hampir merata pada kisaran 0,5 - 2% sehingga dapat dikatakan bahwa produk yang diekspor tersebut sudah cukup terdiversifikasi.

Selain itu, di antara 20 produk utama yang diekspor ke Afrika Selatan pada tahun 2022, beberapa

diantaranya seperti Mobil dengan kapasitas silinder antara 1500-3000 cc (HS 870323), Peralatan Resepsi dan Transmisi (HS 852990), Kertas *Printing* (HS 480255) memiliki pertumbuhan ekspor yang sangat signifikan yakni dengan pertumbuhan di atas 500% (YoY).

Jika dilihat dari struktur impornya, berdasarkan data Trademap (2022), impor utama Afrika Selatan dari dunia adalah Produk Mineral (HS 27), Mesin dan Peralatan Mesin (HS 84), Peralatan dan Mesin Elektrik (HS 85), Kendaraan Bermotor (HS 87), Produk Plastik (HS 39), dan Produk Farmasi (HS 30). Total impor Afrika Selatan dari dunia sebesar USD 111,80 Miliar. Pangsa impor Afrika Selatan dari Indonesia hanya sebesar 1,10% dan Indonesia berada di urutan ke 22. Dengan melihat struktur ekspor Indonesia dan dibandingkan dengan struktur impor Afrika Selatan, terlihat bahwa dari sekian produk ekspor utama Indonesia, produk yang sesuai dengan permintaan di Afrika Selatan adalah produk Kendaraan Bermotor (HS 87).



Tabel 1. Perkembangan Ekspor Produk Utama Indonesia di Afrika Selatan

No.	HS	Uraian	NILAI : USD Juta							Perub (%)	Trend (%)	Pangsa (%)
			2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Ags				
								2022	2023	22/21	18-22	2022
Total			646	589	572	967	1.090	800	613	12,8	16,70	100
1	151190	Crude, Whether Or Not Refined, But Not Chemically Modified	165	166	199	414	423	334	276	2,18	32,30	38,76
2	870322	Vehicles; With Only Spark-ignition Internal Combustion Reciprocating Piston Engine, Cylinder Capacity Over 1000 But Not Over 1500cc	99	67	24	16	38	35	9	132,93	-28,18	3,52
3	400122	Rubber; Technically Specified Natural Rubber (tsnr), In Primary Forms Or In Plates, Sheets Or Strip (excluding Latex And Smoked Sheets)	34	36	23	41	36	29	15	-13,57	2,26	3,28
4	842952	Mechanical Shovels, Excavators And Shovel Loaders; With A 360 Degree Revolving Super Structure	2	5	7	14	34	12	25	144,43	99,44	3,15
5	870323	Vehicles; With Only Spark-ignition Internal Combustion Reciprocating Piston Engine, Cylinder Capacity Over 1500 But Not Over 3000cc	0	0	-	5	33	9	7	621,25	0,00	2,99
6	870321	Vehicles; With Only Spark-ignition Internal Combustion Reciprocating Piston Engine, Cylinder Capacity Not Over 1000cc	-	0	11	31	31	19	1	-2,53	0,00	2,81
7	721891	Steel, Stainless; Semi-finished Products, Of Rectangular (other Than Square) Cross-section	-	-	-	21	30	30	-	42,20	0,00	2,80
8	151329	Vegetable Oils; Palm Kernel Or Babassu Oil And Their Fractions, Other Than Crude, Whether Or Not Refined, But Not Chemically Modified	17	15	21	41	27	22	17	-34,51	20,70	2,44
9	281410	Ammonia; Anhydrous	-	-	-	8	27	27	-	224,22	0,00	2,44
10	852990	Reception And Transmission Apparatus; For Use With The Apparatus Of Heading No. 8525 To 8528, Excluding Aerials And Aerial Reflectors	0	0	6	3	23	16	5	633,10	590,99	2,09
11	640411	Sports Footwear; Tennis Shoes, Basketball Shoes, Gym Shoes, Training Shoes And The Like, With Outer Soles Of Rubber Or Plastics And Uppers Of Textile Materials	8	4	8	13	21	15	12	61,96	35,37	1,88
12	382319	Industrial Monocarboxylic Fatty Acids; Acid Oils From Refining; (other Than Stearic Acid, Oleic Acid Or Tall Oil Fatty Acids)	6	14	16	13	18	15	7	38,66	23,86	1,65
13	870899	Vehicle Parts And Accessories; N.e.c. In Heading No. 8708	13	13	12	19	16	11	11	-16,36	7,05	1,45
14	640319	Sports Footwear; (other Than Ski-boots, Snowboard Boots Or Cross-country Ski Footwear), With Outer Soles Of Rubber, Plastics, Leather Or Composition Leather And Uppers Of Leather	23	8	8	10	14	10	8	39,05	-7,42	1,27
15	711319	Not Plated Or Clad With Precious Metal, And Parts Thereof	-	-	-	-	13	6	5	0,00	0,00	1,16
16	480300	Tissue, Towel, Napkin Stock Or Similar; For Household Or Fibres, In Rolls Exceeding 36cm In Width Or Rectangular Sheets With One Side More Than 36cm In Unfolded StateSanitary Use, Cellulose, Wadding Webs Of Cellulose	3	15	4	7	13	5	20	87,48	20,32	1,15
17	441829	Wood; Doors And Their Frames And Thresholds	15	15	12	15	11	7	4	-21,43	-5,75	1,05
18	340120	Soap; In Forms N.e.c. In Item No. 3401.11	8	3	6	7	11	7	8	48,71	18,15	1,01
19	480255	Uncoated Paper And Paperboard (not 4801 Or 4803); Printing, Writing Or Graphic, 10% Or Less By Weight Of Mechanical Or Chemi-mechanical Processed Fibre,	10	7	1	0	11	7	9	2126,95	-22,54	0,99
20	392020	Plastics; Of Polymers Of Propylene, Plates, Sheets, Film, Foil And Strip (not Self-adhesive), Non-cellular And Not Reinforced, Laminated, Supported Or Similarly Combined With Other Materials	3	4	3	8	9	7	4	22,68	37,80	0,85
Subtotal			407	372	362	686	836	78	63	21,9	22,80	76,71
Lainnya			239	217	211	281	254	722	550	-9,5	3,88	23,29

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Meskipun kinerja ekspor Indonesia cukup baik, namun jika dilihat dari nilai neraca perdagangan Indonesia dengan Afrika Selatan, ternyata Indonesia terus mengalami kenaikan defisit neraca perdagangan terutama selama dua tahun terakhir. Pada tahun 2022 neraca perdagangan Indonesia tercatat defisit sebesar USD 1,07 Miliar, sementara di tahun 2021 tercatat defisit sebesar USD 0,87 Miliar. Untuk mengurangi defisit neraca perdagangan ini, Indonesia harus melihat tingkat komplementaritas ekspor Indonesia dengan impor Afrika Selatan. Dengan melihat indeks komplementaritas, Indonesia dapat melihat produk-produk mana yang seharusnya didorong untuk ditingkatkan ekspornya di Afrika Selatan. Selain itu, tentunya Indonesia harus terus mendorong ekspor terutama untuk produk non komoditas bernilai tambah yang banyak diimpor oleh Afrika Selatan. Untuk itu, pemerintah harus lebih fokus dalam menggarap potensi pasar Afrika Selatan melalui upaya promosi dan intelijen pasar terutama dengan melihat daya saing dan dinamika pangsa ekspornya.

Analisis Daya Saing Produk Ekspor Indonesia di Afrika Selatan

Dengan menggunakan data Trademap (2021) dan berdasarkan perhitungan indeks RCA, terlihat bahwa pada tahun 2021, dua puluh produk utama ekspor Indonesia di Afrika Selatan ternyata memiliki daya saing yang cukup baik. Hal ini terlihat dari nilai indeks RCA yang bernilai lebih dari 1 (Tabel 2). Namun demikian, indeks RCA tidak cukup memberikan informasi mengenai dinamika daya saing produk ekspor Indonesia. Untuk itu, analisis daya saing perlu dilengkapi dengan analisis CMSA. Analisis CMSA digunakan melihat faktor apa saja yang menyebabkan kenaikan pangsa ekspor Indonesia di Afrika Selatan selama periode waktu tertentu. Indeks CMSA terdiri dari tiga komponen, yakni efek pertumbuhan impor, efek komposisi, dan efek daya saing.

Selain dapat mengamati perubahan daya saing, indeks CMSA juga dapat digunakan untuk melihat efek komposisi. Efek komposisi menggambarkan sejauh mana komposisi produk (dapat dilihat dengan proksi volume atau kuantitas produk) yang diekspor ke negara tujuan. Efek komposisi juga dapat merefleksikan sejauh mana kemampuan Indonesia mengadaptasi perubahan permintaan suatu produk di Afrika Selatan. Informasi efek komposisi ini sangat penting sebagai referensi untuk memproyeksi perubahan permintaan suatu produk di tahun berikutnya.

Terlihat bahwa terdapat enam produk yang memiliki efek komposisi negatif, yakni Kendaraan Bermotor (HS 87031 dan HS 870322); Pintu dan Rangka Pintu Kayu (HS 441820); Peralatan Keramik (HS 690919); Sabun (HS 281410); dan Kertas dan Karton Tidak Terlapis (HS 480257). Nilai efek komposisi negatif ini menunjukkan bahwa Indonesia kehilangan potensi pasar untuk produk tersebut dikarenakan tidak dapat mengoptimalkan kenaikan ekspornya di saat permintaan produk tersebut di Afrika Selatan justru mengalami kenaikan.

Selain itu, teridentifikasi pula bahwa terdapat beberapa produk utama ekspor Indonesia yang ekspornya mengalami kenaikan, namun daya saingnya justru menurun. Produk tersebut diantaranya Alas Kaki (HS 640411 dan HS 640319) yang dikenakan tarif sebesar 30%; Minyak Sawit dan turunannya (HS 151190) dikenakan tarif 10%; Komponen Kendaraan Bermotor (HS 870899) dikenakan tarif 5 – 20%; Campuran Minyak nabati (HS 151790) dikenakan tarif 10%, dan Sabun (HS 340120) dikenakan tarif 20%.

Jika dilihat dari sisi pesaing untuk produk tersebut, terlihat bahwa pesaing Indonesia untuk produk Alas kaki adalah RRT dan Vietnam yang keduanya juga belum memiliki perjanjian perdagangan dengan Afrika Selatan. Hal ini berarti baik Indonesia maupun kedua negara pesaing tersebut

dikenakan tarif yang sama yakni 30%. Hal yang sama dengan produk Minyak Sawit dan turunannya serta Campuran Minyak Sawit, dimana selain Spanyol, pesaing utama Indonesia adalah Malaysia, Singapura, Kenya, dan RRT yang juga belum memiliki perjanjian Kerjasama dengan Afrika Selatan sehingga tarif yang dikenakan sama yakni 10% sedangkan Spanyol dikenakan tarif 0%. Selain itu, untuk produk Sabun pesaing Indonesia adalah Malaysia, Italia, dan Amerika. Untuk Amerika dan Malaysia tarif yang dikenakan sama dengan Indonesia yakni 20% sedangkan Italia dikenakan 0%. Sementara untuk produk Komponen Kendaraan Bermotor pesaing Indonesia adalah Jerman, RRT, Amerika Serikat, dan Thailand dimana selain Jerman yang dikenakan 2,80% keempat pesaing lainnya dikenakan tarif yang sama yakni 8,30%.

Tabel 2. Indeks RCA dan CMSA 20 Produk Utama Ekspor Indonesia di Afrika Selatan

No.	HS	Deskripsi	CMSA				RCA (2021)	Tarif
			Efek Pertumbuhan Impor	Efek Komposisi	Efek Daya Saing	Perubahan Nilai Ekspor (2019–2021)		
All products			3.603.135	0	-3.251.461	351.674		
1	151190	Palm oil and its fractions, whether or not refined (excluding chemically modified and crude)	1.015.508	13.854.577	-14.622.507	247.579	81,43	10%
2	400122	"Technically specified natural rubber ""TSNR""	222.829	716.719	-934.550	4.997	57,13	0%
3	151329	Palm kernel and babassu oil and their fractions, whether or not refined, but not chemically ...	89.119	1.302.279	-1.365.354	26.045	87,04	0%
4	870321	Motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of persons, incl. ...	43	-80	31.513	31.475	6,59	0;20;25%
5	721891	"Semi-finished products of stainless steel, of rectangular ""other than square"" cross-section"	0	0	21.432	21.432	51,53	0%
6	870899	Parts and accessories, for tractors, motor vehicles for the transport of ten or more persons, ...	81.752	49.163	-125.423	5.491	5,25	0;5;10;20%
7	870322	Motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of persons, incl. ...	411.323	-691.640	229.559	-50.758	1,54	20;25%
8	441820	Doors and their frames and thresholds, of wood	89.890	-381.011	290.985	-136	164,77	15%
9	842952	Self-propelled mechanical shovels, excavators and shovel loaders, with a 360° revolving su ...	32.242	8.236	-31.712	8.766	5,18	0%
10	690919	Ceramic wares for chemical or other technical uses (excluding of porcelain or china, articles ...	87.247	-434.911	346.459	-1.205	7,81	0%
11	'382319	Fatty acids, industrial, monocarboxylic; acid oils from refining (excluding stearic acid, oleic	84.175	345.978	-430.957	-804	38,69	10%
12	640411	Sports footwear, incl. tennis shoes, basketball shoes, gym shoes, training shoes and the like, ...	26.245	39.820	-57.752	8.313	13,79	30%
13	847490	Parts of machinery for working mineral substances of heading 8474, n.e.s.	43.752	64.990	-105.433	3.309	7,72	0%
14	840734	Spark-ignition reciprocating piston engine, of a kind used for vehicles of chapter 87, of a ...	43.844	69.692	-110.556	2.980	34,99	0%
15	640319	Sports footwear, with outer soles of rubber, plastics, leather or composition leather and uppers ...	47.791	646.091	-691.893	1.989	53,34	30%
16	281410	Anhydrous ammonia	0	0	8.194	8.194	9,17	0%

No.	HS	Deskripsi	CMSA				RCA (2021)	Tarif
			Efek Pertumbuhan Impor	Efek Komposisi	Efek Daya Saing	Perubahan Nilai Ekspor (2019-2021)		
17	151790	<i>Edible mixtures or preparations of animal or vegetable fats or oils and edible fractions of ...</i>	33.056	46.989	-77.692	2.353	51,3	10%
18	392020	<i>Plates, sheets, film, foil and strip, of non-cellular polymers of ethylene, not reinforced, ...</i>	23.999	35.300	-55.692	3.607	12,67	0;10%
19	340120	<i>Soap in the form of flakes, granules, powder, paste or in aqueous solution</i>	15.812	-1.978	-9.000	4.834	77,2	20%
20	480257	<i>Uncoated paper and paperboard, of a kind used for writing, printing or other graphic purposes, ...</i>	42.865	-142.757	99.875	-18	17,04	0;15%

Sumber: Trademap (2023), diolah BKPerdag

Dengan demikian, hambatan tarif ini bukanlah faktor utama yang menyebabkan menurunnya daya saing produk ekspor Indonesia di Afrika Selatan. Perlu dilakukan riset pasar untuk mengetahui penyebab menurunnya daya saing produk Indonesia apakah disebabkan faktor selera konsumen, kompetisi harga, atau faktor lainnya.

Namun demikian, perjanjian perdagangan antara Indonesia dengan Afrika Selatan baik dalam kerangka bilateral maupun dalam kerangka Indonesia - South Africa Custom Union (SACU) tetap perlu dijajaki kembali. Hal ini dikarenakan dalam perkembangannya, negosiasi untuk menyepakati perjanjian perdagangan Indonesia-Afrika Selatan masih sangat lambat sejak dijajaki pada tahun 2017 melalui pembentukan *Joint Trade Committte*. Langkah mempercepat kesepakatan perjanjian perdagangan ini menjadi salah satu upaya meningkatkan daya saing Indonesia mengingat rata-rata tarif bea masuk MFN yang dikenakan oleh Afrika Selatan masih cukup tinggi.

kenaikan ekspornya di saat permintaan produk tersebut di Afrika Selatan justru meningkat.

Beberapa produk ekspor Indonesia yang kehilangan pangsa pasar tersebut diantaranya Kendaraan Bermotor (HS 870322); Pintu dan Rangka Pintu Kayu (HS 441820); Peralatan Keramik (HS 690919); dan Kertas dan Karton Tidak Terlapis (HS 480257). Untuk produk tersebut upaya yang perlu dilakukan adalah promosi yang lebih gencar lagi mengingat produk tersebut sudah cukup berdaya saing di pasar Afrika Selatan.




Meskipun hambatan tarif bukan merupakan faktor utama yang menyebabkan menurunnya daya saing produk Indonesia, namun peninjauan kembali untuk mengakselerasi perjanjian perdagangan bilateral antara Indonesia dan Afrika Selatan dapat menjadi salah satu upaya untuk meningkatkan daya saing produk Indonesia di Afrika Selatan.

Catatan Penutup

Berdasarkan analisis RCA pada tahun 2021, produk utama ekspor Indonesia di Afrika Selatan menunjukkan daya saing yang cukup baik. Namun demikian, berdasarkan analisis CMSA menggunakan data tahun 2019-2021, Indonesia kehilangan potensi pasar untuk beberapa produk dikarenakan tidak dapat mengoptimalkan

Biodata Penulis



 Rahayu Ningsih, S.Si., ME
 Analis Perdagangan Ahli Madya
 rahayuningsih75@gmail.com



Sumber: www.freepik.com

Indonesia Produsen Sekaligus Importir Cengkeh Terbesar Dunia

Cengkeh merupakan salah satu jenis rempah yang memiliki banyak manfaat. Selain sebagai rempah untuk makanan dan minuman, cengkeh juga dimanfaatkan untuk kepentingan kesehatan. Pada tahun 2020 ketika dunia diguncang oleh pandemi Covid-19, permintaan dunia terhadap cengkeh meningkat. Cengkeh juga dimanfaatkan oleh industri rokok sebagai perasa (*flavor*).

Cengkeh dalam kegiatan ekspor impor dimasukkan dalam dua kelompok *Harmonized System* (HS), yaitu HS 09071000: Cengkeh Utuh, Bunga dan Batang Tidak Ditumbuk Tidak Dihancurkan dan HS 09072000: Cengkeh Utuh, Bunga dan Batang Ditumbuk atau Dihancurkan. Indonesia paling banyak mengimpor Cengkeh

HS 09071000. Sementara untuk cengkeh dalam bentuk yang sudah diolah atau HS 09072000, Indonesia hanya mengekspor dalam jumlah sedikit. Pada tahun 2022 impor Cengkeh HS 09071000 sebanyak 25.085,61 Ton (99,92%), sedangkan Cengkeh HS 09072000 hanya sebanyak 19,17 Ton (0,08%) (BPS, 2022).

Indonesia Negara Produsen Cengkeh Terbesar Di Dunia

Indonesia adalah produsen cengkeh terbesar di dunia sekaligus juga merupakan importir cengkeh nomor satu di dunia. Produksi cengkeh Indonesia sebagian besar diserap oleh industri rokok. Begitupun impor cengkeh, khususnya cengkeh dengan kode HS 09071000. Impor yang tinggi atas cengkeh (HS 09071000)

terjadi karena kebutuhan industri rokok dalam negeri. Sebagian besar diimpor dari Madagaskar. Pada tahun 2022, Indonesia mengimpor cengkeh (HS 09071000) dari Madagaskar senilai USD 173,15 Juta atau 77,85% dari total impor Indonesia (BPS, 2022).

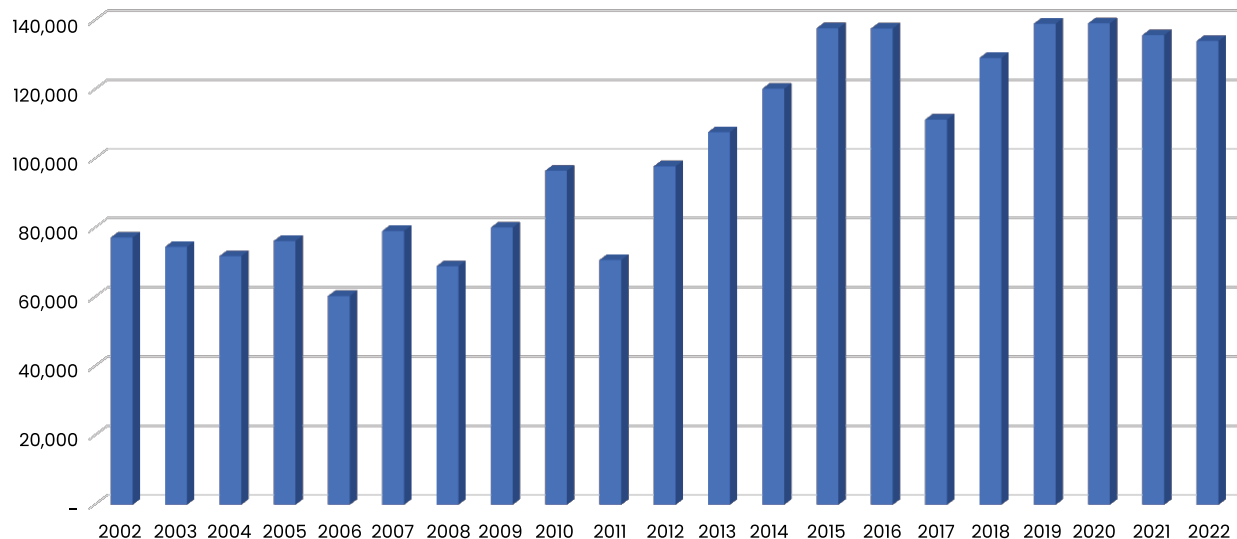
Berdasarkan data FAOSTAT, tiga negara penghasil cengkeh terbesar dunia adalah Indonesia, Madagaskar, dan Tanzania. Jumlah produksi cengkeh Indonesia mencapai lebih 100 ribu ton, bahkan hampir mencapai 150 ribu ton. Sementara Madagaskar yang berada di urutan kedua baru memproduksi sekitar 24 ribu ton, dan Tanzania yang berada di urutan ke tiga bahkan masih memproduksi di bawah 10 ribu ton.

