
IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ASEAN CUSTOMS TRANSIT SYSTEM (ACTS) DI INDONESIA

Dama Yuninata¹
I Putu Wahyu JS²
Indro Herry Mulyanto³

¹Universitas Sebelas Maret, Indonesia

²Universitas Mahasaraswati Denpasar, Indonesia

³Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta, Indonesia

Informasi korespondensi : dama.yuninata@staff.uns.ac.id

ABSTRAK

Perkembangan Logistik ASEAN dalam beberapa tahun kebelakang berkembang pesat. *Volume* aktivitas terjadi peningkatan di beberapa negara secara konsisten. berkembang. Kebijakan ASEAN yang telah disepakati oleh negara ASEAN yaitu ASEAN *Customs Transit System* (ACTS). Dampak kebijakan akan mempengaruhi persaingan bisnis yang ada di Indonesia. Perusahaan Indonesia harus beradaptasi dengan kebijakan internasional dalam lingkup ASEAN. Studi ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan alat analisa menggunakan studi literasi. Dalam studi ini menunjukkan bahwa Indonesia baik pemerintah sebagai regulator dan perusahaan logistik harus bersinergi agar arah kebijakan ACTS memiliki dampak yang positif. Namun kebijakan ACTS akan membuat tantangan baru untuk para *stakeholder logistic* di Indonesia.

Kata Kunci: ACTS, ASEAN, Perusahaan Logistik, Indonesia

PENDAHULUAN

Asean Customs Transit System, sebuah sistem manajemen transit *online* yang diluncurkan secara resmi pada acara virtual, bertujuan untuk membuat transportasi barang melalui darat lebih efisien, dan dengan biaya lebih rendah, tanpa perlu membuat deklarasi atau perubahan bea cukai berulang kali pada kendaraan di setiap perbatasan (Dephub, 2015). Saat ini pelaku bisnis dapat melakukan perjalanan transit tunggal melintasi negara-negara yang berpartisipasi antara lain Kamboja, Laos, Malaysia, Singapura, Thailand, dan Vietnam melalui satu transportasi satu deklarasi pabean. Tujuan dibentuknya ACTS adalah memudahkan perusahaan yang terdaftar dapat menggunakan sistem *online* terintegrasi yang hanya mewajibkan perusahaan tersebut untuk membuat satu deklarasi transit bea cukai saat memindahkan barang melintasi beberapa negara. Berdasarkan aturan ACTS, perusahaan tidak perlu lagi membuat deklarasi bea cukai berulang kali atau mengganti kendaraan di setiap perbatasan.

Pada tahun 2021, Indonesia telah menyepakati ACTS yang akan diberlakukan pada tahun 2023 di sebagian wilayah. Menurut laporan AFFA, Indonesia menyetujui pemberlakuan ACTS di wilayah Kalimantan. *Pilot Project* berlaku tahun 2023 dengan ketentuan yang berlaku. ACTS memungkinkan angkutan jalan darat dapat mengaspal di jalanan Kalimantan secara bebas sesuai dengan aturan. Perusahaan yang masuk ke Indonesia ataupun dari Indonesia ke kawasan ASEAN khususnya Malaysia dan Brunei memberikan dampak baik positif maupun negatif. Implementasi ini diharapkan mendorong sistem logistik yang lebih terintegrasi. Untuk saat ini ACTS beroperasi penuh di enam negara ASEAN yaitu Malaysia, Singapura, Thailand, Laos, Kamboja, dan Vietnam. Implementasi ACTS yang berlaku membatasi 500 truk per negara peserta. Kemudian setiap tahun akan ada perluasan aturan ke transportasi multimoda, termasuk jalur air dan transportasi udara.

