

## PEMINDAHAN PELABUHAN IMPOR KOMODITAS TERTENTU KE WILAYAH INDONESIA TIMUR

11

Dian Cahyaningrum<sup>1</sup> dan Muhammad Zakik Abidin<sup>2</sup>

### Abstrak

Salah satu program *quick wins* Kementerian Perindustrian untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional dan melindungi industri manufaktur domestik adalah pemindahan pelabuhan impor (*entry point*) untuk komoditas tertentu ke wilayah Indonesia timur. Tulisan ini mengkaji potensi dampak positif dan tantangan pemindahan pelabuhan ke wilayah Indonesia timur, dan upaya untuk mengatasi tantangan tersebut. Kebijakan ini memiliki potensi memperkuat daya saing industri dalam negeri dan mendorong pertumbuhan sektor logistik. Namun, ada beberapa tantangan yaitu keterbatasan infrastruktur dan fasilitas pelabuhan, tingginya biaya logistik, serta risiko penyelundupan barang secara ilegal. Diperlukan upaya untuk mengatasi tantangan tersebut, antara lain perbaikan infrastruktur pelabuhan, penguatan kapasitas SDM, pengawasan, dan penegakan hukum terhadap penyelundupan barang secara ilegal. Komisi VII DPR RI perlu memastikan Kementerian Perindustrian melakukan kajian dampak regulasi yang menyeluruh sebelum mengimplementasikan kebijakan tersebut. Komisi VII DPR RI juga perlu mendorong pemerintah melakukan upaya-upaya untuk mengatasi tantangan pemindahan pelabuhan impor ke wilayah Indonesia timur.

### Pendahuluan

Salah satu program *quick wins* Kementerian Perindustrian guna mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional adalah pemindahan pelabuhan impor (*entry point*) untuk komoditas tertentu dari Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung

Perak ke wilayah Indonesia timur. Komoditas tertentu tersebut antara lain elektronik, tekstil dan produk tekstil (TPT), pakaian jadi, alas kaki, kosmetik, keramik, katup, dan obat tradisional. Komoditas tersebut dipilih karena rawan terhadap serbuan barang impor murah atau ilegal. Tiga pelabuhan

<sup>1</sup> Analis Legislatif Ahli Madya Bidang Ekkuinbang pada Pusat Analisis Keparlemenan Badan Keahlian DPR RI. Email: dian.cahyaningrum@dpr.go.id.

<sup>2</sup> Analis Legislatif Ahli Pertama Bidang Ekkuinbang pada Pusat Analisis Keparlemenan Badan Keahlian DPR RI. Email: muhammad.abidin@dpr.go.id



yang diusulkan untuk pelabuhan impor yakni Pelabuhan Sorong di Papua Barat Daya, Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara, dan Pelabuhan Kupang di Nusa Tenggara Timur. Kebijakan ini bertujuan untuk melindungi industri manufaktur dalam negeri, sekaligus meningkatkan kapasitas logistik di Indonesia (Kemenperin RI, 2024).

Kebijakan pemerintah tersebut mendapat dukungan dari PT Pelabuhan Indonesia (PT Pelindo). Pihak PT Pelindo menyatakan, beberapa pelabuhan di Indonesia timur siap menjadi *entry point* untuk aktivitas impor. Pemandangan pelabuhan impor diharapkan dapat mengurangi dominasi pelabuhan di wilayah Indonesia barat dan meningkatkan distribusi ekonomi yang lebih merata (Kassa, 2024). Namun beberapa pihak, antara lain Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GINSI) meragukan dampak positif dari kebijakan tersebut. GINSI menilai pemindahan pelabuhan impor akan meningkatkan harga produk impor yang membebani konsumen (Andi, 2024).

