



## The Asia Foundation

### RILIS MEDIA

#### UNTUK INFORMASI:

Alexa Hergesell  
The Asia Foundation  
[ahergesell@tafindo.org](mailto:ahergesell@tafindo.org)  
(021) 727-88424 ext.141

### **BIAYA TRANSPORTASI BARANG**

#### **ANGKUTAN, REGULASI, DAN PUNGUTAN JALAN DI INDONESIA**

**JAKARTA – 15 April, 2008** – Biaya angkutan jalan yang mahal dan tidak pasti menjadi salah satu hambatan terbesar bagi pembangunan di Indonesia, demikian salah satu temuan hasil studi yang hari ini dipublikasikan oleh The Asia Foundation dan Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat (LPEM-FEUI).

Laporan “Biaya Transportasi Barang: Angkutan, Regulasi, dan Pungutan Jalan di Indonesia” merupakan hasil survei komprehensif tentang biaya angkutan barang dengan truk di sepanjang sembilan rute di Indonesia. Survei yang didukung oleh *Canadian International Development Agency (CIDA)* dan Bank Dunia ini secara eksplisit meneliti biaya perizinan, pungutan jalan dan berbagai pengeluaran akibat buruknya prasarana jalan. Melalui penelusuran *global positioning system (GPS)* dan wawancara dengan pimpinan perusahaan dan supir truk, survei ini berhasil melakukan identifikasi siapa yang sebenarnya mengenakan pungutan kepada para supir, di mana pungutan itu dikenakan, dan berapa besar pungutan tersebut.

“Mahalnya biaya angkutan barang di Indonesia tidak hanya disebabkan oleh buruknya infrastruktur, tetapi juga oleh banyaknya retribusi yang dipungut pemerintah daerah, serta pungutan oleh oknum aparat dan preman. Pemerintah nasional serta pemerintah daerah perlu menghentikan berbagai pungutan ataupun biaya-biaya tambahan ini,” tegas Neil McCulloch, Direktur Program Ekonomi The Asia Foundation di Jakarta.

Bila dibandingkan dengan negara-negara lain Asia atau dunia pada umumnya, daya saing perdagangan Indonesia dirugikan oleh banyaknya pungutan resmi dan tidak resmi serta tingginya biaya angkutan barang. Untuk beberapa sektor ekspor, total biaya sebelum pengiriman dan angkutan darat dalam negeri mencapai lebih dari 40% dari total biaya logistik dan biaya angkutan.

Berikut ini adalah beberapa temuan dan rekomendasi utama dalam laporan ini:

**Biaya angkutan barang dalam negeri yang begitu tinggi merupakan hambatan besar bagi tingkat pertumbuhan di Indonesia.** Biaya logistik dalam negeri di Indonesia lebih tinggi daripada di Vietnam, Thailand, Malaysia dan Cina.

**Topografi Indonesia dan rendahnya kualitas jalan secara signifikan meningkatkan biaya operasional kendaraan untuk sektor angkutan barang dengan truk.** Biaya untuk pemeliharaan dan BBM, secara khusus dipengaruhi oleh kondisi geografis dan mutu jalan.

**Pemerintah daerah juga menyumbang terjadinya peningkatan biaya dengan mengeluarkan berbagai perizinan dan memberlakukan berbagai retribusi yang merupakan hambatan bagi angkutan barang dalam negeri melalui darat.**

Praktik-praktik semacam ini tidak sesuai dengan kerangka hukum nasional.

**Di negara-negara lain, peraturan tentang retribusi dan perizinan yang melanggar hukum telah dilarang.** Kerangka peraturan untuk angkutan jalan lebih jelas dan tegas di negara-negara lain yang memungkinkan terjadinya kegiatan perdagangan lintas batas dan rute yang bebas hambatan.

**Pemberlakuan retribusi jalan dan pembayaran berbagai bentuk perizinan umumnya bukan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat.** Retribusi semacam ini tidak dimanfaatkan untuk pemeliharaan atau membatasi perdagangan sumber daya alam yang dilindungi. Namun, semata-mata hanya bertujuan meningkatkan pendapatan pemerintah daerah.

**Peraturan mengenai jembatan timbang yang semestinya menyangkut kepentingan publik selalu diabaikan.** Hasil studi ini menunjukkan, rata-rata 52% truk membawa kelebihan muatan hingga 45% dari beban yang diperbolehkan. Kelebihan muatan sudah biasa terjadi di Indonesia dan menyumbang kepada tingkat kerusakan jalan secara eksponensial dan berpotensi membahayakan keselamatan.

**Oknum aparat dan preman memperburuk situasi ini.** Pembayaran untuk oknum aparat dan preman adalah ilegal dan memperburuk persepsi penegakan hukum dan iklim usaha.

Laporan ini merekomendasikan hal-hal berikut untuk menjawab permasalahan yang ditemukan:

- Mengkaji ulang semua regulasi transportasi yang terkait, baik di daerah maupun nasional;
- Meniadakan pungutan retribusi daerah yang tidak perlu melalui koordinasi tingkat propinsi;
- Mendukung upaya Departemen Perhubungan untuk memantau dan memberlakukan ketentuan mengenai batas muatan di jembatan timbang;
- Mengembangkan mekanisme insentif alternatif untuk polisi guna menghapus ketergantungan pada pungutan di jalan, pemeriksaan yang tidak perlu dan setoran rutin yang melanggar hukum;
- Melakukan kampanye transparansi melalui pemasangan iklan tentang semua perizinan resmi, biaya pengurusan perizinan, tempat-tempat pemeriksaan, dan jembatan timbang.

Di luar studi yang telah dilakukan oleh The Asia Foundation, contoh kasus yang terjadi di **Jawa Timur** menurut temuan OSS Center adalah adanya 'kebiasaan' pemberian uang pungutan keamanan jalan di **Pos Polisi Mengkreng (walaupun petugas keamanannya tidak ada)** tepatnya di pertigaan antara wilayah **Jombang – Kediri – Nganjuk**, dimana sopir/kenak truk barang, biasanya adalah truk pengangkut pasir dari Sungai Brantas yang lewat pos tersebut akan melemparkan sejumlah uang ke kantor pos keamanan tersebut. Hal ini mengindikasikan bahwa pelaku usaha telah mau tidak mau harus memberikan uang pungutan kepada petugas keamanan, agar proses distribusi barang yang mereka lakukan tidak mendapatkan masalah dalam perjalanannya.

\*\*\*

#### Tentang The Asia Foundation

The Asia Foundation merupakan lembaga swasta, nirlaba, non-pemerintah, yang bergerak di bidang pembangunan demi tercapainya kawasan Asia-Pasifik yang damai, sejahtera dan terbuka. Di Indonesia, Program Ekonomi The Asia Foundation bekerja sama dengan pemerintah-pemerintah daerah dan nasional dan asosiasi-asosiasi usaha kecil untuk memperbaiki tata pemerintahan dan lingkungan regulasi yang kondusif.