Tingginya biaya logistik di Indonesia disebabkan oleh ketidakefisienan dalam izin kepabeanan dan pelabuhan sebagaimana ditunjukkan dalam studi *World Bank* pada tahun 2011 (Kadin dan Ali, 2015). Waktu tunggu yang tinggi di pelabuhan tidak hanya disebabkan oleh proses administrasi kepabeanan yang rumit, tetapi juga oleh rendahnya produktivitas pelabuhan. Produktivitas pelabuhan di Indonesia sangat rendah. Hal ini terlihat dari minimnya kegiatan bongkar muat di sebagian pelabuhan terutama di pelabuhan non-strategis, sementara beberapa pelabuhan utama mengalami kejenuhan. Kedua masalah ini menyebabkan waktu tunggu (*dwelling time*) di pelabuhan menjadi sangat lama. Pelabuhan utama seperti Tanjung Priok bahkan hampir mencapai kapasitas maksimal. Namun, aktivitas ekspor dan impor terus meningkat dan tidak dapat diakomodasi oleh infrastruktur pelabuhan yang ada, sehingga perluasan atau ekspansi infrastruktur pelabuhan menjadi suatu kebutuhan mendesak.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian menggunakan studi literatur dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Kajian pustaka digunakan untuk memperkaya wawasan tentang topik penelitian, membantu merumuskan masalah penelitian, serta menentukan teori dan metode penelitian yang tepat.

Dengan mempelajari studi peneliti lain, kita dapat memutuskan apakah replikasi, mengulang, atau mengkritik studi tertentu.

Pendekatan kualitatif membahas bagaimana implementasi kebijakan transportasi laut berkontribusi dalam pengembangan sistem logistik nasional. Penelitian sebelumnya yang diperoleh dari bahan referensi diuraikan dalam tinjauan literatur, yang menjadi dasar kegiatan penelitian. Kajian pustaka berisi ulasan, rangkuman, dan pemikiran penulis dari beberapa sumber pustaka (artikel, buku, slide, dan informasi dari internet) mengenai pengembangan sistem logistik nasional.

HASIL DAN DISKUSI

ASEAN Customs Transit System (ACTS) adalah sistem manajemen transit bea cukai terkomputerisasi yang tersedia bagi operator yang memindahkan barang melintasi perbatasan di ASEAN. Memerlukan hanya satu formalitas pabean, memfasilitasi pedagang dengan memungkinkan pedagang untuk mengangkut barang secara bebas melalui negara anggota ASEAN yang berpartisipasi. Sebuah truk dapat melakukan perjalanan dari titik pemuatannya ke tujuannya di negara ASEAN yang berbeda tanpa perlu deklarasi bea cukai yang berbeda di setiap perbatasan, dan tidak perlu mentransfer barang ke truk yang berbeda di setiap negara. Bea masuk dan pajak ditanggung oleh satu jaminan untuk semua negara yang terlibat dalam operasi transit. Saat ini perkembangan ACTS memperlihatkan perubahan positif. ACTS sendiri adalah sistem pengelolaan mengatur mobilitas keluar dan masuk barang antar negara ASEAN, Perkembangannya satu payung hukum masih terus diperbaiki agar dapat diberlakukan di negara ASEAN.