Tabel 1. Negara-Negara Produsen Cengkeh Dunia Periode 2012– 2021

Negara-Negara Produsen Cengkeh Dunia (Berat dalam Ton)												
No.	Negara	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Pangsa (%) 2021
1.	Indonesia	99.900,00	109.600,00	122.200,00	139.641,00	139.611,00	113.178,00	131.014,00	140.796,61	145.983,86	137.641,84	73,10
2.	Madagaskar	14.916,37	17.275,55	20.697,00	21.864,00	23.245,00	24.866,00	23.634,00	23.120,00	23.931,00	24.345,90	12,93
3.	Republik Persatuan Tanzania	6.850,00	6.850,00	8.734,75	9.044,23	8.209,66	8.662,88	8.638,93	8.503,82	8.601,88	8.581,54	4,56
4.	Komoro	3.500,00	4.600,00	4.900,00	3.900,00	6.700,00	6.300,00	7.500,00	6.882,42	6.762,53	7.071,80	3,76
5.	Sri Lanka	4.250,00	3.920,00	5.594,00	6.000,00	8.298,00	7.292,00	5.508,00	4.377,00	6.710,60	5.706,10	3,03
6.	Kenya	1.750,00	1.800,00	1.972,31	2.195,70	1.989,34	2.015,62	2.066,89	2.023,95	2.035,48	2.042,11	1,08
7.	China	1.150,00	1.200,00	1.263,94	1.344,11	1.269,35	1.348,59	1.320,68	1.312,87	1.327,38	1.320,31	0,70
8.	China Daratan	1.150,00	1.200,00	1.263,94	1.344,11	1.269,35	1.348,59	1.320,68	1.312,87	1.327,38	1.320,31	0,70
9.	Malaysia	220,00	218,93	220,05	223,93	225,68	226,17	220,80	220,04	219,18	218,60	0,12
10.	Grenada	36,00	35,23	36,24	37,13	37,90	38,68	39,47	39,78	40,47	41,11	0,02

Sumber: FAOSTAT (2021), diolah BKPerdag

Berdasarkan data produksi, cengkeh Indonesia menunjukkan kecenderungan peningkatan dengan laju 4,23% per tahun. Hal tersebut menunjukkan adanya prospek bagi Indonesia untuk lebih meningkatkan ekspor cengkeh di masa mendatang.



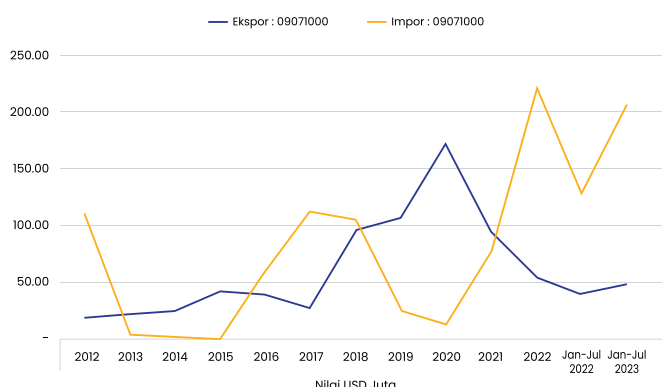
Gambar 1. Produksi Cengkeh Indonesia, 2002–2022

Sumber: BPS (2022), diolah BKPerdag

Analisis Kinerja Ekspor, Impor, dan Neraca Perdagangan Cengkeh Indonesia

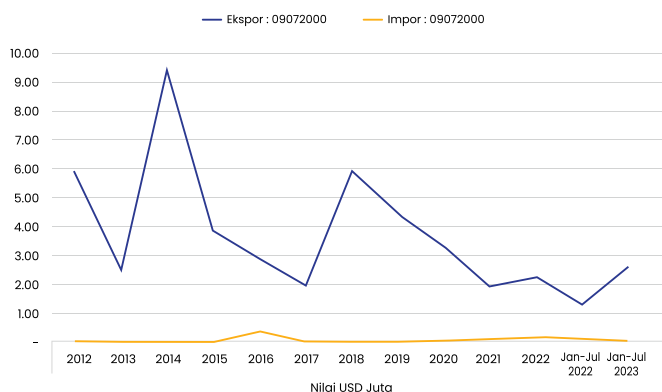
Berdasarkan Trademap (2023), Indonesia adalah negara importir urutan pertama dan negara eksportir urutan ketiga untuk cengkeh HS 09071000. Sedangkan untuk cengkeh HS 09072000, Indonesia tercatat sebagai negara eksportir urutan pertama dan negara importir urutan ke-21. Pada Gambar 2 dapat

dilihat perkembangan kinerja ekspor dan impor cengkeh HS 09071000. Perkembangan kinerja impor yang ditunjukkan dengan garis berwarna kuning terus bergerak naik, bahkan terlihat sudah jauh di atas garis berwarna biru yang menunjukkan kinerja ekspor. Sementara perkembangan ekspor dan impor cengkeh HS 09072000 pada Gambar 3 menunjukkan bahwa perkembangan kinerja ekspor yang ditunjukkan dengan garis berwarna biru jauh di atas perkembangan kinerja impor yang ditunjukkan dengan garis berwarna kuning. Namun demikian, perkembangan kinerja ekspor yang puncaknya pada tahun 2014 terlihat terus menurun, dan pada Januari-Juli 2023 mulai bergerak naik.



Gambar 2. Kinerja Ekspor dan Impor Cengkeh Indonesia HS 09071000 Cengkeh Utuh, Bunga dan Batang Tidak Ditumbuk atau Tidak Dihancurkan

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

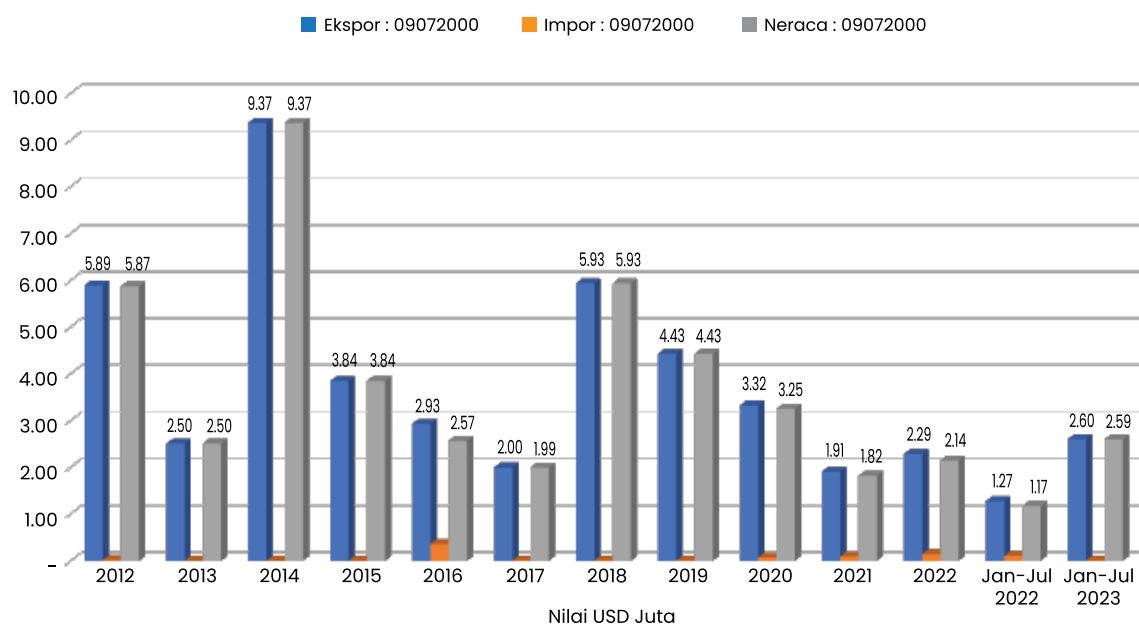


Gambar 3. Kinerja Ekspor dan Impor Cengkeh Indonesia HS 09072000 Cengkeh Utuh, Bunga dan Batang Ditumbuk atau Dihancurkan

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Importasi cengkeh HS 09071000 yang relatif tinggi telah menyebabkan neraca perdagangan cengkeh mengalami defisit relatif besar pada tahun 2012, 2016, 2017, 2018 dan 2022. Terjadinya impor yang tinggi pada kurun waktu setiap lima tahun, yaitu pada tahun 2012, 2017, dan 2022 diperkirakan untuk kebutuhan stok. Impor tertinggi pada tahun 2022 telah menyebabkan terjadinya defisit yang dalam senilai USD 167,79 Juta. Bahkan, pada periode Januari-Juli 2023 defisit terjadi lebih dalam lagi, membengkak menjadi USD 158,61 Juta, naik 80,38 % dari periode Januari-Juli 2022. Terjadinya impor yang tinggi pada periode Januari-Juli 2023 diperkirakan untuk memenuhi kebutuhan industri rokok. Berdasarkan data Ditjen Bea Cukai, produksi rokok bulan Agustus 2023 mencapai 30,31 miliar batang.

Sementara dari sisi neraca perdagangan, cengkeh dengan kode HS 09072000 masih mencatatkan surplus sejak tahun 2012 sampai dengan tahun 2022. Sayangnya, nilai surplus terus mengalami penurunan dari USD 5,87 Juta pada tahun 2012 menjadi hanya USD 2,14 Juta pada tahun 2022. Hal ini disebabkan terjadinya penurunan ekspor dari USD 5,89 Juta pada tahun 2012 menjadi USD 2,29 Juta pada tahun 2022. Namun demikian, pada periode Januari-Juli 2023 surplus naik menjadi USD 2,59 Juta dibandingkan periode yang sama tahun 2022. Hal ini memberikan kesempatan untuk kembali mendorong peningkatan ekspor cengkeh HS 09072000.



Gambar 4. Neraca Perdagangan HS 09072000 (Cengkeh Utuh, Bunga dan Batang Ditumbuk atau Dihancurkan)

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Potensi Peningkatan Kinerja Ekspor Cengkeh (HS 09072000)

Kinerja ekspor cengkeh HS 09072000 ke 20 negara mitra utama Indonesia mencapai 97,80% dari total ekspor cengkeh Indonesia. Tiga negara utama tujuan ekspor cengkeh adalah Perancis, Amerika Serikat, dan Spanyol dengan pangsa mencapai 75,88%. Walaupun situasi global masih belum stabil, tren ekspor cengkeh dalam lima tahun terakhir juga masih tumbuh positif ke beberapa negara, yaitu ke Brazil, Inggris, dan Malaysia. Pada Januari-Juli 2023, pertumbuhan ekspor cengkeh ke Perancis tercatat tumbuh 328,10% YoY, Spanyol tumbuh 112,93% YoY, dan Malaysia bahkan tumbuh 619,43% YoY. Hal ini menunjukkan bahwa masih terdapat peluang yang besar bagi Indonesia untuk meningkatkan ekspor cengkeh di masa mendatang.



Sumber: www.freepik.com

**Tabel 2. Kinerja Ekspor Cengkeh Indonesia HS 09072000
(Cengkeh Utuh, Bunga dan Batang Ditumbuk atau Dihancurkan)**

Nilai Ekspor: USD Ribu																	
No.	Negara	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Jul 2022	Jan-Jul 2023	Perub (%) 2023 yoy	Trend (%) 2018-2022	Share (%) 2022
	DUNIA	5.886,90	2.503,73	9.368,11	3.841,67	2.928,20	1.996,38	5.934,77	4.428,12	3.323,71	1.908,97	2.285,06	1.274,53	2.601,08	104,08	(24,04)	100,00
1	Perancis	23,73	-	74,00	0,01	-	-	-	24,05	619,98	865,82	868,87	275,48	1.179,33	328,10	-	38,02
2	Amerika Serikat	944,15	701,89	771,36	1.054,88	813,67	799,49	1.234,30	1.458,11	2.130,30	638,53	663,16	504,34	907,34	79,91	(18,68)	29,02
3	Spanyol	69,20	244,00	312,50	-	-	5,40	30,28	-	18,98	36,72	201,85	118,33	251,96	112,93	-	8,83
4	Meksiko	-	-	13,15	75,47	57,32	47,28	103,44	191,33	82,07	-	165,71	165,71	75,65	(54,35)	-	7,25
5	Brasil	247,28	129,87	322,66	238,43	84,33	48,95	26,94	21,53	70,26	40,62	76,56	76,56	15,76	(79,41)	31,31	3,35
6	Kanada	-	0,37	-	0,62	-	4,36	-	4,89	-	18,13	71,75	-	-	-	-	3,14
7	Inggris	219,01	73,81	75,65	312,75	204,59	37,18	30,88	50,79	28,80	37,89	46,21	46,21	31,75	(31,28)	5,26	2,02
8	Malaysia	60,02	46,77	36,09	37,01	64,01	72,93	40,81	8,74	52,49	19,60	45,95	4,25	30,54	619,43	11,01	2,01
9	Taiwan	9,38	11,53	38,15	31,54	31,96	19,72	44,01	67,20	129,57	52,34	30,18	-	36,80	-	(9,55)	1,32
10	Australia	50,72	7,65	15,99	18,78	8,08	13,82	28,94	14,63	28,80	15,70	18,70	5,94	9,68	62,96	(7,71)	0,82
11	Belgia	0,02	0,03	13,86	17,87	0,05	6,32	-	29,97	4,09	11,67	15,00	15,00	-	(100,00)	-	0,66
12	Belanda	188,50	-	4,29	-	46,80	-	0,01	0,00	-	3,66	12,05	12,05	-	(100,00)	-	0,53
13	RRT	41,00	105,22	204,05	437,14	190,39	105,21	377,04	0,46	33,27	77,40	9,84	0,07	0,01	(89,62)	(19,52)	0,43
14	Selandia Baru	-	5,81	4,10	4,54	3,76	3,76	4,80	8,00	2,00	1,09	4,05	2,25	1,52	(32,44)	(20,83)	0,18
15	Pilipina	-	-	-	-	-	1,00	-	-	1,00	-	3,58	1,48	2,00	35,36	-	0,16
16	India	567,23	8,70	688,59	253,17	165,19	291,54	2.076,40	1.353,39	22,24	-	0,53	-	-	-	-	0,02
17	Vietnam	37,17	26,19	-	-	8,57	1,49	406,18	78,66	-	-	0,50	-	-	-	-	0,02
18	Hongkong	156,50	-	55,46	69,30	0,48	0,06	-	1,20	0,11	0,23	0,23	0,19	0,07	(61,64)	-	0,01
19	Singapura	1.992,16	627,34	5.916,80	80,03	12,71	0,09	0,36	84,49	0,65	0,13	0,17	0,14	0,13	(2,63)	(55,11)	0,01
20	Italia	-	15,74	28,38	22,45	14,50	17,23	20,33	42,60	-	-	0,03	-	0,67	-	-	0,00

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag




Hasil analisis menunjukkan bahwa Indonesia adalah negara produsen cengkeh terbesar dunia dengan jumlah produksi jauh lebih besar dari negara-negara produsen cengkeh dunia lainnya seperti Madagaskar dan Tanzania. Sebagai negara produsen cengkeh terbesar dunia, Indonesia memiliki peluang yang sangat besar untuk meningkatkan ekspor cengkeh. Produksi cengkeh Indonesia apabila tidak sepenuhnya dimanfaatkan industri rokok, maka dapat dimanfaatkan juga oleh industri makanan dan minuman olahan. Upaya peningkatan ekspor produk hilir cengkeh (HS 09072000) diharapkan juga dapat mendukung pencapaian target RPJM 2020-2024, yaitu:

(1) Target peningkatan ekspor non migas 7,4%;

(2) Peningkatan pertumbuhan industri manufaktur 6,6%-7%, dan (3) Presentasi merokok usia 10-18 tahun turun menjadi 8,7% pada tahun 2024.

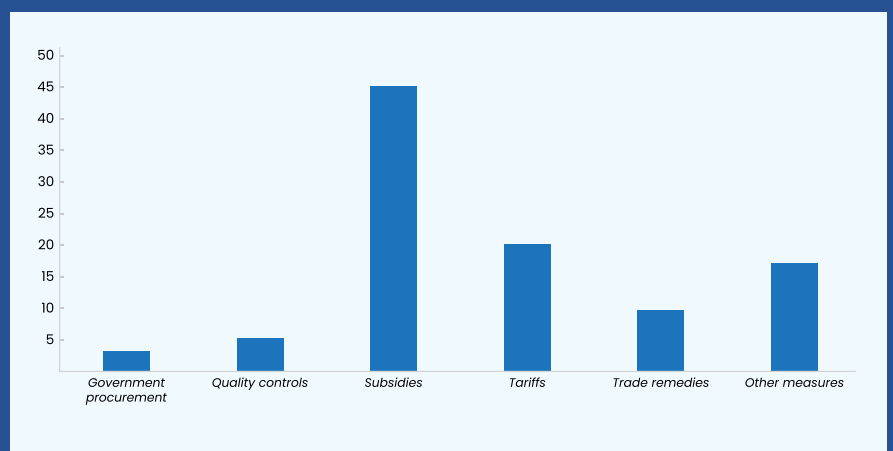
Biodata Penulis



 Nurlaila Nur Muhammad, SE., MA
 Analis Perdagangan Ahli Utama
 nurlaila@kemendag.go.id

Mengenai Kebijakan Subsidi dan Tindakan Imbalan (*Countervailing Measures*)

Subsidi merupakan bentuk intervensi yang paling sering dilakukan oleh negara-negara di dunia setelah krisis keuangan tahun 2008, melebihi tindakan tarif dan tindakan non-tarif lainnya (IMF, OECD, World Bank, dan WTO, 2022). Berdasarkan data dari Global Trade Alert, hampir setengah dari jumlah intervensi yang tercatat di dunia selama tahun 2009–2021 adalah subsidi. Subsidi, terutama yang hanya diberikan pada ekspor (disebut juga subsidi ekspor), sebenarnya telah menjadi masalah yang signifikan sejak tahun 1930-an dan bahkan pada akhir 1970-an subsidi menjadi salah satu instrumen kebijakan komersial yang kontroversial namun paling sering digunakan di dunia. Terlepas dari manfaat yang diperoleh bagi perekonomian domestik, subsidi dapat mendistorsi perdagangan dan investasi serta mengganggu ekonomi lainnya (IMF, OECD, World Bank, dan WTO, 2022).



Gambar 1. Jumlah Intervensi berdasarkan Jenis Tindakan (2009–2021)

Sumber: Global Trade Alert (2022)

Dalam disiplin multilateral, Perjanjian tentang Subsidi dan Tindakan Imbalan (*Agreement on Subsidies and Countervailing Measures/ASCM*) memberikan dasar substantif pengaturan subsidi untuk mengatasi banyak masalah yang muncul selama beberapa dekade sebelum berlakunya kebijakan tersebut pada tahun 1995. Berdasarkan perjanjian tersebut, suatu negara dapat menggunakan prosedur penyelesaian sengketa WTO untuk meminta penarikan subsidi atau penghapusan dampak buruk dari subsidi tersebut. Pengaturan dalam ASCM meliputi definisi dan disiplin subsidi, ketentuan transparansi, metodologi serta aturan substantif dan prosedural untuk *unilateral remedies* melalui tindakan imbalan (*countervailing measures*) dan *multilateral remedies*.

Subsidi, menurut ASCM, didefinisikan sebagai kontribusi keuangan oleh pemerintah atau badan publik atau segala bentuk pendapatan atau bantuan harga yang “memberikan keuntungan” kepada penerima. Kontribusi keuangan, berdasarkan ASCM, dapat meliputi transfer dana secara langsung, seperti hibah, pinjaman, atau jaminan pinjaman; pendapatan pemerintah yang tidak dipungut (insentif fiskal); penyediaan barang atau jasa; atau pembelian barang oleh Pemerintah. Selanjutnya, agar kontribusi keuangan menjadi subsidi, harus dilakukan oleh atau atas arahan pemerintah atau badan publik mana pun di dalam wilayah anggota. Dengan demikian, ASCM berlaku tidak hanya untuk tindakan pemerintah nasional, tetapi juga untuk tindakan pemerintah daerah dan badan publik seperti perusahaan milik negara. Selain itu, agar dapat tunduk pada disiplin multilateral dan dapat dikenakan tindakan balasan, subsidi harus bersifat spesifik atau khusus untuk suatu perusahaan, industri, atau kelompok perusahaan atau industri.