Rencana pemindahan pelabuhan impor perlu dilakukan dengan baik agar manfaatnya dapat dirasakan oleh seluruh pemangku kepentingan. Tulisan ini mengkaji potensi dampak positif dan tantangan pemindahan pelabuhan ke wilayah Indonesia timur, serta upaya untuk mengatasi tantangan tersebut.

### **Potensi Dampak Positif Pemindahan Pelabuhan Impor**

Kebijakan pemindahan pelabuhan impor untuk komoditas tertentu ke wilayah Indonesia timur merupakan bagian dari kebijakan pemerintah untuk melindungi industri dalam

negeri. Kebijakan tersebut memiliki potensi dampak positif bagi perekonomian nasional. *Pertama*, meningkatkan daya saing industri dalam negeri dari sisi harga di pasar domestik. Industri dalam negeri seperti TPT acapkali mendapat serbuan pakaian impor murah atau ilegal yang dikeluhkan oleh Asosiasi Pertekstilan Indonesia (kumparan.com, 2024). Bahkan impor pakaian bekas masih marak dan volumenya memuncak pada tahun 2019 yaitu 417,73 ton (US\$6,07 juta) (Cahyaningrum, 2024). Akibatnya banyak industri TPT dalam negeri yang terancam “gulung tikar” karena kalah bersaing. Perubahan jalur distribusi melalui wilayah Indonesia timur ke Pulau Jawa yang memiliki pangsa pasar terbesar, akan menaikkan harga barang impor, sehingga industri dalam negeri akan lebih mampu bersaing terutama dari segi harga di pasar domestik.

*Kedua*, mendorong perkembangan usaha jasa ekspedisi di wilayah Indonesia timur. Selama ini kapal yang kembali dari Indonesia timur ke Pulau Jawa hanya mengangkut muatan 50% dari kapasitas yang tersedia (Andi, 2024). Volume muatan tersebut akan meningkat seiring meningkatnya permintaan jasa logistik di wilayah Indonesia timur untuk mengangkut barang-barang impor ke Pulau Jawa yang menjadi pasar utama. Meningkatnya aktivitas pengiriman barang akan mendorong perkembangan usaha jasa ekspedisi di wilayah Indonesia timur.

*Ketiga*, melindungi industri dalam negeri melalui penerapan hambatan nontarif dengan memindahkan pelabuhan impor ke wilayah Indonesia timur. Hambatan nontarif ini akan mengendalikan

laju impor, sehingga industri dalam negeri akan berkembang dengan baik. Strategi ini tidak melanggar perjanjian internasional dan telah digunakan oleh beberapa negara di antaranya India dan Inggris. Kebijakan ini juga diharapkan dapat memajukan perekonomian di wilayah Indonesia timur.

### Tantangan Pemindahan Pelabuhan Impor

Selain potensi dampak positif, pemindahan pelabuhan impor ke wilayah Indonesia timur juga menghadapi berbagai tantangan. *Pertama*, peningkatan volume angkutan muatan balik dari Indonesia timur ke Pulau Jawa hanya akan terasa dampak positifnya jika distribusi barang impor tidak terbatas pada konsumsi masyarakat di wilayah Indonesia timur. Tanpa pengelolaan yang cermat, kebijakan ini dapat menimbulkan inefisiensi dan tantangan baru dalam sistem logistik nasional.

*Kedua*, sedikitnya pelabuhan di luar pulau Jawa yang mampu melayani aktivitas ekspor-impor. Jumlah Pelabuhan di luar Pulau Jawa yang terhubung dengan jalur pelayaran internasional sangat sedikit. Berdasarkan data Kementerian Perhubungan, dari 636 pelabuhan di Indonesia, hanya 12 yang berstatus pelabuhan internasional dan sebagian besar berada di Jawa dan Sumatra. Pelabuhan internasional di Kalimantan dan Papua masing-masing hanya satu unit, yaitu Pelabuhan Kijing dan Pelabuhan Sorong (Andi, 2024).

*Ketiga*, kondisi infrastruktur pelabuhan di kawasan timur Indonesia belum memadai.