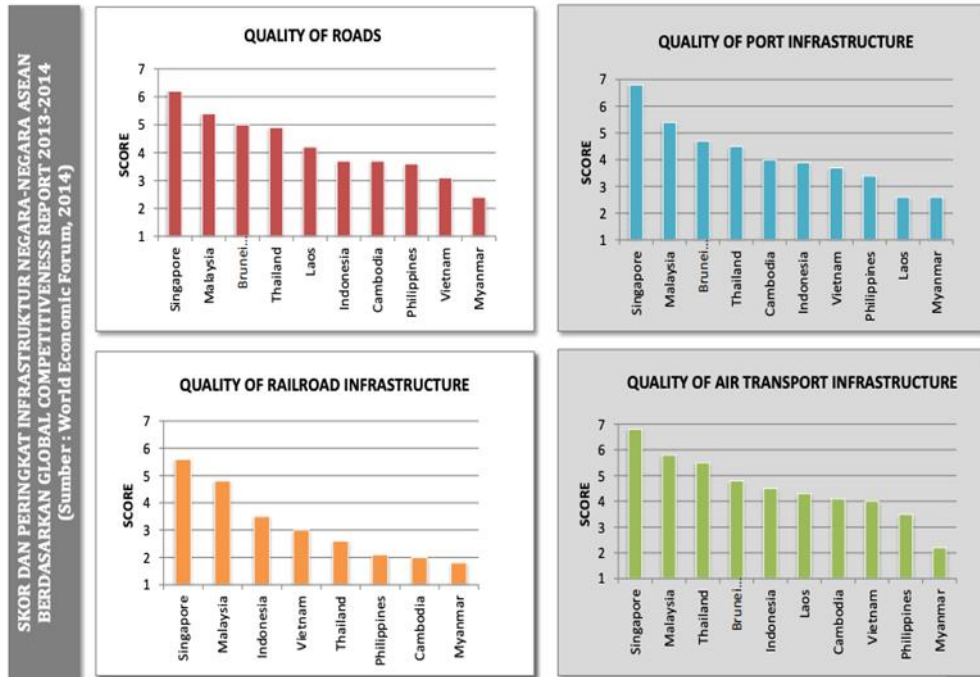


Gambar 1. Peta ASEAN Custom Transit System

Sumber: <https://acts.asean.org>

Peta ACTS yang berlaku meliputi beberapa negara antara lain Vietnam, Kamboja, Thailand, Malaysia dan Singapura. Peluncuran selanjutnya ke Negara Anggota ASEAN lainnya

yaitu rute transit Kalimantan dan *roll-on/roll-off* (RORO). Rute strategis pulau Kalimantan karena terdapat 3 negara dengan potensi pasar yang besar. Brunei Darussalam, Malaysia daerah Serawak dan Pulau Kalimantan dengan provinsi yang ada didalamnya. Proses transfer tersebut menggunakan Roro sebagai pen jembatan atau penghubung ACTS di Kawasan Kalimantan.



Gambar 2. Peringkat Infrastruktur Negara ASEAN

Sumber: www.kemenuh.go.id

Data diatas menyortir kinerja logistik dari negara-negara ASEAN melawan negara-negara maju. Data diatas membandingkan kematangan sektor logistik pada sejumlah kategori yang telah ditentukan. Di antara ekonomi ASEAN, Singapura diakui sebagai pusat logistik terbesar di wilayah dengan salah satu pelabuhan tersibuk di dunia. Malaysia, Thailand dan Indonesia juga menempati peringkat tinggi di antara negara-negara berkembang di dunia. Banyak pusat logistik di ASEAN ditampilkan di antara 75 pusat logistik global teratas di dunia.

Kelemahan Indonesia dalam persaingan logistik ASEAN adalah pada kualitas infrastruktur, kualitas pelabuhan, kualitas moda kereta api, dan infrastruktur pesawat terbang. Data diatas membandingkan negara-negara ASEAN dimana Indonesia dalam kondisi tidak baik-baik saja. Tercatat bahwa berdasarkan indikator Indonesia berada pada peringkat menengah. Kalah bersaing dengan Thailand, Malaysia dan Singapura. Sinergitas secara makro merupakan kewajiban pemerintah dengan para pelaku sektor logistik.

Pemerintah perlu merumuskan dan melaksanakan kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan dan memperluas bisnis dalam bidang transportasi nasional, asuransi, dan galangan kapal/perawatan kapal di Indonesia. Kebijakan ini diarahkan untuk memfasilitasi

operasi bisnis dan mengurangi biaya penyedia logistik domestik. Untuk mencapai hal tersebut, upaya akan dilakukan dengan cara berikut: (1) mengurangi biaya jasa transportasi; (2) menghilangkan persyaratan izin dalam pengangkutan barang; (3) menurunkan biaya investasi untuk pengembangan pelabuhan; (4) mengadopsi standar dokumentasi arus barang dalam negeri; (5) mendirikan pusat distribusi regional; (6) menyederhanakan pengadaan kapal khusus; dan (7) memperkenalkan mekanisme pengembalian biaya jaminan peti kemas.