Lebih lanjut, ASCM mengklasifikasikan subsidi sesuai dengan potensinya untuk mendistorsi arus perdagangan, yaitu subsidi yang dilarang (*prohibited subsidies*), subsidi yang dapat

ditindaklanjuti (*actionable subsidies*), dan subsidi yang tidak dapat ditindaklanjuti (*non-actionable subsidies*). Subsidi yang tidak dapat ditindaklanjuti dijelaskan dalam Pasal 8 Perjanjian SCM, namun sudah tidak berlaku sejak tahun 1999. Subsidi ini termasuk subsidi yang tidak spesifik, bantuan untuk kegiatan penelitian yang dilakukan oleh perusahaan atau pendidikan tinggi atau lembaga penelitian berdasarkan kontrak, bantuan untuk daerah tertinggal, dan bantuan untuk mempromosikan adaptasi fasilitas yang ada dengan persyaratan lingkungan yang baru diberlakukan. Menurut Pasal 3 ASCM, anggota WTO dilarang mempertahankan subsidi ekspor dan subsidi yang bergantung pada penggunaan domestik atas barang impor (subsidi kandungan lokal) juga dilarang. Subsidi ini jelas mendistorsi perdagangan karena memberikan insentif keuangan resmi kepada perusahaan yang mengeksport atau mengganti impor dengan barang buatan dalam negeri. Anggota WTO yang mempertahankan subsidi yang dilarang dapat digugat oleh anggota lainnya melalui proses penyelesaian sengketa WTO.

Selanjutnya, subsidi yang dapat ditindaklanjuti, meskipun tidak dilarang, namun subsidi ini juga dapat digugat melalui proses penyelesaian sengketa WTO ataupun dapat dikenakan *unilateral remedies* melalui tindakan imbalan (bea masuk tambahan), jika subsidi tersebut menyebabkan dampak buruk bagi kepentingan negara anggota lain. Dampak buruk dimaksud dapat berupa: **1)** kerugian pada industri dalam negeri yang disebabkan oleh impor bersubsidi di wilayah anggota yang mengajukan keluhan; **2)** prasangka serius (misalnya pemindahan ekspor), yang dapat terjadi di pasar anggota yang bersubsidi atau di pasar negara ketiga; dan **3)** pembatalan atau penurunan manfaat (misalnya subsidi mengimbangi peningkatan yang diantisipasi dalam akses pasar) yang diperoleh berdasarkan GATT 1994.

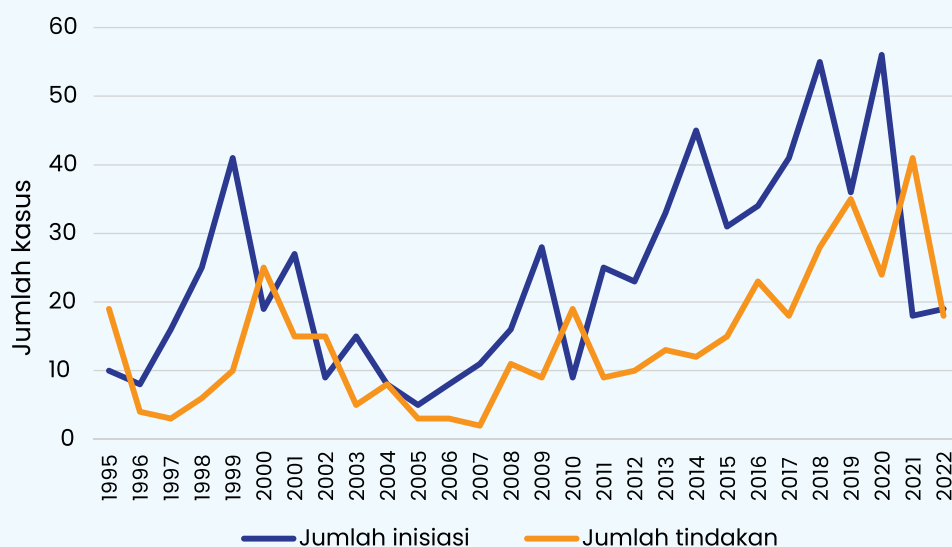
Selain itu, ASCM mewajibkan anggota WTO untuk memberitahukan informasi tentang subsidi yang mereka berikan. Anggota harus secara teratur memberi tahu semua subsidi khusus dan semua subsidi lainnya yang beroperasi secara langsung atau tidak langsung untuk meningkatkan ekspor produk apa pun dari, atau untuk mengurangi impor produk apa pun ke dalam wilayah anggota yang memberikan atau mempertahankan subsidi. Namun demikian, kepatuhan terhadap kewajiban ini tetap rendah (WTO, 2021). Alasannya termasuk kurangnya kapasitas kelembagaan; kekhawatiran anggota bahwa mereka akan menjadi sasaran mitra dagang mereka dalam potensi perselisihan; dan ketidaksepakatan tentang apakah suatu program harus dianggap sebagai subsidi (Li dan Tu, 2020).

Tindakan Imbalan Sebagai Solusi *Unilateral Subsidy*

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa subsidi yang dapat ditindaklanjuti dapat dikenakan *unilateral remedies* berupa tindakan imbalan (bea masuk tambahan) oleh negara anggota yang merasakan kerugian akibat barang impor yang mengandung subsidi tersebut. Untuk menerapkan tindakan imbalan, negara anggota yang mengimpor harus membuktikan bahwa impor tersebut mengandung subsidi dan menyebabkan kerugian pada industri dalam negerinya. Memperhatikan kesulitan prosedur investigasi serta efek tindakan imbalan yang terbatas, beberapa analis berpendapat bahwa

tindakan imbalan tidak efektif, terutama dalam membongkar kapasitas produksi yang telah diciptakan melalui subsidi.

Meskipun demikian, jumlah penyelidikan *countervailing measures* atau tindakan imbalan terhadap dugaan subsidi asing telah meningkat tajam. Hal ini mencerminkan peningkatan jumlah subsidi yang mendistorsi perdagangan oleh mitra asing dan upaya industri dalam negeri yang bersaing dengan impor dan otoritas nasional mereka untuk mengimbangi dampak subsidi tersebut terhadap industri dalam negeri.

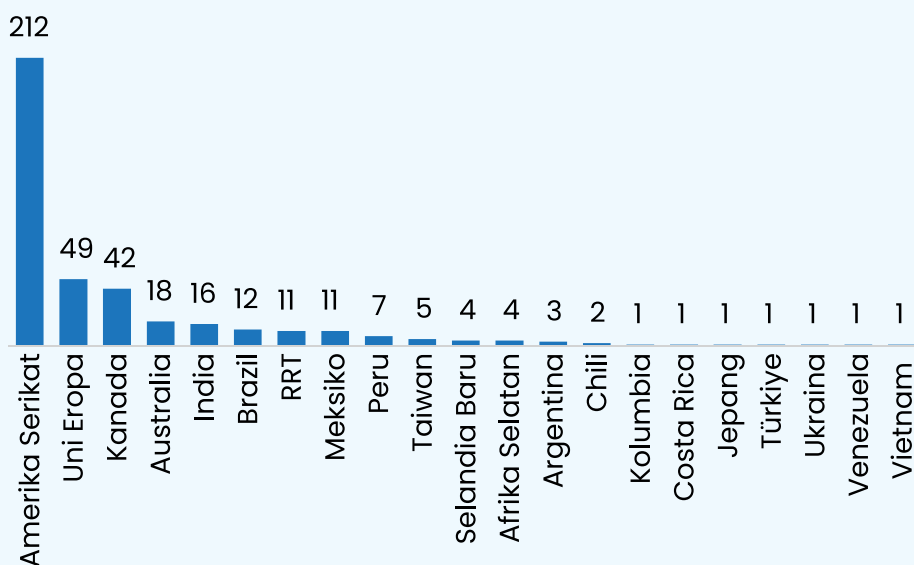


Gambar 2. Jumlah Inisiasi Penyelidikan dan Pengenaan Tindakan Imbalan di Dunia (1995– 2022)

Sumber: WTO Statistics (2023), diolah

Selama periode 1995–2022, tercatat sebanyak 671 inisiasi penyelidikan dan 403 kasus tindakan imbalan pernah diterapkan di dunia, dengan *trend* peningkatan masing-masing sebesar 4,80% dan 5,70% per tahun selama periode tersebut. Pengenaan tindakan imbalan didominasi oleh negara-negara maju sebesar 79,70% dari total pengenaan selama 1995–2022. Amerika Serikat (AS) merupakan negara yang paling banyak mengenakan tindakan imbalan, yakni sebanyak 211 kasus atau sebesar 52,60% jumlah tindakan imbalan di dunia, diikuti oleh Uni Eropa, Kanada,

dan Australia yang masing-masing menerapkan sebanyak 49 kasus (12,20% tindakan di dunia), 42 kasus (10,40%), dan 18 kasus (4,50%). Namun demikian, pengenaan tindakan imbalan tidak hanya dilakukan oleh negara-negara maju. India, RRT, dan Meksiko merupakan negara berkembang yang cukup banyak menerapkan tindakan imbalan dengan jumlah tindakan masing-masing sebanyak 16 kasus (4% tindakan di dunia), 12 kasus (3%) dan 11 kasus (2,70%). Sementara itu, Indonesia tercatat belum pernah menerapkan tindakan imbalan.

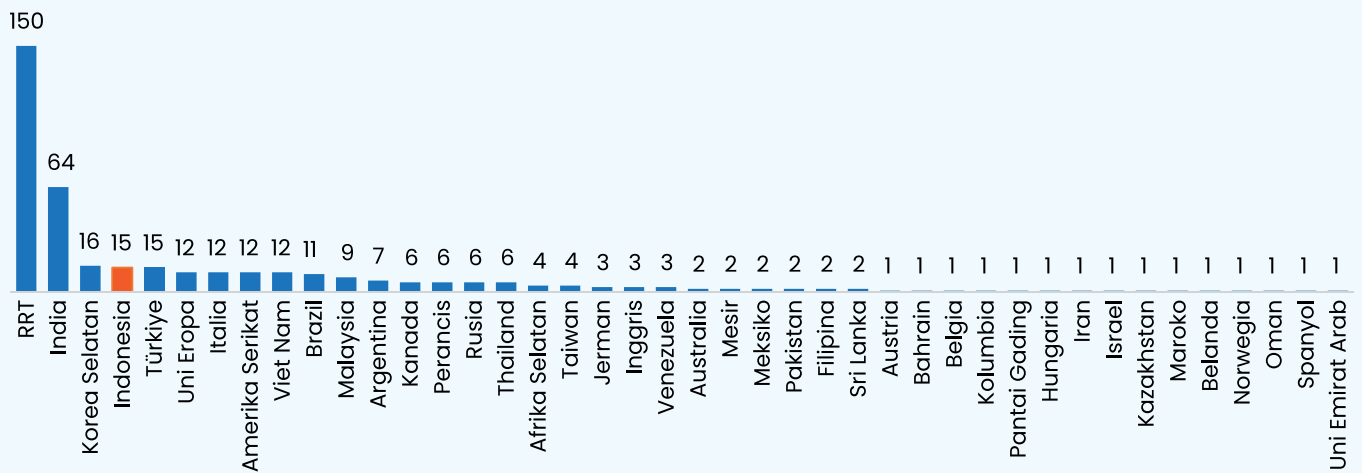


Gambar 3. Tindakan Imbalan Berdasarkan Negara yang Menerapkan (1995–2022)

Sumber: WTO Statistics (2023), diolah

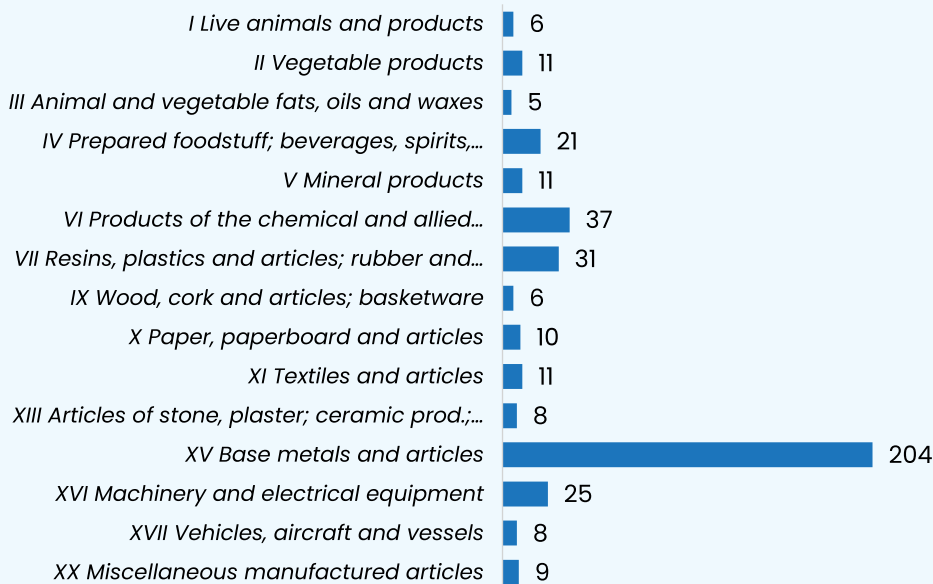
Di sisi lain, negara yang dikenakan tindakan imbalan umumnya merupakan negara berkembang dengan RRT sebagai negara yang paling banyak dikenakan sebanyak 150 kasus atau sebesar 37,20% terhadap total kasus tindakan imbalan di dunia selama periode 1995–2022. Selain itu, India merupakan negara yang dikenakan tindakan imbalan terbanyak kedua setelah RRT dengan jumlah tindakan sebanyak 64 kasus (15,90% jumlah kasus tindakan imbalan di

dunia), diikuti oleh Korea Selatan dengan 16 kasus tindakan imbalan (4%). Adapun Indonesia juga termasuk negara yang paling banyak dikenakan tindakan imbalan, yaitu sebanyak 15 kasus selama periode 1995–2022. Selain negara berkembang, negara maju juga tidak terlepas dari pengenaan tindakan imbalan, seperti Uni Eropa, Italia, dan AS yang masing-masing dikenakan sebanyak 12 kasus.



Gambar 4. Tindakan Imbalan Berdasarkan Negara yang Dikenakan (1995– 2022)

Sumber: WTO Statistics (2023), diolah



Gambar 5. Tindakan Imbalan Berdasarkan Sektor (1995– 2022)

Sumber: WTO Statistics (2023), diolah

Adapun jika dilihat berdasarkan sektornya, tindakan imbalan sebagian besar dikenakan pada produk sektor *base metals* dengan jumlah tindakan sebanyak 204 kasus atau sebesar 50,6% terhadap total tindakan imbalan di dunia selama periode 1995–2022. Selain *base metals*, tindakan imbalan banyak dikenakan pada sektor Produk Kimia (37 kasus), Produk plastik dan karet (31 kasus), Mesin dan Peralatan Listrik (25 kasus), dan Makanan olahan (21 kasus).

Kebijakan Tindakan Imbalan di Indonesia Masih Belum Implementatif

Di Indonesia sendiri, tindakan imbalan sebenarnya telah diatur di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2011 tentang Tindakan Anti Dumping, Tindakan Imbalan dan Tindakan Pengamanan Perdagangan (PP No.34/2011). Tindakan imbalan di dalam PP No.34/2011 didefinisikan sebagai tindakan yang diambil pemerintah berupa pengenaan Bea Masuk Imbalan terhadap barang impor yang mengandung subsidi. Pemerintah dapat mengenakan tindakan imbalan setelah dilakukan penyelidikan oleh lembaga otoritas dalam hal ini Komite Anti Dumping Indonesia (KADI) berdasarkan permohonan ataupun inisiatif KADI.

Penyelidikan oleh KADI dilakukan untuk membuktikan adanya barang impor yang mengandung subsidi yang menyebabkan kerugian bagi industri dalam negeri. Namun demikian, jika KADI menemukan bahwa jumlah subsidi kurang dari 1% *ad valorem* atau volume impor barang yang mengandung subsidi yang secara nyata ataupun potensial sedemikian kecil sehingga dapat diabaikan, maka penyelidikan tidak dapat dilakukan atau harus segera dihentikan. Adapun jika ditemukan bukti adanya barang impor yang mengandung subsidi yang menyebabkan kerugian, KADI merekomendasikan kepada Menteri Perdagangan mengenai pengenaan bea masuk imbalan.

Besaran bea masuk imbalan sendiri dapat dikenakan paling tinggi sama dengan subsidi neto. Berdasarkan PP No.34/2011, subsidi neto merupakan selisih antara subsidi dengan biaya permohonan, tanggungan, atau pungutan lain yang dikeluarkan untuk memperoleh subsidi, dan/atau selisih antara subsidi dengan pungutan yang dikenakan pada saat ekspor untuk tindakan imbalan yang diberikan kepada barang ekspor tersebut.

Meskipun telah ada ketentuan mengenai penyelidikan dan tindakan imbalan, namun Indonesia belum pernah melakukan penyelidikan tindakan imbalan hingga saat ini. Penyelidikan tindakan imbalan dianggap memiliki tingkat kesulitan yang cukup tinggi dibandingkan penyelidikan anti-dumping terutama dalam hal metodologi perhitungan margin subsidi dalam berbagai jenis dan bentuk subsidi. Berbagai pelatihan telah dilakukan dengan lembaga donor internasional dan masih terus dibutuhkan untuk membantu KADI dalam melakukan penyelidikan tindakan imbalan secara efektif kedepannya. Perlu keberanian dan dukungan kekompakan semua *stakeholder* agar hasil penyelidikan tindakan imbalan yang terbukti oleh KADI dapat diimplementasikan. Jika diperlukan, KADI dapat diperkuat dan direstrukturisasi menjadi kesatuan unit di dalam organisasi Kementerian Perdagangan.

Biodata Penulis



Niki Barendra Sari, SE., MA



Analisis Perdagangan Ahli Muda



nbarendra30@gmail.com

Upaya Peningkatan Pembiayaan Ekspor dalam rangka Mendorong Kinerja Ekspor Nonmigas Indonesia

Pandemi Covid-19 cukup membebani pasar global. Pada tahun 2019, total impor pasar global menurun sebesar 2,81% dibandingkan tahun 2019 (*Year on Year/YoY*). Pelemahan permintaan impor bahkan terjadi kembali pada tahun 2020 dengan persentase penurunan yang lebih dalam sebesar 7,22% YoY. Pada tahun 2021, kondisi di pasar global sudah mulai pulih dimana permintaan impor naik signifikan sebesar 26,67% YoY. Bahkan permintaan impor kembali meningkat di tahun 2022 sebesar 9,37% YoY (Trademap, 2023). Hal ini menunjukkan bahwa beberapa negara importir dunia sudah mulai membuka pasarnya untuk barang impor.

Indonesia patut berbangga karena ketika pandemi Covid-19 melanda, Indonesia masih dapat memperoleh surplus neraca perdagangan. Pada tahun 2020, neraca perdagangan total mengalami surplus sebesar USD 21,62 Miliar, setelah pada tahun sebelumnya mengalami

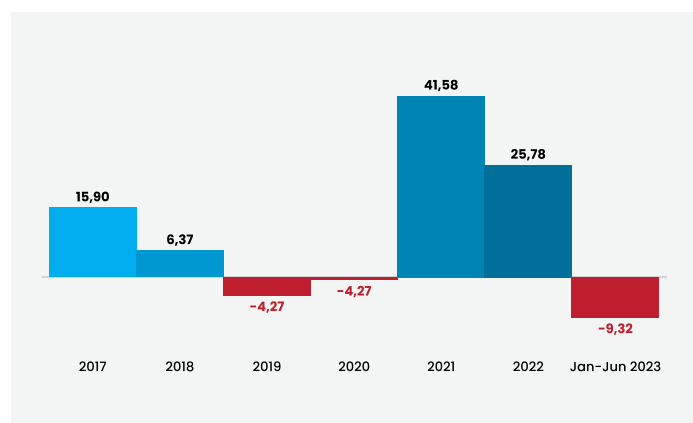
defisit sebesar USD 3,59 Miliar. Bahkan surplus neraca perdagangan non migas di tahun 2020 tercatat lebih besar senilai USD 27,63 Miliar, meningkat lebih dari empat kali lipat dibandingkan perolehan surplus neraca perdagangan tahun 2019 yang hanya sebesar USD 6,50 Miliar. Pencapaian perolehan surplus neraca perdagangan non migas di tahun selanjutnya pun semakin besar. Pada tahun 2021, surplus neraca perdagangan non migas meningkat 76,27% dibandingkan tahun 2020 menjadi sebesar USD 48,70 Miliar. Di tahun 2022, surplus neraca perdagangan non migas kembali meningkat menjadi senilai USD 78,88 Miliar.

Melihat optimisme tren permintaan pasar impor serta kondisi fundamental perdagangan luar negeri Indonesia yang cukup kuat, Indonesia

perlu mengoptimalkan ekspornya, sehingga surplus neraca perdagangan tetap terjaga dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Di sisi lain, pertumbuhan



ekspor non migas Indonesia cukup berfluktuatif dalam tujuh tahun terakhir. Ekspor non migas sempat mengalami penurunan pada tahun 2019 – 2020. Pada tahun 2019, pasar global tengah mengalami penurunan harga komoditas global yang menyebabkan lesunya pertumbuhan ekspor Indonesia yang pada umumnya didominasi oleh komoditas primer dan industri primer. Pertumbuhan ekspor Indonesia pada saat periode tersebut menurun 4,27% YoY. Di tahun berikutnya di saat harga komoditas mulai melonjak, pandemi Covid-19 gelombang pertama justru menghambat ekspor. Pada tahun 2020, ekspor non migas menurun tipis sebesar 0,61% YoY. Seiring dengan pulihnya ekonomi global dan mulai beroperasinya industri manufaktur, ekspor kembali meningkat sebesar 41,58% YoY pada tahun 2021 dan 25,78% YoY pada tahun 2022. Secara kumulatif Januari–Juni 2023, ekspor non migas kembali menurun sebesar 9,32% dibandingkan periode yang sama tahun lalu (YoY). Fluktuasi kinerja ekspor non migas Indonesia masih menjadi tantangan tersendiri bagi Indonesia.