Akibatnya kapal-kapal cenderung tidak langsung menuju pelabuhan di wilayah tersebut. Barang impor biasanya dibongkar di pelabuhan Surabaya sebelum didistribusikan ke kawasan Indonesia timur. Pemindahan pelabuhan impor juga berisiko mengganggu pasokan barang ke Indonesia bagian barat, terutama jika suplai tersendat, sementara permintaan tetap tinggi, sehingga berpotensi terjadi penyelundupan barang secara ilegal (Andi, 2024).

*Keempat*, jarak tempuh importasi yang lebih jauh, ketersediaan moda transportasi (*feeder*) untuk distribusi barang impor ke Jawa, dan keterbatasan infrastruktur di kawasan Indonesia timur akan membebani pengusaha dari segi biaya transportasi dan logistik. Kondisi tersebut berdampak pada meningkatnya harga barang dan melemahkan daya beli masyarakat. Hal ini berpotensi menghambat pelaksanaan program Belanja di Indonesia Aja (BINA). BINA merupakan program kolaborasi antara pemerintah dan swasta, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Himpunan Peritel dan Penyewa Pusat Perbelanjaan Indonesia (Hippindo) guna mendorong belanja di dalam negeri (Simanjuntak, 2024)

*Kelima*, tidak menjamin efektivitas penanganan penyelundupan barang secara ilegal. Meskipun pelabuhan impor dipindah, kemungkinan penyelundupan barang masih tetap terjadi jika pengawasan instansi terkait dalam urusan importasi lemah, sistem *information technology* (IT) yang digunakan belum optimal, dan hukum tidak ditegakkan secara tegas (logistiknews.id, 2024). Tantangan lainnya adalah sektor industri, terutama yang bergantung pada bahan baku impor untuk produk ekspor. Jika

biaya logistik nasional melonjak, daya saing produk Indonesia di pasar global akan melemah, yang berpotensi mendorong investor untuk pindah ke negara lain.

### **Upaya Mengatasi Tantangan**

Agar pemindahan pelabuhan impor ke wilayah Indonesia timur mendatangkan dampak positif, ada beberapa upaya yang perlu dilakukan. *Pertama*, memperbaiki infrastruktur dan fasilitas pelabuhan impor agar pelabuhan impor benar-benar berfungsi dengan baik sehingga kapal bisa langsung menuju pelabuhan impor. Selain itu juga penting untuk melakukan penguatan kapabilitas dan kredibilitas sumber daya manusia (SDM), peningkatan kinerja dan layanan operasional selama 24 jam, serta penggunaan digitalisasi sistem kepelabuhanan.

*Kedua*, melakukan pengawasan secara ketat untuk mencegah penyelundupan barang impor secara ilegal yang merugikan keuangan negara. Untuk efektivitas dan efisiensi, pengawasan perlu menggunakan sistem IT yang mumpuni melalui alat pemeriksaan seperti X-Ray atau Hi-Co Scan di Pelabuhan. Jika ditemukan terjadi penyelundupan barang impor secara ilegal, maka penegakan hukum harus dilakukan secara tegas agar kasus penyelundupan barang impor secara ilegal dapat ditekan atau bahkan ditiadakan.

*Ketiga*, mengupayakan ketersediaan moda transportasi (*feeder*) untuk pengangkutan dan distribusi barang impor dari pelabuhan impor di wilayah Indonesia timur ke Pulau Jawa. Ketersediaan moda transportasi

diperlukan agar pengiriman barang ke Jawa berjalan lancar. Terkait upaya ini, Ketua Umum Dewan Pengurus Pusat (DPP) Indonesian National Shipowners' Association (INSA), Carmelita Hartoto menyatakan pelaku usaha pelayaran siap mengakomodasi kebutuhan angkutan barang impor ke pelabuhan di Indonesia timur (Andi, 2024).