Selain itu, penting untuk memperkuat institusi dan otoritas Indonesia *National Single Window* (INSW) serta memastikan implementasinya yang efektif. Kebijakan ini meliputi langkah-langkah berikut: (1) memberikan fungsi independen kepada lembaga INSW dalam mengembangkan sistem elektronik pelayanan dan pengawasan ekspor-impor di seluruh pabean dan pelabuhan di Indonesia; (2) meningkatkan pengawasan terhadap kegiatan ekspor-impor guna mencegah perdagangan ilegal; (3) membangun sistem manajemen risiko terpadu untuk memfasilitasi aliran barang dan mengurangi waktu tunggu; dan (4) menetapkan peran INSW sebagai otoritas yang berkompeten dalam mengintegrasikan ASEAN Single Window dan mengawal pelaksanaan *Free Trade Agreement* (FTA).

Perusahaan logistik menghadapi berbagai tantangan ketika berhadapan dengan kebijakan ACTS (*Asean Customs Transit System*). Tantangan-tantangan tersebut dapat disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain:

1. Komoditas

Kurangnya fokus pada komoditas yang memiliki kepentingan nasional, menyebabkan volume perdagangan impor dan ekspor tidak optimal.

2. Infrastruktur

Dukungan yang kurang memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas infrastruktur, termasuk belum adanya pelabuhan hub sentral. Infrastruktur logistik nasional belum memiliki manajemen yang terintegrasi, efektif, dan efisien. Transportasi antar moda dan konektivitas antara pelabuhan, gudang, dan infrastruktur transportasi belum terbangun secara efektif.

3. Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik

Terbatasnya daya saing penyedia jasa logistik nasional baik di tingkat domestik maupun global. Lemahnya jaringan nasional dan internasional serta dominasi perusahaan multinasional.

4. Sumber daya manusia

Kurangnya kompetensi SDM dan manajemen di bidang logistik, ditambah dengan kurangnya lembaga pendidikan dan pelatihan khusus logistik.

5. Teknologi Informasi dan komunikasi

Belum adanya infrastruktur dan jaringan teknologi informasi dan komunikasi yang handal. Cakupan jaringan layanan non seluler di Indonesia masih terbatas, dan sebagian besar transaksi logistik masih mengandalkan sistem berbasis kertas.

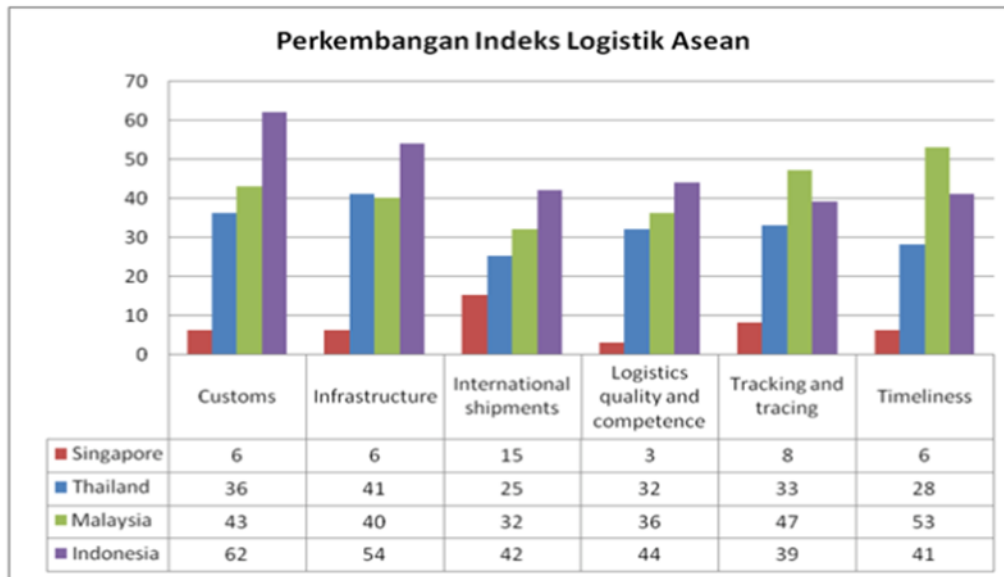
6. Peraturan

Belum adanya kebijakan nasional yang terintegrasi untuk sektor logistik, dengan regulasi dan kebijakan yang masih terfragmentasi dan bersifat spesifik sektor.