Gambar 1. Pertumbuhan Ekspor Non Migas Indonesia

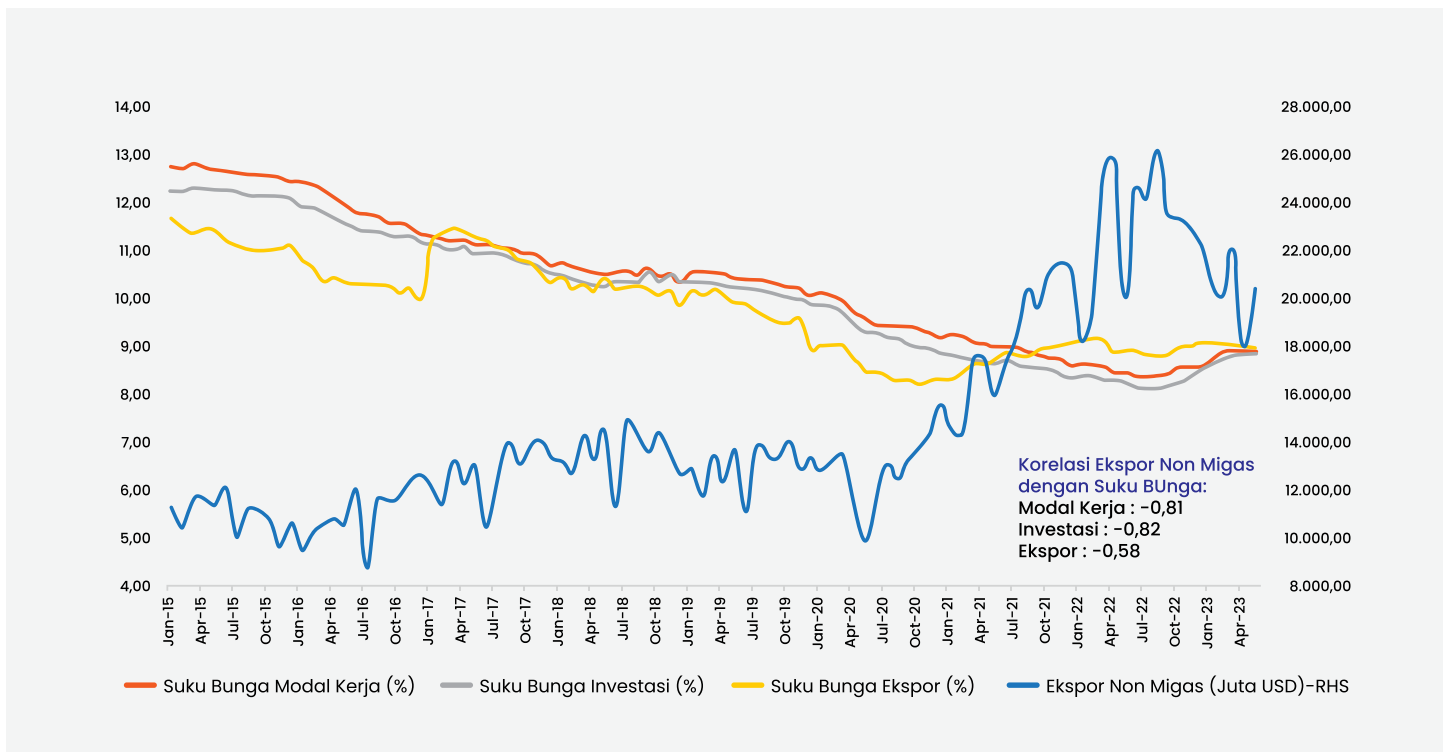
Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Pembiayaan untuk Ekspor

Salah satu permasalahan eksportir yakni keterbatasan modal usaha. Lestari *et al* (2019) mengemukakan bahwa ketersediaan modal dibutuhkan oleh pelaku usaha eksportir dalam melakukan produksi. Modal usaha salah satunya dimanfaatkan pelaku usaha untuk memenuhi pasokan bahan baku. Sebagian besar eksportir, khususnya skala Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) saat ini tengah mengalami hambatan keterbatasan modal. Ginting dan Kartiasih (2019) menambahkan keterbatasan modal pada eksportir komoditas primer mengakibatkan pengelolaan komoditas ekspor yang kurang baik, sehingga memengaruhi produktivitas dan daya saing produk ekspor. Potensi tren permintaan impor di pasar global perlu dimanfaatkan oleh Indonesia agar lebih aktif memenuhi pasar tersebut. Di sisi lain, ekspor masih terkendala oleh keterbatasan pembiayaan baik untuk modal kerja maupun aktivitas ekspornya. Oleh karena itu, diperlukan suatu upaya peningkatan pembiayaan ekspor yang dapat berkontribusi meningkatkan neraca perdagangan.

Pelaku usaha eksportir tentu memerlukan likuiditas yang cukup untuk menjaga kegiatan produksi orientasi ekspor. Keterbatasan modal seringkali menjadi hambatan eksportir tidak dapat memenuhi permintaan pasar. Pembiayaan dalam bentuk kredit merupakan salah satu fasilitas yang dapat ditawarkan oleh Pemerintah untuk mendorong aktivitas ekspor. Oleh karena itu, perlu ditelaah lebih lanjut sejauh mana peranan fasilitas pembiayaan tersebut dapat memengaruhi kinerja ekspor.

Sejak tahun 2015, tren suku bunga perbankan untuk modal kerja, investasi dan ekspor relatif menurun. Suku bunga modal kerja dan investasi turun lebih landai dibandingkan suku bunga ekspor yang cenderung fluktuatif. Pada pandemi Covid-19, suku bunga ekspor lebih rendah dibandingkan kedua jenis suku bunga lainnya. Namun, sejak pertengahan tahun 2021, suku bunga ekspor kembali tinggi.



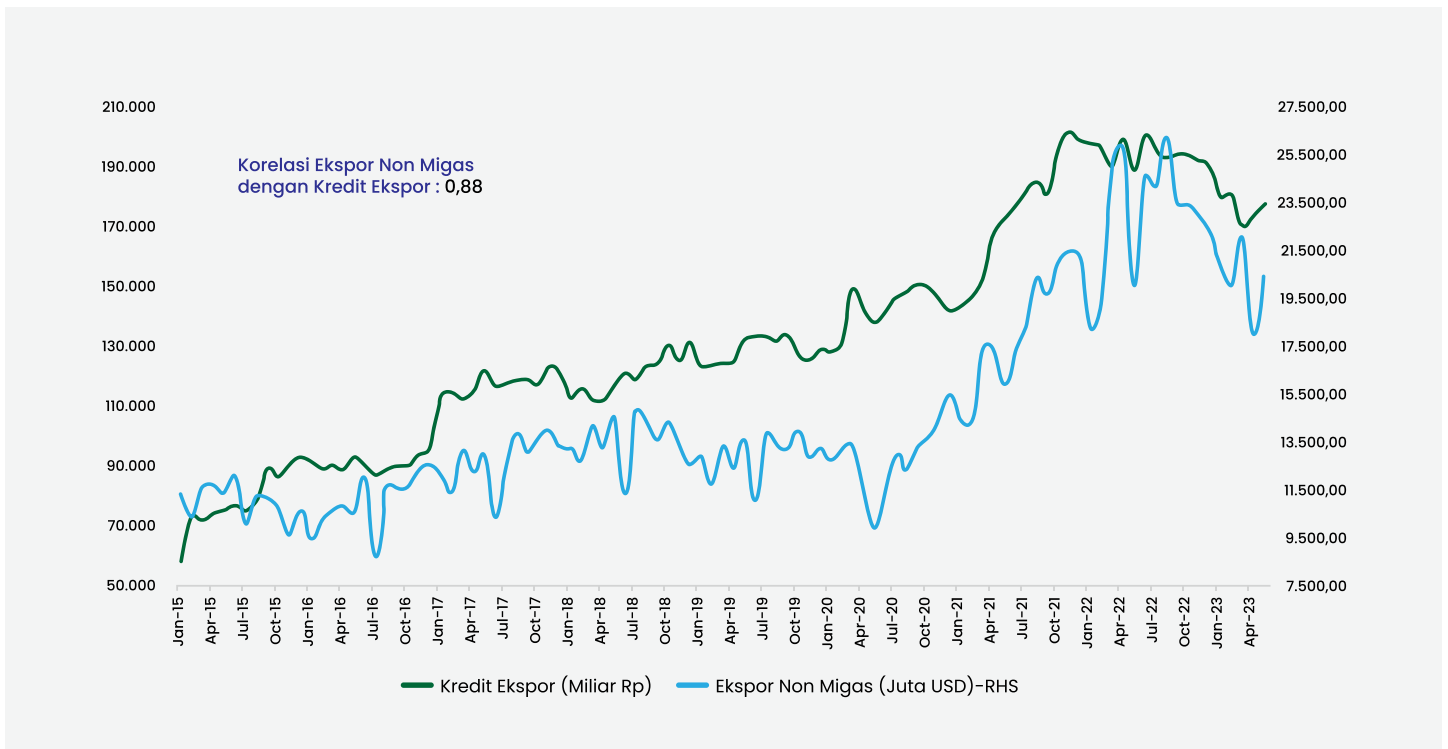
Gambar 2. Perkembangan Nilai Ekspor Non Migas dan Suku Bunga Perbankan di Indonesia

Sumber: BPS dan OJK (2023)

Secara umum, korelasi kinerja ekspor dengan suku bunga masih cenderung kuat. Hubungan yang negatif menandakan semakin rendah suku bunga, maka akses pembiayaan eksportir terhadap pinjaman dari perbankan menjadi luas, sehingga dapat mendorong ekspor non migas. Korelasi antara ekspor non migas dengan suku bunga modal kerja sebesar -0,81 dan suku bunga investasi sebesar -0,82. Adapun korelasi antara kinerja ekspor non migas dengan suku bunga ekspor lebih rendah sebesar -0,58. Hal yang menarik adalah hubungan kinerja ekspor dengan suku bunga modal kerja dan investasi justru lebih kuat dibandingkan dengan kredit ekspor itu sendiri. Hal ini menunjukkan bahwa pelaku usaha ekspor lebih banyak memanfaatkan kredit untuk modal kerja dan investasi dalam fasilitas suku bunga yang ditawarkan perbankan. Adapun eksportir justru kurang memanfaatkan suku bunga yang diperuntukkan untuk kegiatan ekspor. Salah satu

penyebab kredit ekspor kurang diminati oleh eksportir karena suku bunga kredit ekspor relatif lebih fluktuatif dibandingkan kedua suku bunga kredit lainnya. Selain itu, dalam dua tahun terakhir, suku bunga kredit juga lebih tinggi dibandingkan suku bunga kredit modal kerja dan investasi.

Walaupun suku bunga kredit ekspor lebih tinggi dibandingkan kredit lainnya, nilai pembiayaan perbankan kredit ekspor memiliki tren meningkat. Nilai kredit ekspor oleh perbankan meningkat rata-rata sebesar 12,97% per tahun selama periode tahun 2015 – 2022. Selain itu, terdapat hubungan yang kuat antara kinerja ekspor dengan jumlah kredit ekspor. Korelasi kedua variabel positif dan memiliki nilai yang cukup tinggi sebesar 0,88. Hal ini mengindikasikan bahwa kredit ekspor mampu mendorong kinerja ekspor. Kinerja ekspor cenderung sensitif terhadap perubahan suku bunga perbankan dan kredit ekspor.



Gambar 3. Perkembangan Nilai Ekspor Non Migas dan Kredit Ekspor Perbankan di Indonesia

Sumber: BPS dan OJK (2023)

Kredit perbankan merupakan salah satu pembiayaan ekspor utama yang dapat diakses oleh eksportir. Berdasarkan hasil analisis di atas terlihat bahwa kredit ekspor mampu mendorong kinerja ekspor non migas Indonesia. Melihat peranan yang sangat besar tersebut, maka upaya peningkatan pembiayaan dan kredit terhadap ekspor perlu lebih ditingkatkan. Lacovone & Zavacka (2009) menjelaskan bahwa sistem keuangan yang sehat berkontribusi positif pada kinerja ekspor. Dengan adanya dukungan sektor

keuangan, termasuk dari sektor perbankan, ekspor dapat menjadi lebih berdaya saing. Di sisi lain, krisis perbankan berbanding negatif dengan kinerja ekspor.

Selain pembiayaan oleh perbankan, Indonesia saat ini juga memiliki Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia (LPEI). LPEI berdiri pada tahun 2009 merujuk pada Undang-undang (UU) Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia. Pendirian LPEI merupakan salah satu wujud komitmen pemerintah untuk mendorong ekspor nasional dan mendorong daya saing Indonesia di pasar global (Fitriyani, 2022). LPEI memiliki empat fungsi utama, yakni pembiayaan ekspor, penjaminan ekspor, asuransi ekspor, dan jasa konsultasi.

Selain itu, dalam Kebijakan Dasar Pembiayaan Ekspor Nasional (KDPEN), LPEI diberikan mandat dalam menyalurkan pembiayaan ekspor dalam skema Penugasan Khusus Ekspor (PKE) (Pusat Pengkajian Perdagangan Luar Negeri, 2021).





Dasar hukum PKE mengacu pada PP Nomor 43 tahun 2019 tentang Kebijakan Dasar Pembiayaan Ekspor Nasional dan Keputusan Menteri Keuangan (KMK) Nomor 372/KMK.08/2020 tentang Penugasan Khusus kepada LPEI Dalam Rangka Mendukung Sektor Usaha Kecil dan Menengah Berorientasi Ekspor. Skema penugasan ekspor nasional melalui PKE LPEI terdiri atas 3 jenis, yaitu:

1. PKE Dukungan *Trade Finance*: mencakup enam komoditas (kopi, karet, alas kaki, TPT, furnitur, dan makanan olahan), namun bebas perusahaan dan negara tujuan ekspornya. Jumlah anggaran yang disediakan sebesar Rp 700 Miliar.
2. PKE UKM: bebas untuk seluruh komoditas dan negara tujuan ekspornya, namun hanya dibatasi bagi UKM. Jumlah anggaran yang disediakan sebesar Rp 500 Miliar.
3. PKE Kawasan Afrika, Asia Selatan, dan Timur Tengah: hanya mencakup kawasan tersebut, namun produk dan perusahaan tidak dibatasi. Jumlah anggaran yang disediakan sebesar Rp 1,6 Triliun.

Dalam rangka mendorong kapasitas ekspor, khususnya pada sektor UMKM, pelaku usaha industri keuangan diharapkan secara aktif meningkatkan penyaluran kredit ekspor bagi pelaku usaha eksportir. Selain itu, Pemerintah juga perlu memperkuat kinerja LPEI dalam hal pembiayaan ekspor, penjaminan ekspor, asuransi ekspor dan jasa konsultasi serta program penugasan khusus lainnya dalam mendorong ekspor.

Biodata Penulis



 Fitria Faradila, SE., M.Sc
 Analis Perdagangan Ahli Pertama
 faradilafitria@gmail.com



Perdagangan Jasa di Asia Tenggara: Peluang dan Tantangan



Kegiatan ekonomi di berbagai negara di dunia perlahan bergerak menuju sektor jasa. Secara global, sektor jasa diperkirakan menyumbang sekitar dua pertiga dari Produk Domestik Bruto (PDB) dan mempekerjakan kurang lebih setengah dari tenaga kerja dunia (Helble dan Shepperd, 2019). Demikian pula halnya di Asia Tenggara: transaksi perdagangan sektor jasa mencapai angka USD 745,8 Miliar di 2021, yang terdiri dari impor senilai USD 397,5 Miliar dan ekspor sejumlah USD 348,3 Miliar (ASEAN, 2022).

Berkembangnya sektor jasa di berbagai negara, termasuk di Asia Tenggara, dipengaruhi oleh beberapa macam faktor. Berbagai studi empiris menunjukkan bahwa seiring dengan

berkembangnya ekonomi suatu negara, transformasi struktural dari sektor pertanian ke sektor manufaktur, dan lebih lanjut menuju sektor jasa akan terjadi secara alami (Fuchs, 1981; Anderson & Ponnusamy, 2019). Hal ini menjadi alasan mengapa pengambil kebijakan di berbagai negara, khususnya negara berkembang, melakukan berbagai intervensi untuk mendorong pertumbuhan sektor manufaktur dan jasa di negaranya. Sektor jasa yang sebelumnya dinilai inferior jika dibandingkan dengan sektor manufaktur dalam kaitannya dengan agenda pembangunan, kini mulai mendapatkan perhatian dari pemerintah di negara-negara berkembang.

Perkembangan teknologi, khususnya di domain digital, juga turut memfasilitasi sektor jasa dan memungkinkan berbagai jenis moda transaksi jasa untuk dilakukan secara lintas batas tanpa perlu ada perpindahan secara fisik oleh penyedia jasa maupun konsumen (WTO, 2020). Secara umum, ada empat moda utama perdagangan jasa lintas batas: penawaran lintas batas (*cross-border supply*), konsumsi luar negeri (*consumption abroad*), kehadiran perdagangan atau investasi asing di bidang jasa (*commercial presence*), dan perpindahan orang (*labour movement*). Teknologi digital memungkinkan jenis jasa yang biasanya harus dilakukan dengan melalui kehadiran komersial secara fisik di negara tujuan, disampaikan melalui moda perdagangan lintas batas secara daring (Hidayatullah, 2021).

Perkembangan teknologi juga membantu sektor jasa diperdagangkan dengan cara yang sebelumnya hanya dapat dilakukan dalam perdagangan barang (Mercer-Blackman dan Ablaza, 2018). Beberapa jenis layanan seperti film, musik, dan pertunjukan kini dapat direkam, disimpan, dan diperdagangkan secara *on demand* berdasarkan keinginan konsumen. Perkembangan ini memungkinkan jasa diperdagangkan dan didistribusikan ke pasar yang lebih luas.

Integrasi Sektor Jasa dan Non-Jasa

Melalui empat moda utama tersebut di atas, ditambah dengan teknologi yang mendukung kegiatan produksi dan distribusi, sektor jasa berkontribusi terhadap ekonomi suatu negara, baik secara langsung maupun sebagai masukan (*input*) dari proses produksi barang dan komoditas (OECD, 2016). Dengan demikian, peningkatan produktivitas sektor jasa menjadi penting bukan hanya untuk meningkatkan nilai tambah sektor jasa, tetapi juga untuk menunjang daya saing ekspor, *value-added*, dan lapangan kerja di sektor-sektor non jasa.

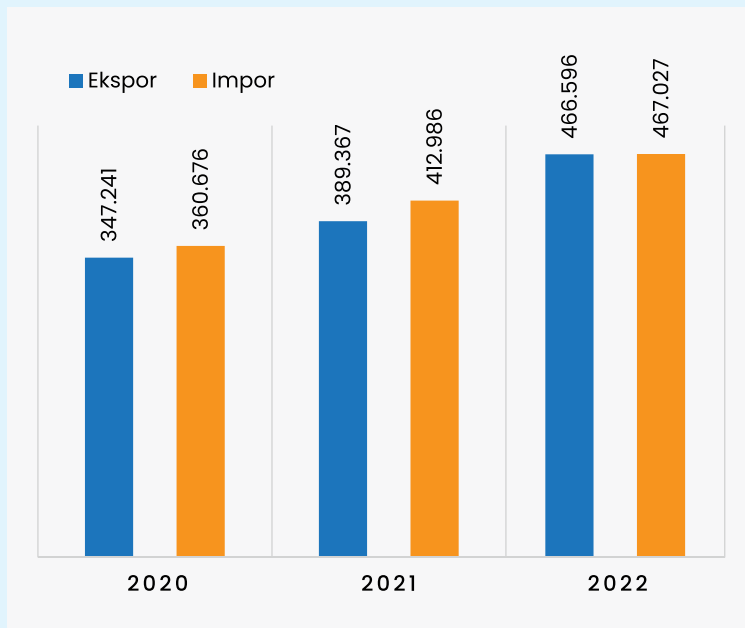
Peningkatan kontribusi jasa dalam total perdagangan juga disebabkan oleh perubahan struktural berskala besar dalam kegiatan ekonomi: proses produksi barang semakin banyak menggunakan jasa dan komponen manufaktur yang saling melengkapi (*servisifikasi*) (WTO, 2020). Hal ini terjadi karena beragam aktivitas produksi yang sebelumnya dikerjakan dan disediakan secara terpisah, kini terintegrasi ke dalam jejaring produksi global (*global value chain*) yang berpusat pada perusahaan penyuplai/perakitan (Bappenas dan ERIA, 2021). Perusahaan manufaktur semakin bergantung pada jasa baik sebagai input produksi maupun sebagai komponen yang juga ditawarkan bersamaan dengan barang yang diproduksinya (misalnya, produsen *hardware* dan *software* di sektor teknologi dan informasi yang juga menawarkan jasa perbaikan dan pemeliharaan kepada pembelinya). Atas dasar inilah pengambilan kebijakan di sektor jasa seharusnya mempertimbangkan kontribusi perdagangan sektor jasa yang dihitung berdasarkan nilai tambah (*value added*), bukan hanya secara *gross term*. Penghitungan sektor jasa secara *gross term* biasanya dilakukan dengan merujuk pada statistik *balance-of-payment* (BOP) masing-masing negara.