*Keempat*, pemerintah perlu mengoptimalkan komoditas yang diimpor melalui pelabuhan di wilayah Indonesia timur. Hal ini karena efisiensi logistik akan terganggu jika kapal operator utama (*Main Line Operator*) harus membagi muatan ke beberapa pelabuhan kecil di berbagai lokasi, yang justru dapat meningkatkan kompleksitas distribusi dan biaya logistik (Andi, 2024).

### **Penutup**

Pemindahan pelabuhan impor untuk komoditas tertentu ke wilayah Indonesia timur memiliki potensi dampak positif antara lain meningkatkan daya saing industri dalam negeri dari sisi harga di pasar domestik; mendorong perkembangan usaha jasa ekspedisi, melindungi industri dalam negeri, dan memajukan perekonomian di wilayah Indonesia timur. Namun tantangan seperti keterbatasan infrastruktur dan fasilitas pelabuhan, biaya logistik yang tinggi, dan risiko penyelundupan barang impor secara ilegal memerlukan perhatian serius. Ada beberapa upaya penting yang perlu dilakukan, antara lain memperbaiki infrastruktur dan fasilitas pelabuhan, penguatan SDM, pemanfaatan IT, melakukan pengawasan dan penegakan

hukum secara tegas terhadap penyelundupan barang impor secara ilegal, menyediakan moda transportasi dan angkutan barang, dan mengoptimalkan komoditas impor.

Komisi VII DPR RI perlu memastikan agar Kementerian Perindustrian melakukan kajian dampak regulasi (*regulatory impact assessment*) yang menyeluruh sebelum mengimplementasikan rencana pemindahan pelabuhan impor ke wilayah Indonesia timur. Komisi VII DPR RI juga perlu mendorong pemerintah melakukan upaya-upaya untuk mengatasi tantangan pemindahan pelabuhan impor ke wilayah Indonesia timur.

## Referensi

- Andi, D. (2024, Oktober 23). Rencana pemindahan pelabuhan impor ke Indonesia timur hadapi tantangan berat. *kontan.co.id*. <https://industri.kontan.co.id/news/rencana-pemindahan-pelabuhan-impor-ke-indonesia-timur-hadapi-tantangan-berat>.
- Cahyaningrum, D. Penanganan pelanggaran larangan impor pakaian bekas. *Info Singkat*, Vol. XVI, No. 5/I/Pusaka/Maret/2024.
- Kassa, N. N. (2024, Juli 29). Gerbang impor baru RI, Pelindo: Pelabuhan wilayah timur sudah siap. *bisnis.com*. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20240729/98/1786416/gerbang-impor-baru-ri-pelindo-pelabuhan-wilayah-timur-sudah-siap>.
- Kementerian Perindustrian RI (2024, November 4). Menperin AGK beberkan Program Prioritas Perindustrian. *kemenperin.go.id*. <https://kemenperin.go.id/artikel/25379/Menperin-AGK-Beberkan-Program-Prioritas-Perindustrian>.
- Simanjuntak, A. K. M. (2024, September 5). Hippiindo desak pemerintah kaji ulang pemindahan pelabuhan *entry point* 7 Komoditas. *validnews.id*. <https://validnews.id/ekonomi/hippiindo-desak-pemerintah-kaji-ulang-pemindahan-pelabuhan-entry-point-komoditas>.
- Rencana pemindahan pintu masuk impor tuai reaksi pebisnis di Priok (2024, November 14). <https://www.logistiknews.id/2024/11/14/rencana-pemindahan-pintu-masuk-impor-tuai-reaksi-pebisnis-di-priok/>.
- RI banjir impor tekstil-elektronik, pelaku industri salahkan Permendag 8/2024 (2024, November 24). <https://kumparan.com/kumparanbisnis/ri-banjir-impor-tekstil-elektronik-pelaku-industri-salahkan-permendag-8-2024-23yb8WnAEZb/3>.