



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : OMNIBUS LAW, RUU CIPTA KERJA MINIM MENGATUR SEKTOR LOGISTIK
Tanggal : Kamis, 27 Februari 2020
Surat Kabar : Bisnis Indonesia
Halaman : 22

Bisnis, JAKARTA — Pelaku usaha logistik menyalurkan omnibus law Rancangan Undang-Undang Cipta Kerja belum maksimal memfasilitasi kebutuhan dasar para pengusaha di sektor tersebut. Rinaldi M. Azka & Anita W. Puspa redaksi@bisnis.com Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Yuki Nugrahawan Hanafi mengatakan landasan hukum dalam Rancangan Undang-Undang (RUU) Cipta Kerja tidak lengkap mengatur logistik. Menurutnya, RUU Cipta Kerja hanya memasukkan aturan yang menyangkut aktivitas angkutan multimoda. Padahal, beleid yang menyangkut angkutan multimoda belum mengatur jenis usaha yang lebih holistik di bidang logistik. “Kami [sudah] sampaikan ini ke Kemenko Perekonomian dan Kemenhub, kalau cantolannya multimoda malah akan menghambat karena pada akhirnya tidak menyederhanakan izin,” katanya kepada Bisnis, Rabu (26/2). Beleid angkutan multimoda hanya mengatur dokumen dan dari sisi moda transportasi, baik darat, laut, maupun udara. Namun, Yuki berpendapat penyederhanaan perizinan usaha logistik masih berpeluang masuk dalam omnibus law RUU Cipta Kerja, kendati izin usaha logistik masih melalui beberapa kementerian, seperti Kementerian Perdagangan dan Kementerian Kominfo. Dia menilai salah satu cantolan aturan yang sudah mencakupi berbagai jenis usaha di sektor logistik adalah Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 49/2017 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (PPJPT). “Aturan ini sudah lengkap mencerminkan kegiatan logistik nasional dan internasional, yang terdapat 21 jenis usaha. Malah aturan ini tidak masuk sebagai landasan,” ujarnya. Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia Zaldi Ilham Masita mempertanyakan komitmen pemerintah dalam mengurangi biaya logistik menyusul tak ada penyederhanaan aturan soal logistik dalam RUU Cipta Kerja. Berdasarkan kajian Bank Dunia, biaya logistik Indonesia berada pada kisaran 24% dari produk domestik bruto (PDB). Biaya logistik di Indonesia juga tercatat paling mahal di Asia. “RUU Cipta Kerja tidak ada satupun pasal yang bisa membuat biaya logistik turun. Kenapa poin mengenai logistik tidak masuk ke omnibus law padahal salah satu faktor yang membuat biaya di Indonesia tinggi adalah logistik,” kata Zaldi. Dengan tidak masuknya regulasi mengurangi biaya logistik tersebut, paparnya, membuat investor enggan masuk ke Indonesia karena biaya logistik yang mahal. “Padahal waktu zaman Menko Perekonomian dipegang Darmin Nasution, ada paket deregulasi khusus untuk logistik,” ujarnya. Dia menyarankan pemerintah menjalankan regulasi dengan konsisten dan transparan. Hal itu menjadi hal paling mendasar jika ingin ada pertumbuhan investasi di bidang logistik. ATURAN KURIR Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Pengiriman Ekspres Pos dan Logistik Indonesia M. Feriadi menyoroti pemberlakuan PMK 199/PMK.04/2019 yang mulai pada 30 Januari 2020. Dalam aturan baru itu, nilai pembebasan bea masuk atas barang kiriman yang awalnya US\$75 per kiriman diturunkan menjadi US\$3 per kiriman. Dengan aturan baru itu, peredaran barang impor dalam negeri menjadi makin terbatas dan berpengaruh negatif terhadap volume pengiriman kurir yang banyak bermain dalam pengiriman impor barang. “Tentunya kita butuh ketentuan yang mempermudah dan mengakselerasi kelancaran bisnis logistik dan bukan malah memperlambat,” kata Feriadi. Secara keseluruhan, dia menilai aturan yang dibuat oleh pemerintah tidak banyak menghambat industri logistik. Dia mengharapkan pemerintah melanjutkan pembangunan infrastruktur jalan tol dan pelabuhan demi konektivitas daerah. Menteri Perhubungan Budi Karya Sumaadi menjanjikan akan menyederhanakan proses perizinan bagi perusahaan pelabuhan oleh swasta. Dia menjamin pengurusan perizinan yang lebih cepat akan membuat para pengelola pelabuhan lebih mudah dalam menentukan pembiayaan. Selama ini, pengusaha mengharapkan izin usaha dan sertifikat bisa dijamin kepada perbankan agar dapat pinjaman guna membangun pelabuhan. Menhub juga akan mempersingkat proses konsesi pelabuhan dengan menurunkan tim khusus. “Kalau tadi dikeluhkan bahwa proses konsesi itu memakan waktu lama, mungkin kita bisa buat satu tim kecil, mengurus proses itu berapa lama, ke mana saja, dan siapa saja yang harus ditemui. Kami akan coba membuat suatu format yang lebih sederhana,” kata Budi Karya. Sebelumnya, pemerintah dan DPR juga disarankan memasukkan klausul penyederhanaan mata rantai administrasi pelabuhan dalam omnibus law RUU Cipta Kerja untuk menurunkan biaya logistik sekaligus menarik minat investor berbisnis di Tanah Air. Sampai saat ini, terdapat 72 proses yang masuk dalam mata rantai administrasi pelabuhan, dimulai dari kedatangan kapal hingga keberangkatan kapal.