Sektor Jasa di Asia Tenggara

Tren peningkatan volume perdagangan jasa juga terjadi di kawasan Asia Tenggara. Volume perdagangan jasa di ASEAN mengalami peningkatan secara signifikan selama periode tahun 2005 hingga 2019, dengan pengecualian pada penurunan yang terjadi pada tahun 2009 dan 2016 akibat krisis keuangan global (ASEAN, 2022). Penurunan volume juga terjadi akibat pandemi Covid-19. Namun, sektor jasa di ASEAN membuktikan resiliensinya dengan mengalami kebangkitan dan tumbuh sebesar 7,30%—mencapai angka USD 745,80 Miliar pada tahun 2021—setelah mengalami penurunan hampir sebesar 20%

pada tahun 2020. Tren peningkatan ini tetap konsisten di tahun 2022, di mana perdagangan sektor jasa mengalami peningkatan sebesar lebih dari 16% dari tahun sebelumnya dan mencapai nominal USD 933,6 Miliar – melebihi volume sebelum pandemi (ASEAN, 2023).

Tren menarik yang juga terjadi di ASEAN dalam dekade terakhir adalah berubahnya status ASEAN dari *net importer* menjadi *net exporter* jasa di tahun 2016 sampai 2019. Surplus yang dihasilkan dari sektor ini mencapai angka USD 15,40 Miliar di 2016 dan USD 56,90 Miliar di 2019 (ASEAN, 2022). Status *net exporter* ini sempat lepas di dua tahun berikutnya, namun berhasil kembali diraih di tahun 2022 (ASEAN, 2023).



Gambar 1. Perdagangan Jasa di ASEAN

Keterangan: Angka dalam USD Juta

Sumber: ASEANStats (2022)

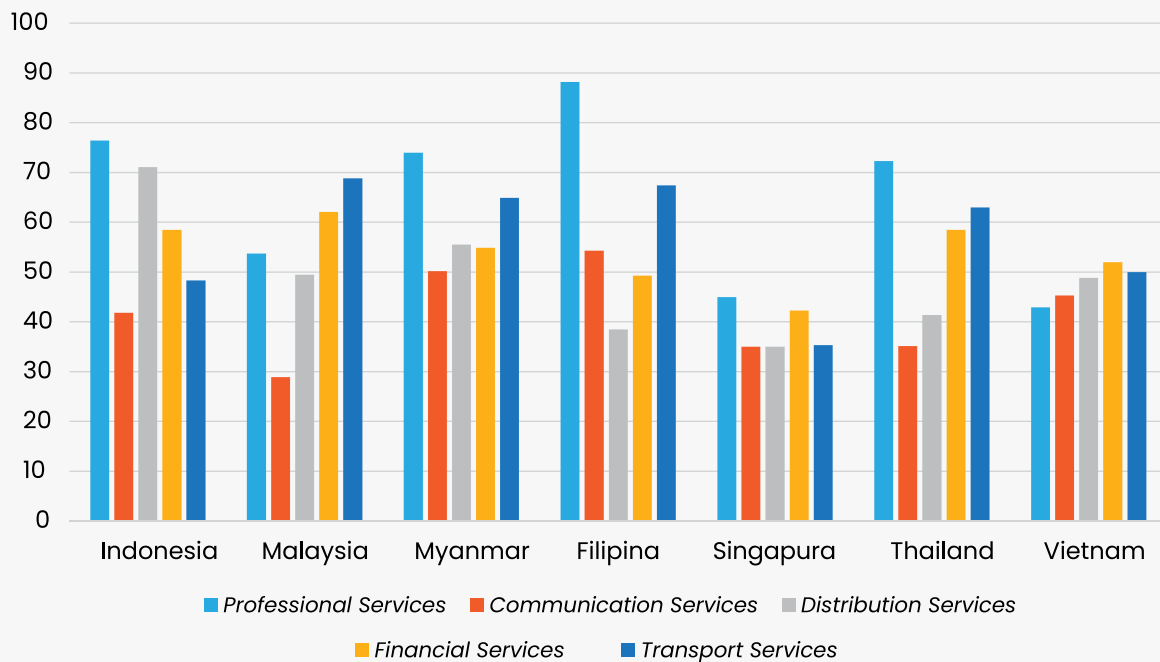
Peluang dan Tantangan

Terlepas dari signifikansi kontribusi perdagangan sektor jasa terhadap ekonomi negara-negara ASEAN, terdapat beberapa tantangan yang harus diatasi baik oleh ASEAN sebagai asosiasi maupun oleh masing-masing negara anggota. Deregulasi dan penyederhanaan peraturan dan hambatan usaha adalah salah satu upaya yang harus dilakukan bukan hanya di sektor jasa, tetapi juga di sektor lain yang bersinggungan dengan kegiatan ekonomi di sektor ini.

Berdasarkan data *Services Trade Restrictions (STRI) Database* dari World Bank, hambatan terhadap perdagangan jasa masih cukup tinggi. STRI mengukur hambatan perdagangan berdasarkan angka 0-100. Angka 0 menunjukkan bahwa tidak ada hambatan yang ditemukan dari hal-hal yang diukur oleh indeks, dan 100 berarti bahwa subsektor/moda tersebut sepenuhnya tertutup bagi jasa dan pemasok jasa asing. Biaya untuk perdagangan

jasa ditengarai mencapai 4 (empat) kali lipat lebih mahal dari biaya perdagangan barang (WTO, 2020). Hambatan-hambatan ini variatif berdasarkan sektor, moda penyampaian, dan tingkat pembangunan suatu ekonomi. Mereka terdiri dari hambatan yang disebabkan oleh kebijakan (*regulatory barriers*), tingkat konektivitas, dan kualitas pemerintahan. Ada beberapa catatan menarik dan spesifik untuk ASEAN terkait hambatan kebijakan dalam perdagangan jasa. Dari berbagai macam kategori jasa yang ada, *professional services* menjadi sektor dengan hambatan perdagangan yang paling tinggi, disusul dengan *transport services* dan *financial services* (Gambar 2). Hal ini menjadi penting untuk disorot khususnya mengingat jasa-jasa tersebut berkontribusi bukan hanya secara *gross term*, tetapi juga sebagai input dari kegiatan manufaktur di negara-negara tersebut. Jasa distribusi yang efisien, misalnya, berguna untuk mengurangi biaya pengiriman barang, penyimpanan (*storage*), dan transportasi, sehingga dapat menciptakan *market*

price yang kompetitif dari barang yang dipasarkan. Sedangkan jasa profesional (misalnya jasa R&D, desain, *technical services*, *branding* dan *marketing*) dalam proses produksi dapat memberikan nilai tambah dan meningkatkan kualitas barang. Hambatan terhadap suplai jasa yang dibutuhkan berisiko mengurangi produktivitas sektor manufaktur dan menurunkan daya saing komoditas yang diproduksi oleh masing-masing negara.



Gambar 2. Services Trade Restriction Index (STRI) untuk Beberapa Negara ASEAN

Sumber: World Bank (2016)

Kemudahan perdagangan jasa lintas batas menjadi penting apabila dikaitkan dengan fenomena *premature deindustrialisation*, yaitu fenomena dimana suatu negara (khususnya negara berkembang) beralih terlalu cepat ke sektor jasa sebelum mendapatkan keuntungan (*productivity gain*) yang maksimal dari sektor manufaktur (Rodrik, 2016). Beberapa studi empiris menunjukkan bahwa kontribusi sektor manufaktur terhadap nilai tambah dan penciptaan lapangan pekerjaan di negara-negara berkembang tercatat lebih rendah jika dibandingkan dengan negara-negara maju yang telah terlebih dahulu melewati proses industrialisasi. Hal ini terutama banyak ditemukan di negara-negara di Amerika Latin

seperti Chile, Argentina, Mexico, dan Brazil (Rodrik, 2016; Castillo & Netto, 2016). Maka dari itu, penting bagi negara-negara berkembang di ASEAN untuk melakukan identifikasi jenis jasa yang mampu meningkatkan nilai tambah dan produktivitas sektor manufaktur dan melakukan deregulasi untuk menciptakan kemudahan berusaha terhadap jasa-jasa tersebut. Hal ini menjadi salah satu opsi untuk memaksimalkan potensi sektor jasa tanpa harus kehilangan kesempatan dari sektor manufaktur.

Hambatan terhadap perdagangan jasa di ASEAN juga dapat terjadi akibat kebijakan-kebijakan di luar sektor jasa, seperti kebijakan

di sektor teknologi. Dalam beberapa tahun belakangan, regulasi yang berkaitan dengan teknologi digital bertambah secara pesat di Asia Tenggara. Tanpa pertimbangan dan aplikasi yang tepat, pengaturan soal data pribadi, pembatasan transfer data lintas batas, pajak digital, dan kewajiban lokalisasi data, dapat mempengaruhi aktivitas perdagangan jasa secara negatif, khususnya jasa yang disampaikan melalui teknologi digital. Teknologi digital yang sejatinya dapat memfasilitasi perdagangan jasa lintas batas (khususnya yang sebelumnya disampaikan melalui moda 3 - *commercial presence*), dapat ternegasikan akibat kebijakan yang tidak diterapkan secara tepat. Hal ini relevan untuk dibahas di ASEAN, khususnya karena berdasarkan *Digital Trade Restrictiveness Index* (DTRI) yang dikeluarkan oleh *European Center for International Political Economy* (ECIPE), Indonesia dan Vietnam tercatat menempati peringkat 4 dan 5 sebagai negara yang paling restriktif terhadap perdagangan digital (Ferracane et al., 2018). *Digital trade* atau perdagangan digital sebenarnya meliputi tidak hanya jasa, tetapi juga barang yang diperdagangkan secara elektronik. Hambatan terhadap perdagangan digital dapat digunakan sebagai indikator terhadap kegiatan ekonomi yang diperdagangkan secara digital.

Signifikansi sektor jasa dan kontribusinya baik secara langsung maupun sebagai *production input* dalam kegiatan ekonomi di ASEAN perlu disadari dan diikuti dengan upaya-upaya yang mampu mendukung perkembangan sektor ini. ASEAN sebagai organisasi telah berupaya mempermudah perdagangan jasa lintas batas, salah satunya melalui *ASEAN Trade in Services Agreement* (ATISA). Akan tetapi, masing-masing negara ASEAN perlu melakukan reformasi yang komprehensif

terhadap peraturan-peraturan lain yang secara tidak langsung turut menjadi hambatan bagi perdagangan sektor jasa di kawasan tersebut.

Untuk Indonesia misalnya, upaya liberalisasi pasar yang dilakukan dengan mempermudah investasi asing di beberapa sektor melalui Peraturan Presiden Nomor 10 tahun 2021 tentang Bidang Usaha Penanaman Modal, meskipun patut diapresiasi karena dapat membawa dampak positif terhadap jasa yang disampaikan melalui moda 3 (*commercial presence*), idealnya perlu juga diiringi dengan pembenahan kebijakan di bidang penggunaan jasa dan tenaga kerja asing serta perpindahan data lintas batas (*cross-border data flows*). Dengan demikian, penyediaan dan distribusi jasa yang disampaikan melalui teknologi digital juga dapat terfasilitasi. Reformasi regulasi secara menyeluruh inilah yang diharapkan dapat menjadi awal untuk peningkatan produktivitas sektor jasa di negara-negara anggota ASEAN.

Biodata Penulis



Thomas A. Dewaranu, SH., MPP



Policy Researcher, Wiratama Institute



dewaranu@gmail.com

Belajar dari Singapura dalam Mendorong Ketahanan Rantai Pasok

Rantai pasok merupakan suatu hal yang esensial dalam perekonomian suatu negara. Rantai pasok didefinisikan sebagai suatu proses bisnis yang bernilai tambah yang ditujukan utamanya untuk pemenuhan permintaan konsumen, lalu diikuti peningkatan daya saing, peningkatan keuntungan dan penguatan koordinasi serta kolaborasi pelaku ekonomi. Rantai pasok yang cepat dan terintegrasi dapat berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi, sekaligus pemerataan ekonomi antar wilayah dalam suatu negara.

Salah satu negara ASEAN yang memiliki sistem rantai pasok yang kuat ialah Singapura. Singapura merupakan satu-satunya negara ASEAN yang masuk ke dalam sepuluh negara dengan PDB per kapita terbesar di dunia. Pada tahun 2022, PDB per kapita Singapura mencapai USD 78.115 atau sekitar Rp 2,73 Miliar (Worldometers, 2023). Selain memiliki PDB per kapita yang tinggi, riset dari International Institute for Management Development (IMD) juga menyebutkan bahwa Singapura merupakan negara urutan keempat *Most Competitive Economy* pada tahun 2023 (Civil Service College Singapore, 2023).

Kondisi Infrastruktur Transportasi di Singapura

Saat ini, Singapura memiliki tujuh Pelabuhan yakni Tanjong Pagar, Keppel, Brani, Pasir Panjang, Sembawang, Jurong, dan Tuas. Ketujuh pelabuhan

ini dapat menampung berbagai jenis kapal, seperti kapal kontainer, *bulk carrier* atau *bulker* (kapal pengangkut kargo curah kering), kapal ro-ro, kapal kargo, kapal *coaster* (kapal laut dengan trayek pendek untuk kepentingan pelayaran), dan kapal kargo tongkang atau *lighter*. Pelabuhan di Singapura yang dioperasikan oleh the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) merupakan pelabuhan kedua terbesar di dunia setelah Pelabuhan Shanghai, RRT (worldshipping.org, 2023). Port of Singapore atau SGSIN memiliki lebih dari 200 dermaga dan dengan total panjang Pelabuhan sepanjang 52 km. Selain kapasitasnya yang besar, SGSIN juga dilengkapi dengan peralatan penanganan kargo dengan sistem otomatisasi yang canggih serta tenaga kerja yang terampil.

Selama setahun, berdasarkan artikel dari Cello-square.com yang berjudul “Top Busiest Ports in the World & Southeast Asia” 2023 yang dilansir pada tanggal 5 Oktober 2023, pelabuhan Singapura dapat menangani kapasitas hingga 36 juta kontainer 20 kaki atau *Twenty-foot Equivalent Unit* (TEU). Saat ini, Singapura sudah menjadi penghubung industri manufaktur secara global untuk sektor elektronik, *engineering*, petrokimia dan *biochemicals* (Civil Service College Singapore, 2023). Maraknya pembangunan infrastruktur pelabuhan dan transportasi lainnya meningkatkan intensitas perdagangan, sehingga perekonomian Singapura tumbuh signifikan.



Perkembangan Ekspor Impor Singapura dalam 20 Tahun Terakhir

Perdagangan luar negeri merupakan sumber utama ekonomi Singapura. Total perdagangan Singapura bahkan lebih besar empat kali lipat dibandingkan PBDnya. Rasio Ekspor dan Impor terhadap PDB sebesar 336,9% pada tahun 2022. Rantai pasok di pasar domestik Singapura juga sangat bergantung pada perdagangan luar negeri. Sebagian besar produk yang diperjualbelikan di pasar domestik merupakan barang impor. Bahkan 90% dari produk pangan makanan olahan yang diperjualbelikan merupakan produk impor yang berasal dari 170 negara lebih (CNBC, 2023).

Dalam 20 tahun terakhir, baik ekspor maupun impor Singapura memiliki tren peningkatan yang cukup signifikan. Singapura sempat mengalami penurunan ekspor dan impor pada tahun 2009, tahun 2015 – 2016 dan tahun 2020. Penurunan perdagangan luar negeri pada tahun 2009 disebabkan akibat efek dari krisis keuangan global yang melanda Amerika Serikat. Sementara tren penurunan ekspor dan impor periode 2015 – 2016 disebabkan oleh sejumlah permasalahan, seperti *British Exit* (Brexit), krisis pasar saham RRT dan pemilu Amerika Serikat (economictimes, 2023).



Gambar 1. Perkembangan Ekspor dan Impor Singapura 2003 – 2023*

Keterangan: * Januari-Juni

Sumber: Trademap (2023), diolah BKPerdag

Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Ekspor Impor dan Rantai Pasok di Singapura

Pada tahun 2019 – 2020, baik ekspor dan impor kembali menurun akibat mulai merebaknya virus Covid-19. Rata-rata penurunan ekspor dan impor sebesar 5% – 6% per tahun selama 2018 – 2020. Kebijakan *lockdown* yang terjadi di seluruh dunia pada saat pandemi Covid-19 menyebabkan mobilitas logistik dari dan ke Singapura menjadi terhambat, sehingga aktivitas ekspor dan impor pun menurun. Mengingat ketergantungan yang tinggi terhadap rantai pasok global, Singapura menjadi salah satu negara yang terdampak cukup dalam akibat pandemi Covid-19.

Pandemi Covid-19 sangat berdampak pada rantai pasok khususnya pada produk makanan, *healthcare*, dan bahan baku industri. Pasokan pangan dan makanan di pasar Singapura sangat bergantung pada impor, sehingga ketika rantai pasok terganggu akibat pandemi Covid-19, pasokan menipis dan terjadi *panic buying* di pasar domestik (the Straits Times, 2021). Selain makanan, produk yang sangat terganggu pasokannya adalah produk *healthcare* seperti masker, *hand sanitizer*, sabun, dan lain-lain. Disrupsi pasokan tersebut menyebabkan harga yang tinggi mengingat Singapura melakukan impor dengan biaya tinggi pula. Produk lainnya yang terdampak pada masa pandemi di Singapura adalah bahan baku industri.

Upaya Pemerintah Singapura dalam Menekan Dampak Covid-19

Salah satu upaya Pemerintah Singapura dalam menjaga ketersediaan pangan pada masa pandemi, yakni dengan melakukan *stockpiling* bahan makanan dan produk esensial lainnya. Pemerintah Singapura secara aktif mendorong dan memberikan insentif bagi perusahaan swasta untuk berinvestasi pada jasa *warehousing* atau pergudangan.

Pandemi Covid-19 juga menyadarkan Pemerintah Singapura untuk meningkatkan ketahanan rantai pasok dengan melibatkan berbagai mitra untuk mengamankan kepentingan Singapura dalam rantai pasok global. Pemerintah Singapura mempertimbangan beberapa aspek ketahanan, seperti hubungan pemerintahan, konektivitas dan sistem serta kapabilitas digital (Singapore Ministry of Trade and Industry, 2023).

Dari sisi pemerintahan, seluruh kementerian dan lembaga di Singapura membentuk suatu komitmen publik untuk menguatkan konektivitas perdagangan. Penguatan konektivitas dibagi menjadi dua aspek, yakni konektivitas fisik dan digital. Penguatan konektivitas fisik meliputi meningkatkan pembangunan pelabuhan yang handal di tengah gangguan dan meningkatkan konektivitas udara dan laut untuk mendukung pertumbuhan dan pemulihan perdagangan. Seperti contoh, pada masa pandemi, perusahaan penerbangan Singapore Airlines dan Temasek Foundation berkomitmen mendukung World Food Programme (WFP) dengan membentuk *the Global Covid-19 Quick Response* melalui pengiriman vaksin, dan produk *healthcare* baik di kawasan Singapura dan seluruh negara di dunia.

Selain konektivitas fisik, Singapura juga berkomitmen untuk memfasilitasi aliran data digital yang lancar dan terpercaya dengan mendirikan TradeTrust dan SGTraDex. TradeTrust merupakan suatu kerangka kerja digital yang sudah terstandar global yang menghubungkan pemerintah, bisnis dalam suatu *blockchain* publik, sehingga proses

perizinan perdagangan dilakukan secara *online*. Sementara, SGTraDex atau *Singapore Trade Data Exchange* adalah infrastruktur digital untuk memfasilitasi *data sharing* yang terpercaya dan aman diantara *stakeholder* ekosistem rantai pasok di Singapura. Aspek terakhir yakni penguatan dan sistem digital yang melibatkan kolaborasi bilateral dan multilateral untuk mengembangkan mekanisme sistem *crisis response* dan meningkatkan penggunaan *Artificial Intelligence* (AI) dan *robotics* pada rantai pasok. Dalam mengembangkan aspek ini, Pemerintah Singapura merangkul seluruh sektor swasta dan pendidikan untuk terus menghasilkan inovasi.

Upaya Pemerintah Singapura untuk mengurangi dampak pandemi Covid-19 terbukti berhasil. Setelah tahun 2020, ekspor dan impor kembali meningkat cukup signifikan. Selama periode tahun 2020 – 2022, ekspor mengalami pertumbuhan rata-rata sebesar 17,37% per tahun, sementara impor tumbuh lebih tinggi dengan rata-rata peningkatan sebesar 20,25% (Trademap, 2023). Komitmen Pemerintah Singapura dalam menjaga rantai pasok tersebut berhasil mengangkat perekonomian dari resesi.

Komitmen Pemerintah Singapura dalam Mendorong Ketahanan Rantai Pasok

Pemerintah Singapura terus mengupayakan peningkatan konektivitas dengan membangun mega proyek Pelabuhan Tuas sebagai sumber konektivitas perdagangan dengan negara lain



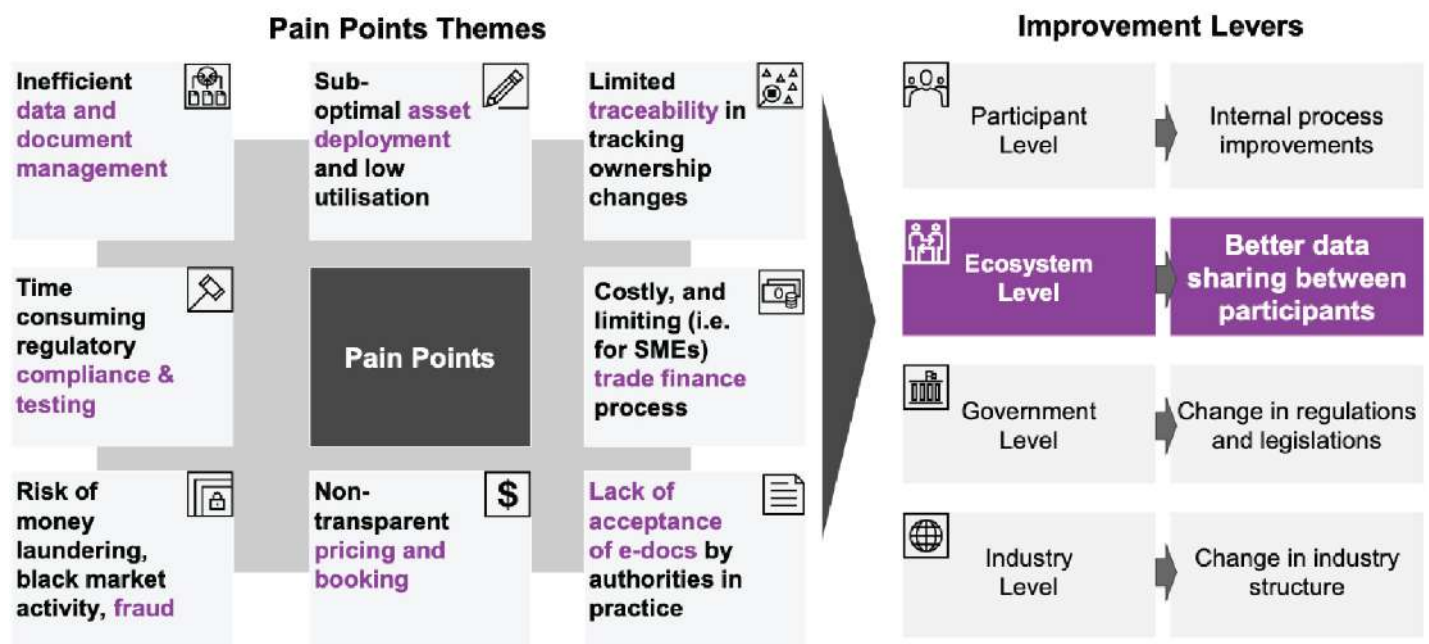
di dunia. Perluasan Pelabuhan Tuas akan mendorong terciptanya kawasan ekonomi dan bisnis yang terintegrasi dengan daerah industri Distrik Jurong. Pembangunan kawasan ekonomi dan bisnis ini diperkirakan akan mempercepat dan mengefisienkan proses siklus produksi, pengiriman, ekspor dan impor yang terkoneksi langsung dengan pasar global. Pelabuhan Tuas dibangun di atas tanah reklamasi dengan luas 1.337 ha. Pembangunan Pelabuhan Tuas dilakukan dalam empat fase, namun saat ini pembangunan baru mencapai dua fase pertama. Pembangunan fase pertama dilakukan pada tanggal 1 Februari 2015 dan selesai pada November 2022. Pembangunan fase kedua

dilakukan pada bulan Desember 2021. Pemerintah Singapura menargetkan pembangunan akan selesai pada tahun 2040. Pasca pembangunan, Pelabuhan Tuas diperkirakan akan menjadi pelabuhan terbesar di Dunia dengan kapasitas 65 juta TEU, dua kali lipat dibandingkan kapasitas saat ini. Sistem bongkar muat akan dilakukan secara otomatis menggunakan sistem AI dan robotik.

Peningkatan Digitalisasi dalam Sistem Rantai Pasok

Untuk meningkatkan akuntabilitas pada rantai pasok, Pemerintah Singapura mendirikan suatu satuan kerja untuk membangun digitalisasi

pada kegiatan rantai pasok yang dinamakan SGTraDex pada bulan April 2020. Salah satu poin utama pertimbangan pendirian SGTraDex adalah pentingnya mekanisme *data sharing* antara pemerintah, pelaku bisnis, investor, serta lembaga operasional. Beberapa kendala yang sering dialami dalam rantai pasok adalah lemahnya manajemen data dan informasi, proses pengecekan yang lama, *money laundering*, harga yang tidak transparan, alur barang yang tidak terdeteksi, lemahnya pembiayaan perdagangan, dan lamanya validasi dokumen. Sistem *data sharing* yang dikembangkan oleh SGTraDex akan memitigasi kendala-kendala dimaksud dalam sistem rantai pasok (SGTraDex, 2023).



Gambar 2. Kendala dalam Mekanisme Rantai Pasok dan Pemetaan Solusinya

Sumber: SGTraDex (2023)

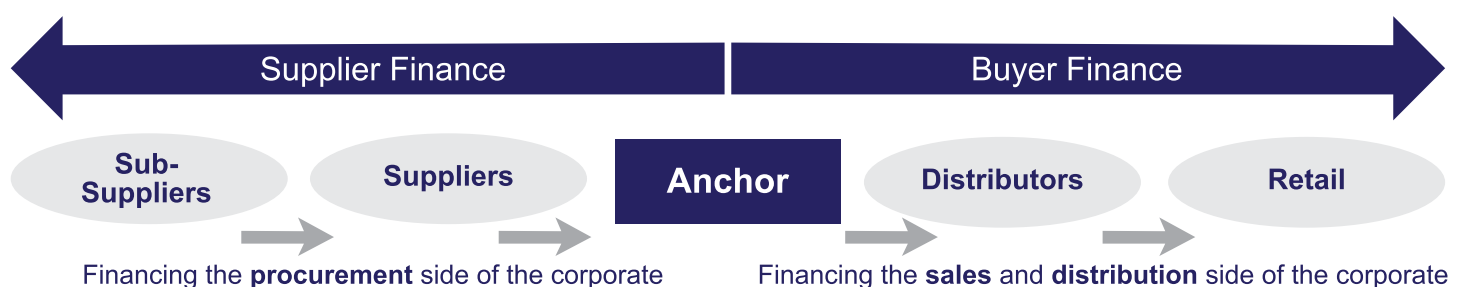
Fasilitas Pendampingan dan Pembiayaan bagi Pelaku Usaha dalam Sistem Rantai Pasok

Selain pemenuhan infrastruktur fisik dan digital, Pemerintah Singapura secara aktif melakukan pendampingan dan fasilitas pembiayaan kepada pelaku usaha untuk mendukung ketahanan rantai pasok. Pendampingan pelaku usaha dilakukan oleh Enterprise Singapore sebuah lembaga yang bertujuan untuk mendukung pelaku usaha dalam meningkatkan kapabilitas, memperbaharui teknologi dalam usaha, meningkatkan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM), menangkap peluang usaha dan meningkatkan kualitas barang dan jasa (Enterprise Singapore, 2023). Selain itu, Pemerintah Singapura juga aktif memberikan fasilitas pembiayaan rantai pasok atau *Supply Chain Financing* (SCF) kepada pelaku usaha. Secara umum, hal utama dalam SCF adalah peningkatan modal usaha untuk memperkuat indikator



keuangan dan manajemen risiko, sehingga pelaku usaha dapat mengoptimalkan proses dalam rantai pasok. Terdapat dua jenis SCF yang dilakukan di Singapura, yakni *supplier finance* dan *buyer finance*. *Supplier finance* dilakukan ketika pelaku usaha kesulitan modal untuk melakukan pengadaan barang untuk pemenuhan pasokan baik untuk orientasi

ekspor maupun dalam negeri. Lalu, bank atau jasa keuangan lainnya akan memberikan pinjaman untuk pemenuhan order tersebut. Sementara itu, *buyer finance* diberikan kepada pelaku usaha, khususnya importir untuk memenuhi penjualan dan distribusi barang kepada konsumen (Trade Risk Consulting, 2023).



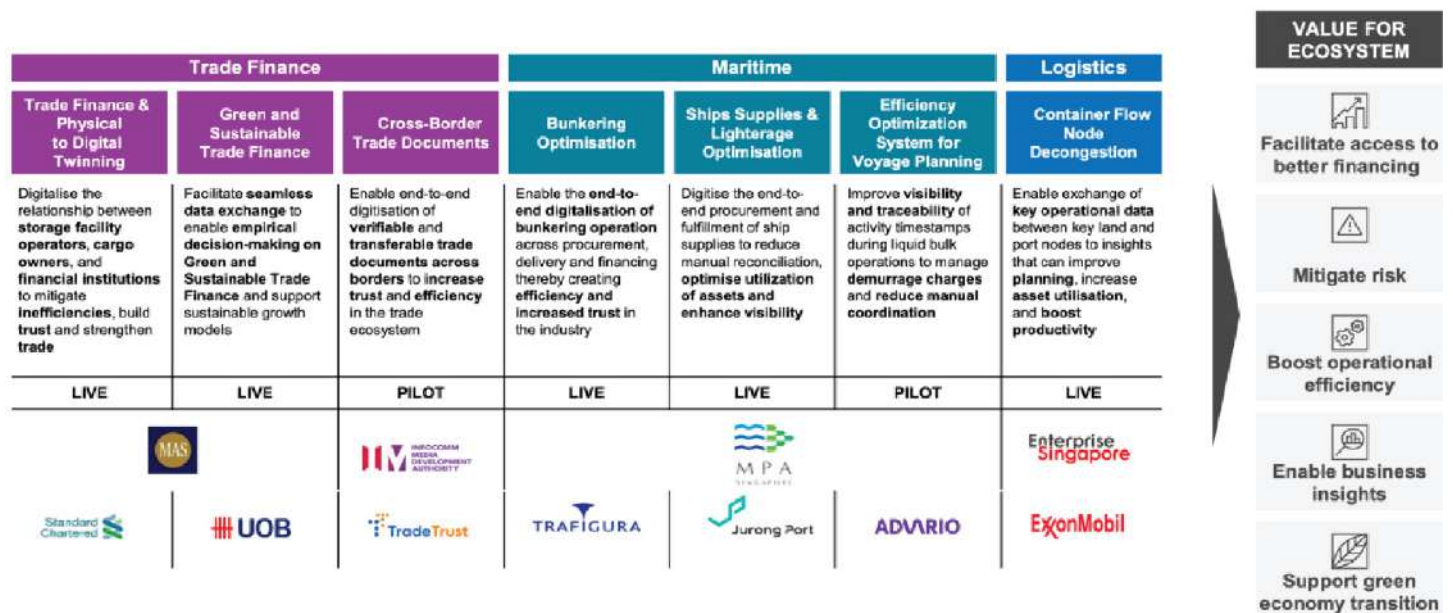
Gambar 3. Bagan Supply Chain Financing di Singapura

Sumber: Trade Risk Consulting (2023)

Koordinasi antara Pemerintah dan Sektor Swasta

Komitmen Singapura dalam mendorong ketahanan rantai pasok sangat kuat dan terintegrasi dengan seluruh lembaga dan operator, baik dari sisi pemerintah maupun swasta. Ketahanan rantai pasok diperlukan untuk memitigasi dan meminimalisir negara dari krisis. Singapura sadar bahwa negaranya tidak

memiliki sumber daya alam, sehingga pemenuhan pasokan di pasar domestik sangat bergantung pada perdagangan luar negeri. Oleh karena itu, baik pemerintah maupun swasta memiliki komitmen yang sama untuk menjaga ketahanan rantai pasok tersebut.



Gambar 4. Bagan Integrasi Pemerintah dan Swasta dalam Mendukung Ketahanan Rantai Pasok di Singapura

Sumber: SGTraDex (2023)

Upaya yang dilakukan Singapura dapat menjadi contoh bagi Indonesia untuk lebih memperhatikan kondisi ketahanan rantai pasoknya, sehingga Indonesia mampu pulih dengan cepat dari dampak krisis yang melanda.

Tantangan Ketahanan Rantai Pasok di Indonesia

Upaya untuk menjaga ketahanan rantai pasok di Indonesia tentunya lebih sulit dilakukan karena Indonesia memiliki tantangan tersendiri. Pertama, kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang masyarakatnya tersebar di berbagai pulau sehingga menyebabkan pemenuhan pasokan menjadi lama dan mahal.

Kedua, masih terbatasnya infrastruktur, seperti pelabuhan, jalan, dan bandar udara, sehingga konektivitas menjadi lebih sulit dilakukan. Lemahnya konektivitas ini juga menyebabkan biaya logistik menjadi tinggi. Ketiga, tidak meratanya populasi yang menyebabkan ketidakseimbangan infrastruktur antar pulau.

Sebagai contoh, lebih dari setengah penduduk Indonesia berada di pulau Jawa, sehingga fasilitas infrastruktur di pulau Jawa lebih memadai. Kesenjangan infrastruktur ini sering memunculkan disparitas harga antara Indonesia bagian barat, khususnya Pulau Jawa dengan kawasan Indonesia lainnya.

Tantangan yang dihadapi Indonesia untuk menerapkan kebijakan ketahanan rantai pasok sangat besar sehingga diperlukan suatu komitmen bersama yang terintegrasi antara pemerintah

dan swasta untuk menjaga ketahanan tersebut. Jika dibandingkan dengan Singapura, Indonesia memiliki keunggulan sumber daya alam, sehingga potensi perkembangan industri sangat besar untuk diolah. Hal ini perlu dilengkapi pula dengan upaya peningkatan konektivitas antar daerah agar tidak terjadi ketidakseimbangan pemenuhan pasokan dan disparitas harga. Selain itu, pembangunan infrastruktur fisik perlu didukung oleh adanya teknologi digital yang baik dan transparan, sehingga tidak terjadinya *moral hazard* dalam pemenuhan ketahanan rantai pasok di Indonesia.

Catatan Penutup

Dari berbagai kondisi yang terjadi di Singapura tersebut, beberapa hal yang dapat menjadi pelajaran bagi Indonesia untuk mendorong ketahanan rantai pasok antara lain:

1. Peningkatan konektivitas dengan memperbaiki infrastruktur transportasi, seperti pelabuhan, jalan dan bandar udara serta memberantas pungutan liar yang menghambat proses logistik pemenuhan barang.
2. Promosi investasi pada jasa *warehousing* dengan sistem terpadu yang baik dan didukung oleh teknologi yang canggih. Ketersediaan gudang yang baik dan mumpuni dapat memperpanjang masa ketahanan suatu produk, khususnya makanan, sehingga ketika krisis melanda, pasokan bahan pangan masih dapat tersedia bagi masyarakat.
3. Pemanfaatan digitalisasi sistem informasi dan teknologi pada berbagai kegiatan rantai pasok untuk mendukung akuntabilitas dan mencegah adanya pungutan liar.
4. Fasilitasi pembiayaan perdagangan, baik ekspor maupun impor bagi perusahaan swasta untuk memperlancar arus barang.

Biodata Penulis



Fitria Faradila, SE., M.Sc



Analisis Perdagangan Ahli Pertama



faradilafitria@gmail.com

Ekspor Nikel Indonesia Melesat Tajam, Mendorong Kinerja Ekspor Nasional

Nikel merupakan salah satu produk utama ekspor non migas Indonesia yang masuk dalam kategori sektor Hasil Industri Pertambangan. Pada tahun 2023, nikel menjadi salah satu dari 10 produk utama ekspor non migas Indonesia. Peringkat ekspor nikel sebagai produk utama ekspor Indonesia semakin meningkat, terutama mulai tahun 2022. Pada tahun 2018, nikel menempati urutan ke-37 sebagai produk ekspor Indonesia, meningkat signifikan pada tahun 2022 menjadi

peringkat ke-12 dan menjadi peringkat ke-7 pada periode Januari-Juli 2023. Selain peringkat ekspornya yang meningkat, nikel juga merupakan salah satu produk utama ekspor non migas yang mengalami peningkatan pada Januari-Juli 2023, pada saat kinerja ekspor nasional mengalami penurunan (Tabel 1). Hal ini menjadikan nikel sebagai produk unggulan yang dapat mendorong kinerja ekspor nasional.



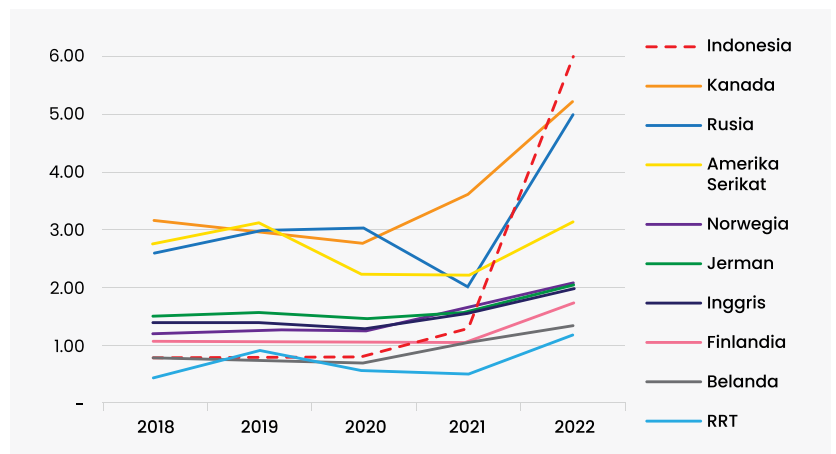
Dalam pohon industri, nikel merupakan produk antara. Nikel merupakan produk hasil pengolahan dari bijih nikel dan dapat digunakan lebih lanjut menjadi produk jadi. Beberapa produk nikel yang dihasilkan dari pengolahan bijih nikel diantaranya *matte*, *calcine*, *sulfate*, dan *pig iron*. Tahap selanjutnya, produk nikel tersebut dapat diolah menjadi *alloy*, *stainless steel*, *plating*, dan *batteries*. Pada tahap akhir, olahan nikel digunakan menjadi bahan baku bagi produk otomotif, elektronik, konstruksi, kebutuhan rumah tangga, dan produk mesin pertanian.

Tabel 1. Ekspor Non Migas Berdasarkan Produk

Nilai Ekspor: USD Miliar												
No.	HS	Uraian	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Jul 2022	Jan-Jul 2023	Perub (%) 2023 yoy	Trend (%) 2018-2022	Pangsa (%) 2018-2022
Ekspor Non Migas Indonesia			162,84	155,89	154,94	219,36	275,91	157,41	140,45	-10,78	14,98	100,00
1	27	Bahan Bakar Mineral	24,61	22,32	17,26	32,83	55,00	29,70	27,15	-8,59	22,07	19,33
2	15	Lemak & Minyak Hewan/ Nabati	20,35	17,63	20,72	32,92	35,16	18,67	16,17	-13,40	18,74	11,51
3	72	Besi dan Baja	5,76	7,39	10,86	20,93	27,80	16,46	15,14	-8,05	52,05	10,78
4	85	Mesin/Peralatan Listrik	8,86	9,01	9,23	11,78	14,55	8,01	8,65	7,99	13,43	6,16
5	87	Kendaraan dan Bagianannya	7,55	8,19	6,60	8,64	10,97	5,88	6,35	7,98	8,34	4,52
6	71	Perhiasan/Permata	5,60	6,62	8,22	5,42	6,30	4,04	4,29	6,09	0,34	3,05
7	75	Nikel	0,79	0,81	0,81	1,28	5,94	2,98	4,04	35,48	56,69	2,87
8	26	Bijih, Terak dan Abu Logam	5,25	3,13	3,24	6,35	10,30	6,04	3,88	-35,73	22,81	2,76
9	64	Alas Kaki	5,11	4,41	4,80	6,19	7,74	4,61	3,75	-18,71	12,39	2,67
10	38	Berbagai Produk Kimia	4,92	4,11	3,80	6,90	8,52	5,33	3,69	-30,74	17,53	2,63
Sub Total			88,81	83,62	85,54	133,23	182,28	101,73	93,10	-8,48	20,97	66,29
Lainnya			74,04	72,28	69,41	86,13	93,62	55,69	47,35	-14,98	6,66	33,71

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Peningkatan ekspor nikel yang signifikan menjadikan Indonesia sebagai eksportir nikel terbesar di dunia pada tahun 2022, dengan pangsa sebesar 14,58% dari total ekspor nikel dunia. Peringkat Indonesia meningkat pesat dari tahun 2021 yang berada pada posisi ke-8, menjadi posisi pertama mengalahkan Kanada, Rusia, dan Amerika Serikat yang sebelumnya merupakan tiga eksportir nikel terbesar di dunia (Gambar 1).



Gambar 1. Sepuluh Eksportir Nikel Dunia 2022 (Dalam USD Miliar)

Sumber: Trademap (2023), diolah BKPerdag

Selama periode tahun 2018–2022, ekspor nikel Indonesia mengalami tren peningkatan rata-rata 56,69% per tahun. Pada periode Januari–Juli 2023, ekspor juga mengalami peningkatan cukup signifikan, yakni naik 35,48% YoY menjadi USD 4,04 Miliar. Ekspor nikel didominasi oleh *nickel mattes* dan *nickel oxide sinters and other intermediate products* dengan kontribusi keduanya mencapai 99,81% dari total ekspor nikel Januari–Juli 2023 (Tabel 2).

Tabel 2. Ekspor Nikel Berdasarkan Produk

Nilai Ekspor: USD Juta												
No.	HS	Uraian	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Jul 2022	Jan-Jul 2023	Perub (%) 2023 yoy	Trend (%) 2018–2022	Pangsa (%) 2018–2022
Ekspor Nikel Indonesia			790,52	813,16	808,42	1.284,50	5.940,22	2.978,78	4.035,64	35,48	56,69	100,00
1	75011000	<i>Nickel mattes</i>	776,90	782,01	764,41	953,17	3.783,11	1.780,46	2.626,01	47,49	39,99	65,07
2	75012000	<i>Nickel oxide sinters and other intermediate product</i>	-	-	-	311,45	2.141,81	1.187,57	1.402,09	18,06	0,00	34,74
3	75089050	<i>Electroplating anodes, including those produced by</i>	6,02	10,25	7,36	7,71	1,77	0,80	2,99	275,14	-23,90	0,07
4	75030000	<i>Nickel waste and scrap</i>	1,95	1,83	3,22	5,90	5,79	4,70	2,58	-45,22	39,78	0,06
5	75089090	<i>Other articles of nickel</i>	4,75	6,66	6,54	5,10	6,99	4,72	1,78	-62,39	5,17	0,04
6	75071200	<i>Tubes and pipes; of nickel alloyed</i>	0,07	11,90	26,62	0,91	0,02	0,02	0,10	286,89	-37,71	0,00
7	75052200	<i>Wire; of nickle alloys</i>	0,78	0,10	0,15	0,09	0,46	0,46	0,09	-79,84	-10,98	0,00
8	75051200	<i>Bars, rods and profiles; of nickel alloyed</i>	-	-	0,00	0,00	0,08	0,02	0,01	-73,43	0,00	0,00
9	75089030	<i>Alas Bolts and nuts; of nickel</i>	0,02	0,00	0,03	0,00	0,02	0,01	0,00	-62,33	-34,39	0,00
10	75062000	<i>Plates, sheets, strip and foil; of nickel alloyed</i>	0,01	0,37	0,07	0,01	0,15	0,00	0,00	-44,89	6,62	0,00
Sub Total			790,51	813,13	808,41	1.284,35	5.940,21	2.978,77	4.035,64	35,48	56,69	100,00
Lainnya			0,01	0,03	0,01	0,15	0,01	0,01	0,00	-96,14	23,81	0,00

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Kebijakan Nikel di Dalam Negeri

Indonesia sudah melakukan ekspor *nickel mattes* sejak awal, namun mengalami peningkatan signifikan pada tahun 2022. Adapun ekspor *nickel oxide sinters* baru dimulai pada tahun 2021 dan mulai meningkat signifikan pada tahun 2022. Kedua produk tersebut termasuk dalam kategori industri primer, dengan nilai tambah yang lebih tinggi dibandingkan bijih nikel yang masuk dalam kategori komoditas primer. Hal ini sejalan dengan implementasi kebijakan larangan ekspor Bijih Nikel (HS 2604.00.00) yang berlaku mulai 15 November 2021, berdasarkan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 18 Tahun 2021 tentang Barang Dilarang Ekspor dan Barang Dilarang Impor. Sebagai peraturan pelaksana dari Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perdagangan, kebijakan larangan ekspor tersebut bertujuan untuk melindungi lingkungan hidup dan keamanan serta kepentingan nasional. Lebih lanjut, kebijakan tersebut berdampak pada terjadinya proses hirilirisasi di dalam negeri, dari yang sebelumnya mengekspor bijih nikel menjadi produk olahan nikel yang memiliki nilai tambah lebih tinggi. Tidak hanya kategori Industri Primer, terdapat juga produk nikel yang masuk kategori Produk Manufaktur Padat Teknologi yang diekspor Indonesia dan mengalami peningkatan signifikan pada Januari-Juli 2023, yakni *Electroplating anodes* yang meningkat 275,14% YoY (Tabel 2).

Selain diolah menjadi produk olahan nikel, bijih nikel juga digunakan sebagai campuran produk besi yang juga memberikan nilai tambah. Produk besi yang menggunakan bijih nikel untuk

campuran adalah *ferro alloy nickel* (HS 7202.60.00). Ekspor *Ferro alloy Nickel* Indonesia mengalami tren peningkatan rata-rata 75,26% per tahun selama tahun 2018-2022 dan meningkat signifikan pada tahun 2022, yakni naik 92,19% YoY menjadi USD 13,62 Miliar. Peningkatan ekspor *ferro alloy nickel* tersebut menjadikan besi dan baja (HS 72) menempati peringkat ke-3 sebagai produk utama ekspor non migas nasional yang tentunya mendorong kinerja ekspor nasional.

Negara Tujuan Ekspor Nikel Indonesia

RRT merupakan negara utama tujuan ekspor nikel Indonesia dengan pangsa sebesar 71,83% dari total nilai ekspor nikel pada periode Januari-Juli 2023. Selain sebagai negara tujuan utama, ekspor nikel ke RRT juga mengalami tren peningkatan yang signifikan, lebih dari seribu persen, pada periode tahun 2018-2022 dan juga naik cukup signifikan pada Januari-Juli 2023, yakni naik 35,66% YoY. Jepang dan Norwegia menempati urutan ke-2 dan ke-3 sebagai negara tujuan ekspor nikel dengan kontribusi masing-masing sebesar 19,81% dan 7,94% YoY. Adapun ekspor nikel ke Taiwan, meskipun nilainya masih kecil, namun mengalami peningkatan sangat signifikan pada Januari-Juli 2023, mencapai 508.618,50% YoY (Tabel 3). Negara importir nikel terbesar di dunia adalah RRT, Amerika Serikat, Jepang, Norwegia, dan Jerman (Trademap, 2023). Memperhatikan hal tersebut, Indonesia masih memiliki peluang untuk meningkatkan ekspor nikel, khususnya ke Amerika Serikat dan Jerman sebagai importir terbesar ke-2 dan ke-5 dunia, di mana nilai ekspor nikel Indonesia ke negara-negara tersebut masih sangat kecil.

Tabel 3. Ekspor Nikel Berdasarkan Negara Tujuan




Nilai Ekspor: USD Juta											
No.	Negara Tujuan	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Jul 2022	Jan-Jul 2023	Perub (%) 2023 yoy	Trend (%) 2018-2022	Pangsa (%) 2018-2022
Ekspor Nikel Indonesia		790,52	813,16	808,42	1.284,50	5.940,22	2.978,78	4.035,64	35,48	56,69	100,00
1	RRT	0,14	0,03	0,00	311,79	4.451,20	2.075,57	2.898,75	39,66	1.942,09	71,83
2	Jepang	782,42	788,51	771,03	959,75	1.240,51	658,78	799,54	21,37	11,83	19,81
3	Norwegia	-	0,00	-	-	61,87	61,87	320,55	418,09	0,00	7,94
4	Korea Selatan	0,05	0,12	0,65	0,76	106,99	106,80	10,89	-89,80	452,50	0,27
5	Amerika Serikat	6,15	10,36	7,46	7,83	1,88	0,82	2,99	264,07	-23,28	0,07
6	Malaysia	0,01	0,40	0,00	0,55	70,68	70,34	1,28	-98,18	477,04	0,03
7	Taiwan	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,75	508.618,50	21,08	0,02
8	Singapura	0,34	0,57	0,24	0,93	1,87	1,42	0,56	-60,47	47,74	0,01
9	India	0,07	0,27	0,71	1,19	1,02	0,46	0,15	-66,87	99,15	0,00
10	Brasilia	0,09	11,74	26,57	0,85	0,01	0,01	0,08	468,19	-46,25	0,00
Sub Total		789,27	811,99	806,67	1.283,65	5.936,04	2.976,08	4.035,55	35,60	56,73	100,00
Lainnya		1,24	1,17	1,75	0,85	4,17	2,70	0,09	-96,66	23,44	0,00

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Nikel dapat menjadi contoh keberhasilan pemerintah dalam mengimplementasikan kebijakan hilirisasi dalam mendorong kinerja ekspor bernilai tambah tinggi. Ekspor nikel Indonesia juga memiliki potensi yang cukup tinggi untuk ditingkatkan. Pertama, karena permintaan nikel dunia cukup tinggi dan Indonesia belum memasok ke beberapa negara importir terbesar dunia. Hal ini menjadi peluang untuk peningkatan ekspor melalui perluasan akses pasar. Kedua, Indonesia memiliki cadangan nikel terbesar di dunia, yakni sebesar 72 Juta Ton (52%) dari cadangan dunia pada tahun 2019, yang berarti bahwa Indonesia berperan penting dalam penyediaan nikel di pasar dunia. Ketiga, biaya produksi pengolahan bijih nikel di Indonesia tergolong rendah, sehingga produk nikel Indonesia dapat lebih berdaya saing. Keempat, wilayah *greenfield* nikel di Indonesia masih luas, sehingga menjadikan Indonesia adalah pilihan menarik untuk dilakukan pengembangan investasi (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2020).

Biodata Penulis



 Titis Kusuma Lestari, S.Si., ME
 Statistisi Ahli Muda
 titis.lestari@kemendag.go.id



Kinerja Ekspor Impor Rokok Indonesia

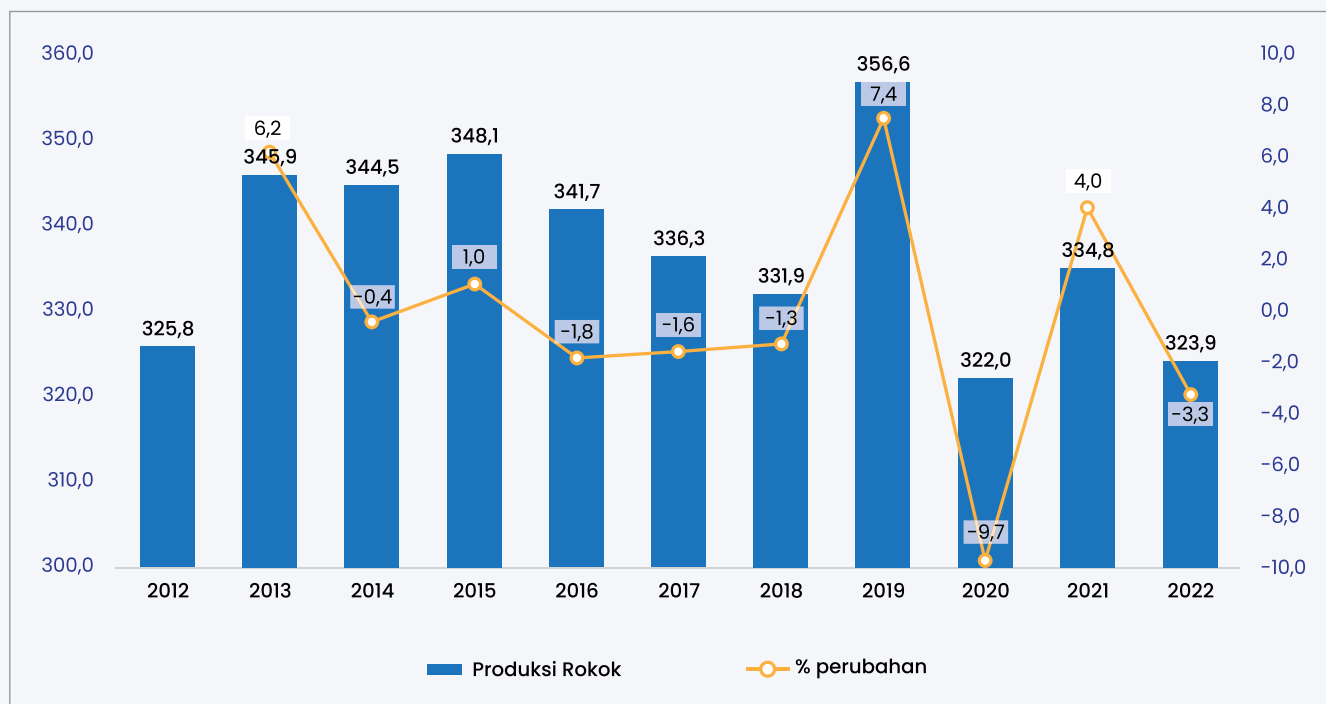


Industri rokok Indonesia sedang menghadapi beberapa tantangan dalam beberapa tahun terakhir, diantaranya semakin maraknya peredaran rokok ilegal, peningkatan tarif cukai hasil tembakau (CHT), serta dikenakan bea masuk tindakan pengamanan (BMTP) atas impor kertas sigaret yang merupakan bahan baku/penolong produksi rokok. Rokok ilegal adalah rokok tanpa pita cukai (polos), rokok dengan pita cukai palsu, rokok dengan pita cukai bekas, dan rokok dengan pita cukai yang berbeda. Karena tidak membayar cukai, harga jual rokok ilegal dapat mencapai setengah dari harga rokok legal sehingga mengganggu daya saing rokok legal di masyarakat. Terlebih, rokok legal dihadapkan pada tarif cukai yang semakin meningkat.

Produksi dan Neraca Perdagangan Rokok

Indonesia merupakan konsumen rokok terbesar ke-3 di dunia tahun 2020, setelah RRT dan India, di mana pangsa jumlah perokok mencapai 8% dari total perokok dunia tahun 2020 (Statista). Seiring dengan tingginya konsumsi rokok, produksi rokok Indonesia juga terbilang tinggi.

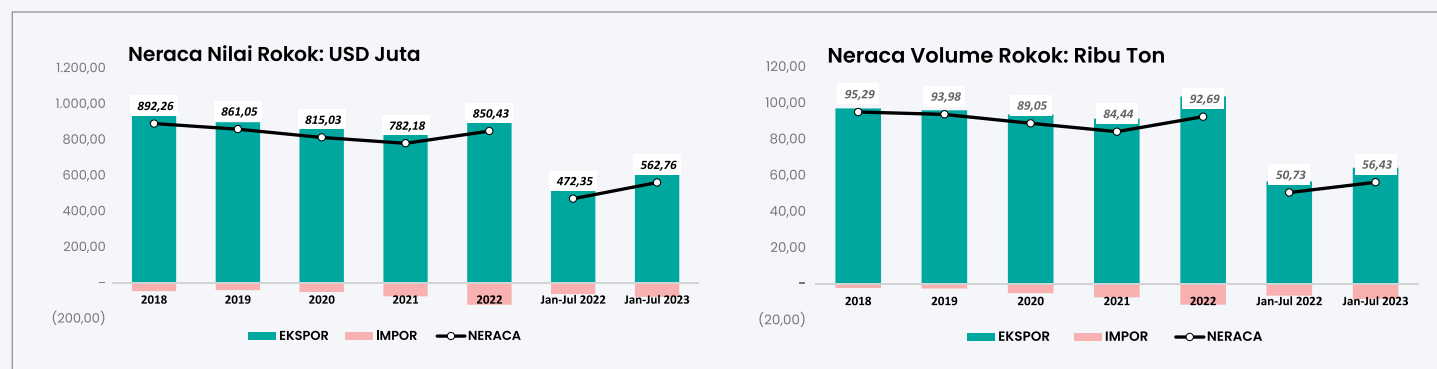
Meskipun produksi rokok Indonesia dalam sepuluh tahun terakhir cukup fluktuatif. Produksi rokok paling tinggi terjadi di tahun 2019 mencapai 356,60 miliar batang dan terendah di tahun 2020 sebesar 322 miliar batang. Produksi rokok di tahun 2020-2022 mengalami penurunan, dan sempat meningkat lagi di tahun 2021 yang mencapai 334,8 miliar batang, namun kembali turun menjadi 323,90 miliar batang di tahun 2022.



Gambar 1. Produksi Rokok per Miliar Batang (2012–2022)

Sumber: Ditjen Bea Cukai dan GAPPRI dalam paparan APKI FGD Kemenperin (2023)

Meskipun produksi rokok berfluktuatif dan cenderung turun, namun neraca perdagangan rokok Indonesia selalu menunjukkan surplus, baik secara nilai maupun volume. Nilai surplus perdagangan rokok Indonesia mencapai USD 850,40 juta, sementara volumenya surplus 92,70 ribu ton di tahun 2022. Adanya kebijakan pengenaan BMTP atas produk kertas sigaret yang merupakan bahan baku/penolong produk rokok dengan diterbitkannya PMK 35 tahun 2022 jo. PMK 157 tahun 2021, ternyata tidak mempengaruhi kinerja ekspor produk rokok yang ditunjukkan dengan peningkatan ekspor di tahun 2022 yang mencapai USD 971 juta atau 103,90 ribu ton. Ekspor rokok Indonesia tersebut didominasi oleh rokok putih dengan pangsa mencapai 82,30% dari total ekspor rokok Indonesia tahun 2022, diikuti oleh rokok kretek sebesar 14,80%.



Gambar 2. Neraca Perdagangan Rokok Indonesia (2018–2023*)

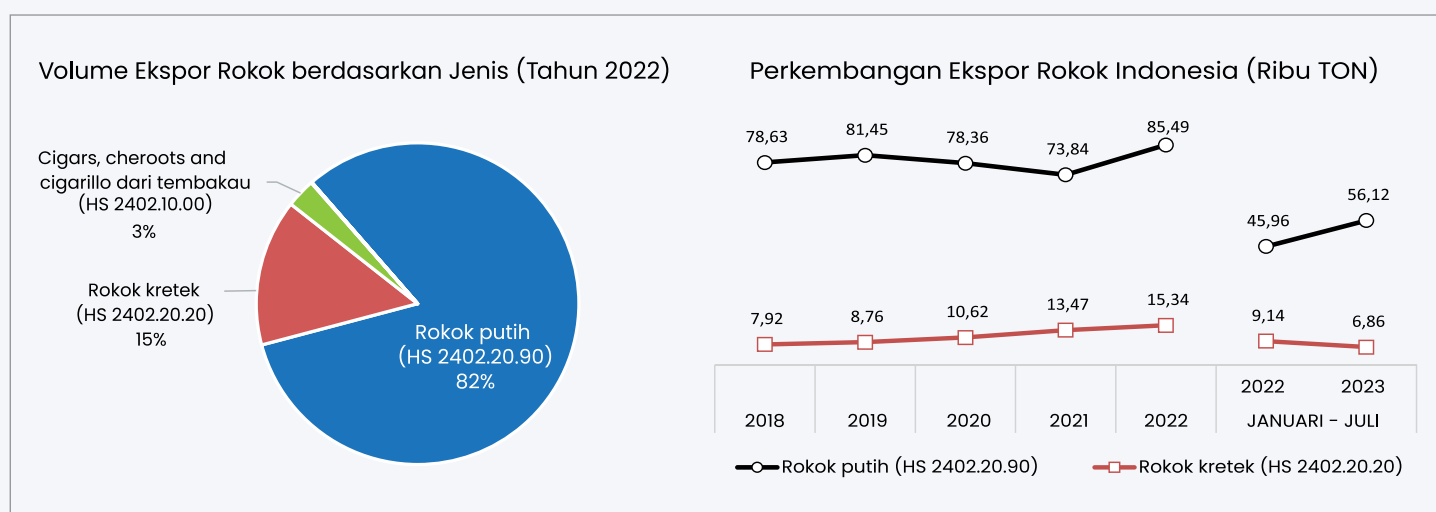
Keterangan: *Januari–Juli

Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Kinerja Ekspor Impor Rokok Indonesia

Selama periode 2018–2022, ekspor rokok putih Indonesia meningkat 0,70% per tahun dan dalam tiga tahun terakhir naik 4,50% per tahun (2020–2022). Peningkatan ekspor rokok putih semakin tinggi pada periode Januari–Juli 2023 (YoY) yakni sebesar 22,10%. Mayoritas ekspor rokok putih ditujukan ke pasar Asia seperti Kamboja (39,40%), Filipina (19,70%), Singapura (12,40%), Malaysia

(6,20%), dan Jepang (6,10%). Adapun berdasarkan pelabuhan asalnya, rokok putih banyak diekspor melalui Belawan (40,90%), Tanjung Priok (17,20%), Lingkas Tarakan (13,40%), dan Tanjung Perak (11%) di tahun 2022. Pangsa ekspor melalui Belawan tahun 2022 turun dibandingkan tahun 2018, sementara pangsa ekspor melalui Lingkas Tarakan naik.



Gambar 3. Ekspor Rokok Indonesia (2018–2023*)

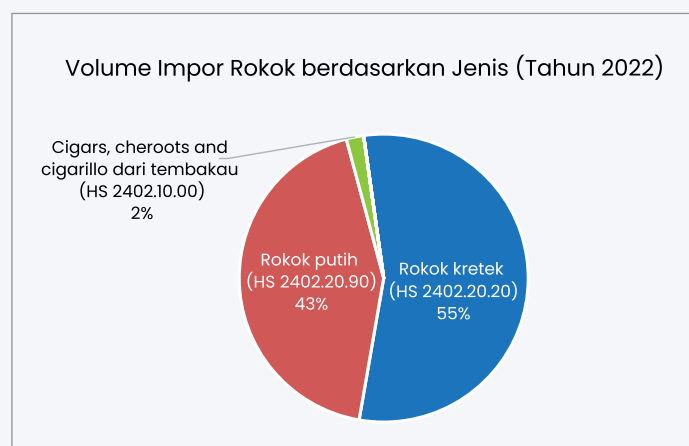
Keterangan: *Januari–Juli

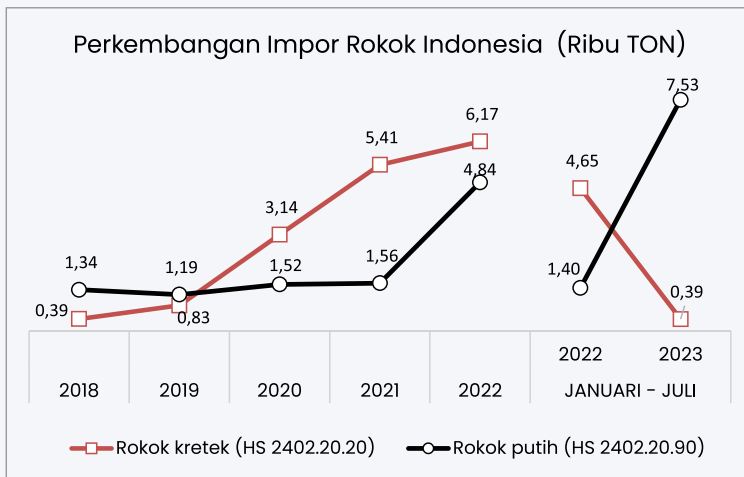
Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Sementara itu, ekspor rokok kretek Indonesia mengalami tren kenaikan selama periode 2018–2022 sebesar 19,20% per tahun. Namun pada periode Januari–Juli 2023, ekspor rokok kretek turun signifikan sebesar 24,90% (YoY). Mayoritas ekspor rokok kretek ditujukan ke negara ASEAN seperti Filipina (45,10%), Vietnam (15,80%), Malaysia (10,70%), Singapura (9,70%), dan Thailand (5,80%).

Impor rokok Indonesia mencapai USD 120,50 juta atau 11,20 ribu ton di tahun 2022 yang didominasi oleh rokok kretek dengan pangsa sebesar 55% dan rokok putih sebesar 43,10% dari total impor rokok Indonesia tahun 2022. Selama periode 2018–2022, impor rokok kretek Indonesia meningkat 109,30% per tahun dan naik 40,30% per tahun dalam tiga tahun terakhir (2020–2022). Namun, impor rokok

kretek turun signifikan sebesar 91,70% pada periode Januari–Juli 2023 (YoY). Mayoritas impor rokok kretek berasal dari negara ASEAN seperti Singapura (70,80% dari total impor rokok kretek Indonesia tahun 2022), dan Vietnam (28,40%).





Gambar 4. Impor Rokok Indonesia (2018-2023*)

Keterangan: *Januari-Juli

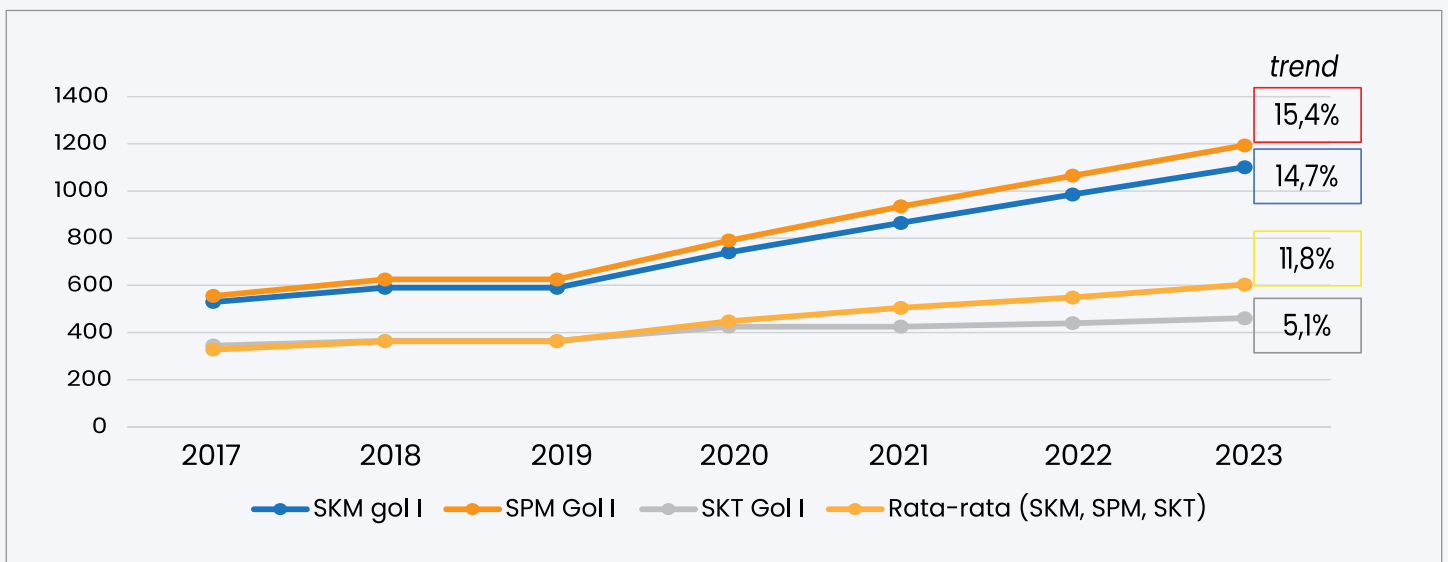
Sumber: BPS (2023), diolah BKPerdag

Kebijakan CHT dan Penerimaan Negara

Impor rokok putih Indonesia naik sebesar 32,80% per tahun selama periode 2018-2022 dan sebesar 78,50% per tahun selama 2020-2022. Selain itu, impor rokok putih mengalami peningkatan tajam sebesar 436,40% pada periode Januari-Juli 2023 (YoY). Mayoritas impor rokok putih berasal dari Singapura (60,30% dari impor rokok putih Indonesia tahun 2022), Vietnam (21,40%), serta Jerman (12,80%).

Meskipun kebijakan pengenaan BMTP tidak mempengaruhi kinerja neraca perdagangan rokok secara umum, namun industri rokok juga menghadapi tekanan lain dengan adanya

peningkatan tarif Cukai Hasil Tembakau (CHT) dan maraknya peredaran rokok ilegal. Pada tahun 2023, tarif CHT rata-rata mengalami kenaikan sebesar 10% dibanding tarif CHT rata-rata di tahun 2022. Adapun trend kenaikan tarif CHT selama 2017-2023 rata-rata sebesar 11,80% per tahun, di mana kenaikan tarif CHT jenis SKM golongan I sebesar 14,70% per tahun, SPM golongan I sebesar 15,40% per tahun, dan SKT golongan I sebesar 5,10% per tahun.

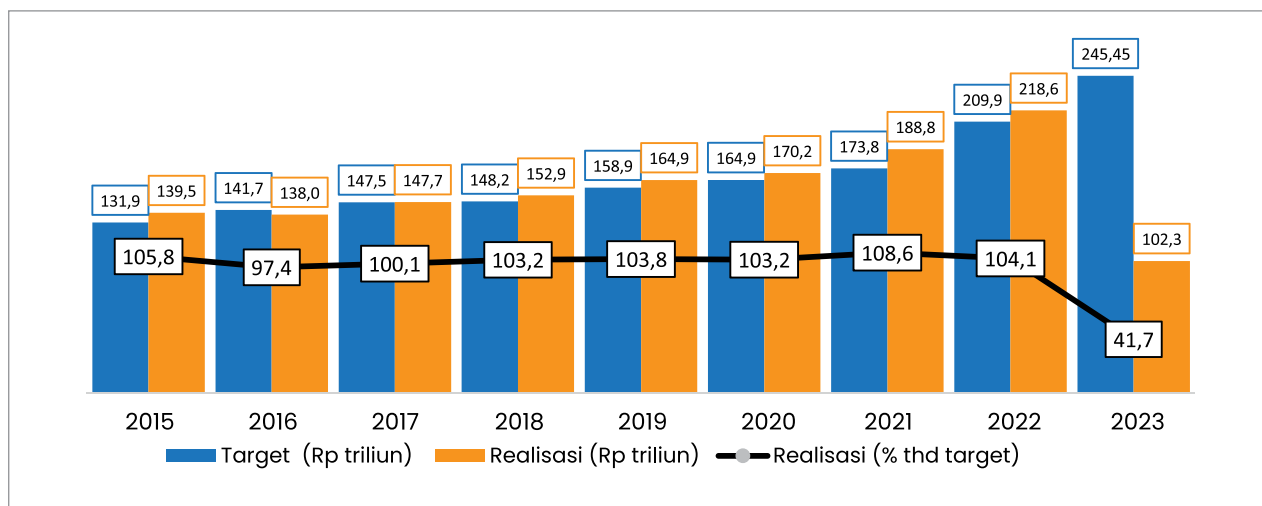


Gambar 5. Perkembangan Besaran Cukai Hasil Tembakau (CHT) 2017-2023

Sumber: Kementerian Keuangan (2023), diolah

Realisasi penerimaan negara dari CHT hampir selalu melampaui target yang ditetapkan. Tahun 2022, realisasi penerimaan CHT mencapai Rp 218,60 Triliun, atau mencapai 104,10% dari target sebesar Rp 209,90 Triliun. Namun demikian, realisasi CHT pada periode Januari-Juni 2023 sebesar Rp 102,30 Triliun atau baru mencapai 41,70% dari target CHT tahun 2023 yang ditetapkan sebesar Rp 245,45 Triliun.

Turunnya penerimaan CHT yang seiring dengan peningkatan tarif CHT juga menjadi indikasi semakin maraknya peredaran rokok ilegal. Peredaran rokok ilegal tahun 2017 tercatat sebesar 10,90% dari nilai cukai nasional dan mampu ditekan hingga 3% di tahun 2021. Namun demikian, pada tahun 2022 persentase peredaran rokok ilegal naik menjadi 5,50%.



Gambar 6. Perkembangan Target dan Realisasi CHT (periode 2015–2023)

Sumber: Kementerian Keuangan (2023) dan berbagai sumber

Hingga saat ini, pemerintah terus berupaya untuk mengurangi peredaran rokok ilegal, antara lain dengan menggencarkan operasi pasar gabungan yang dilakukan oleh Bea Cukai Kementerian Keuangan dan para penegak hukum lainnya untuk menindak peredaran rokok ilegal serta mengedukasi masyarakat khususnya para penjual eceran tentang konsekuensi yang dapat ditimbulkan.

Selain itu, upaya mengurangi rokok ilegal dari sisi produksi dapat dilakukan dengan bekerjasama dengan produsen kertas sigaret untuk memonitor penjualan kertas sigaret agar jangan sampai disalahgunakan untuk memproduksi rokok ilegal. Kedepannya penjualan kertas sigaret seyogyanya dapat dibatasi hanya kepada perusahaan yang memiliki Nomor Pokok Pengusaha Barang Kena

Cukai (NPPBKC). Mengingat NPPBKC adalah izin untuk menjalankan kegiatan sebagai pengusaha di bidang cukai, maka perusahaan yang memiliki NPPBKC dapat dipastikan adalah produsen rokok legal.

Biodata Penulis



Niki Barendra Sari, SE., MA



Analisis Perdagangan Ahli Muda



nbarendra30@gmail.com

Gambir Trade Talk ke-12 “Outlook Perdagangan Luar Negeri Indonesia Tahun 2024”



Badan Kebijakan Perdagangan (BKPerdag) menyelenggarakan Dialog Kebijakan *Gambir Trade Talk* (GTT) ke-12 dengan tema “Outlook Perdagangan Luar Negeri Indonesia Tahun 2024” secara hibrida di Hotel Aryaduta, Bandung, Jawa Barat, pada Kamis (23/11/23). Acara dibuka oleh Plh. Kepala BKPerdag, Didi Sumedi. Dalam sambutannya, Didi menyampaikan bahwa Kementerian Perdagangan fokus pada ekspor barang dan jasa bernilai tambah tinggi untuk meningkatkan produktivitas perekonomian dan mendukung peningkatan kinerja ekspor di tahun 2024. Salah satu upaya yang dilakukan yaitu melalui kebijakan penguatan daya saing ekspor dalam mendukung produk halal, produk ramah lingkungan, dan produk berkelanjutan. Dialog kebijakan *Gambir Trade Talk* adalah salah satu forum dialog kebijakan yang dilaksanakan

secara rutin oleh BKPerdag untuk mendukung perumusan rekomendasi kebijakan di Kementerian Perdagangan.

Acara ini menghadirkan narasumber Mufti Hamka (Komite Perjanjian Perdagangan Internasional Asosiasi Pengusaha Indonesia), Mohammad Faisal (Direktur Eksekutif CORE Indonesia), Fithra Faisal Hastiadi (Co-Founder Next Policy), serta dimoderatori oleh Harlan Dimas Isjwara (Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Padjadjaran). Turut hadir memberikan sambutan, Kepala Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Barat, Noneng Komara Nengsih. GTT #12 “Outlook Perdagangan Luar Negeri Indonesia Tahun 2024” dihadiri 250 peserta yang terdiri atas perwakilan kementerian/lembaga, pelaku usaha, dan akademisi.

Siaran GTT#12 dapat disaksikan ulang dengan klik tombol





Bedah Data Ke-2

“Laporan Indeks Penetrasi Produk UMKM di Lokapasar”

Badan Kebijakan Perdagangan (BKPerdag) menggelar kegiatan Bedah Data ke-2 dengan topik “Laporan Indeks Penetrasi Produk UMKM di Lokapasar” pada Rabu (15/11/23) di Hotel Borobudur Jakarta. Kegiatan dibuka oleh Kepala Badan Kebijakan Perdagangan, Kasan. Dalam sambutannya, Kepala BKPerdag menyampaikan bahwa data perdagangan di lokapasar dalam negeri menjadi salah satu data penting dalam merumuskan kebijakan perdagangan di era ekonomi digital. Data ini masih sangat terbatas, sehingga diperlukan forum kolaborasi antara pemerintah, pelaku usaha, dan lembaga *think tank*. Narasumber dalam forum bedah data adalah Direktur Continuum Indef, Omar Abdillah, Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Mikro Kecil

dan Menengah Mandiri Indonesia, Laurensius Manurung, serta Kepala Kebijakan Publik dan Hubungan Pemerintah Tokopedia, Hilmi Adrianto.

Forum bedah data lokapasar merupakan forum internal yang diinisiasi oleh Badan Kebijakan Perdagangan mulai tahun 2023 untuk mendukung perumusan kebijakan Perdagangan Melalui Sistem Elektronik (PMSE). Bedah Data ke-1 telah dilaksanakan pada 4 Oktober 2023 dengan topik “Monitoring Produk Impor di Lokapasar”. Turut hadir pada acara ini Staf Khusus Menteri Perdagangan Bidang Promosi Perdagangan Dalam Negeri, Hadi Daryanto, Tenaga Ahli Menteri Perdagangan, Ricardo Somba, serta Advisor Continuum Indef, Didik J. Rachbini.

Seminar Nasional Pangan “Tantangan Perdagangan Pangan Global”



Badan Kebijakan Perdagangan (BKPerdag) bekerja sama dengan Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia (ISEI) menggelar seminar nasional secara hibrida dengan tema “Tantangan Perdagangan Pangan Global” pada Rabu (25/10/23) di IPB International Convention Center Bogor, Jawa Barat. Seminar Nasional Tantangan Perdagangan Pangan Global menghadirkan pidato pembuka Ketua Focus Group Perdagangan dan Keuangan Internasional Pengurus Pusat ISEI, Bayu Krisnamurthi dan pidato kunci dari Wakil Ketua Bidang II Pengurus Pusat ISEI, Iskandar Simorangkir, serta Kepala BKPerdag Kasan. Adapun narasumber adalah Kepala Biro Perencanaan Kementerian Perdagangan, Nur Rakhman Setyoko; Wakil Ketua Umum Kadin Indonesia Bidang Perdagangan, Juan Permata Adoe; serta Direktur ITAPS IPB, Sahara. Seminar dimoderatori Ketua ISEI Cabang Bogor Noer Azam Achsani. Dalam sesi curah gagasan, seminar juga menghadirkan delapan ekonom muda dari berbagai instansi dan profesi.

Dalam pidato kuncinya, Kepala Badan Kebijakan Perdagangan (BKPerdag), Kasan menyampaikan bahwa tantangan perdagangan pangan global saat ini makin kompleks dan multidimensi, sehingga perlu adanya gagasan-gagasan baru, khususnya dari para ekonom muda untuk membantu menyelesaikan persoalan tersebut. Lebih lanjut Kasan menjelaskan, perdagangan membawa kesejahteraan karena berkontribusi terhadap ketahanan pangan, termasuk kemiskinan. Dengan demikian, diperlukan kebijakan dan strategi perdagangan pangan Indonesia yang tepat agar bisa berdampak signifikan pada peningkatan indeks ketahanan pangan Indonesia di masa mendatang. Seminar nasional ini diikuti oleh lebih dari 300 peserta secara luring dan daring yang berasal dari kementerian/lembaga, pengurus dan anggota ISEI, akademisi, serta pelaku usaha.

Siaran Seminar Nasional Pangan dapat disaksikan ulang dengan klik tombol



Diseminasi Hasil Analisis #3 Tahun 2023

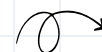
“Penguatan Kebijakan Kerja Sama Perdagangan Internasional dalam Mendorong Sektor Perdagangan Nasional”



Badan Kebijakan Perdagangan (BKPerdag) Kementerian Perdagangan bekerjasama dengan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Balikpapan (FEB UNIBA) serta Dinas Perdagangan Kota Balikpapan menyelenggarakan Diseminasi Hasil Analisis Tahun 2023 #3 pada Jumat (22/9/23) di Hotel Novotel Balikpapan, Kalimantan Timur. Kepala BKPerdag dalam sambutan kegiatan menyampaikan arah kebijakan dan program prioritas Kementerian Perdagangan tahun 2023–2024 serta peran baru Kalimantan Timur sebagai provinsi tempat Ibu Kota Nusantara dalam mendukung kinerja perdagangan.

Dalam kegiatan ini BKPerdag mendiseminasikan tiga hasil analisis terpilih dari bidang perdagangan dalam negeri, luar negeri, dan kerja sama perdagangan internasional. Hasil analisis tersebut adalah Peran Kebijakan Perdagangan dalam Mendukung Stabilisasi Harga dan Pasokan Beras, Analisis Pasar Tujuan Ekspor Potensial Non Tradisional, serta Analisis Perdagangan Jasa Indonesia–Chile *Comprehensive Economic Partnership Agreement*. Turut memberikan tanggapan hasil analisis Dosen FEB UNIBA, Didik Hadiyatno dengan moderator Sekretaris Dinas Perdagangan Kota Balikpapan, Syafaruddin.

Siaran Diseminasi Hasil Analisis #3 Tahun 2023 dapat disaksikan ulang dengan klik tombol





High Level Policy Dialogue “Indonesia ASEAN Chairmanship 2023: Promoting ASEAN Relevance in Global Market”

Badan Kebijakan Perdagangan (BKPerdag) berkolaborasi dengan Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA), International Trade Analysis and Policy Studies (ITAPS) – Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor (IPB) University, Asian Development Bank Institute (ADBI), serta SMERU Research Institute menyelenggarakan *High Level Policy Dialogue* (HLPD) pada Jumat (4/8/23) di Hotel St. Regis, Jakarta. Kegiatan ini mengangkat tema “Indonesia’s ASEAN Chairmanship 2023: Promoting ASEAN Relevance in Global Market”

Dialog antara Pemerintah Indonesia, akademisi, praktisi, dan lembaga *think-tank* ini menjadi forum komunikasi bersama untuk membahas sejumlah prioritas ASEAN di bawah Ketekuaan Indonesia 2023, di antaranya mengenai pemulihan ekonomi, transformasi digital, dan transisi energi.

Kepala BKPerdag, Kasan menyampaikan bahwa ASEAN sebagai organisasi kawasan memiliki peran ekonomi yang strategis bagi dunia. Pada 2022, pertumbuhan ekonomi ASEAN mencapai 5,6%. Nilai

Produk Domestik Bruto ASEAN mencapai USD 3,62 Triliun. Kontribusi ekspor ASEAN ke dunia mencapai 8,39% dari total ekspor dunia dengan nilai USD 2,05 Triliun.

HLPD terbagi dalam dua sesi, yaitu sesi plenari dan sesi diskusi paralel. Hadir sebagai pembicara dalam sesi plenari, yaitu Profesor Gene Grossman (Profesor Ekonomi Internasional Universitas Princeton), Enggartiasto Lukita (Menteri Perdagangan 2016–2019), dan Lili Yan Ing (*Lead Advisor* ERIA).

Sedangkan sesi diskusi paralel terbagi menjadi tiga, yaitu pemulihan dan pembangunan kembali, transformasi digital, dan transisi energi. Hadir sebagai pembicara pada sesi paralel, yaitu Brian A. Wong, Jean Baldwin Grossman, Gog Soon Joo, Norasikin Ahmad Ludin, dan Le Thai Ha. HLPD “Indonesia’s ASEAN Chairmanship 2023: Promoting ASEAN Relevance in Global Market” dihadiri sekitar 300 orang peserta yang berasal dari kementerian/ lembaga terkait, lembaga wadah pemikir (*think tank*), akademisi, pelaku usaha, dan media massa.

Siaran HLPD dapat disaksikan ulang dengan klik tombol



BKPerdag Raih Piala Bergilir Wilayah Tertib Administrasi di Lingkungan Kementerian Perdagangan



Kepala Badan Kebijakan Perdagangan (BKPerdag), Kasan menerima Piala Bergilir Penghargaan Wilayah Tertib Administrasi (WTA) Tahun 2023 di lingkungan Kementerian Perdagangan pada Rabu (29/11/23) di Kementerian Perdagangan. Piala Bergilir diberikan oleh Menteri Perdagangan di sela-sela pelaksanaan Pelantikan Pejabat Tinggi Madya, Pejabat Tinggi Pratama, dan Pejabat Fungsional di lingkungan Kementerian Perdagangan.

Dalam penilaian WTA tahun 2023, BKPerdag berhasil mendapatkan nilai tertinggi sebesar

87,35 berdasarkan komponen penilaian penerapan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Akuntabilitas Keuangan dan Barang Milik Negara, Pengendalian Intern, Inisiatif Anti Korupsi, dan Pelaksanaan Reformasi Birokrasi. Selain mendapatkan nilai tertinggi secara keseluruhan, Pusat Kebijakan Perdagangan Domestik dan Pusat Kebijakan Perdagangan Internasional juga menjadi unit kerja Eselon II yang mendapatkan penghargaan Wilayah Bebas dari Korupsi dalam penilai WTA tahun ini.





KEMENTERIAN
PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA

bkperdag.kemendag.go.id

Policy for Better Trade