7. Kelembagaan

Rendahnya koordinasi lintas sektor dan belum adanya lembaga yang mengintegrasikan kegiatan logistik nasional.

Untuk mengatasi tantangan tersebut, penting untuk membangun sistem terintegrasi yang komprehensif dan konsisten di Indonesia, dengan fokus pada peningkatan komoditas, peningkatan infrastruktur, peningkatan daya saing antar penyedia layanan logistik, investasi sumber daya manusia, peningkatan teknologi informasi dan komunikasi, pengembangan peraturan yang terintegrasi, dan penguatan koordinasi kelembagaan.



Gambar 3. Perkembangan Indeks Logistik ASEAN

Sumber: www.supplychainindonesia.com

ACTS, sistem transit bea cukai ASEAN, dan tingkat keterbukaan logistik ASEAN memberikan peluang bagi perusahaan logistik untuk mengembangkan jaringan dan pangsa pasar yang lebih luas. Dalam hal ini, perusahaan logistik dapat mengangkut barang dengan lebih bebas dan terbuka ke berbagai wilayah di negara-negara ASEAN. Namun, dengan adanya sistem yang terbuka ini juga muncul tantangan persaingan yang ketat di industri logistik. Muncul kekhawatiran bahwa perusahaan logistik Indonesia mungkin akan menghadapi kesulitan dalam

bersaing dengan rekan-rekan dari negara-negara ASEAN lainnya. Semakin meningkatnya persaingan di industri ini akan menghasilkan lebih banyak pesaing, dan ACTS akan menetapkan standar yang tinggi bagi perusahaan anggotanya. Agar tetap kompetitif, perusahaan harus meningkatkan nilai bisnisnya dan membangun ekosistem yang mendukung. Kegagalan untuk berinovasi dan tetap kompetitif dapat menjadi ancaman bagi perusahaan logistik Indonesia, yang berpotensi menyebabkan mereka kalah dalam persaingan dengan pesaing internasional.

Untuk dapat bersaing secara efektif, perusahaan perlu menerapkan strategi yang efisien dan efektif guna meningkatkan nilai bisnis mereka. Salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan digitalisasi dokumen logistik, yang memungkinkan pengelolaan data dan informasi di seluruh unit layanan dalam format digital. Dengan memanfaatkan sistem penyimpanan terpusat berbasis *server* atau *cloud*, integrasi data di seluruh unit layanan dapat dilakukan secara lancar, sehingga proses administrasi dapat berjalan dengan efisien. Teknologi *Internet of Things* (IoT) dan analisis data besar juga dapat dimanfaatkan untuk memproses data yang luas dan kompleks, sehingga meningkatkan efisiensi operasional. Melalui digitalisasi, transparansi data dalam rantai pasokan dapat terwujud, memberikan informasi yang akurat kepada perusahaan mengenai pergerakan barang dan memungkinkan pemantauan waktu nyata di setiap titik dalam pasokan. Pemantauan waktu nyata ini memungkinkan identifikasi dan penyelesaian masalah terkait distribusi barang secara cepat dan efisien.

Saat ini, pelanggan dapat memiliki kepercayaan yang tinggi terhadap kelancaran pengiriman paket mereka, yang secara langsung meningkatkan kepercayaan mereka terhadap perusahaan logistik. Faktor kemudahan ini berkontribusi pada kredibilitas perusahaan dalam menghadapi persaingan di sektor logistik ASEAN. Selain itu, efisiensi dan transparansi data yang dihasilkan dari digitalisasi membantu perusahaan mencapai penghematan biaya operasional dan waktu. Dengan manajemen dokumen yang terdigitalisasi, perusahaan dapat menawarkan harga layanan yang lebih kompetitif, yang pada gilirannya meningkatkan nilai bisnis dan daya saing perusahaan dalam ACTS (Sistem Transit Bea Cukai ASEAN).

Dalam melaksanakan hal ini, Indonesia menyadari pentingnya mengatasi kesenjangan yang ada dan telah memulai penyesuaian kebijakan yang sesuai. Sektor swasta juga secara aktif berpartisipasi dalam menyusun langkah-langkah baru untuk mengembangkan cetak biru logistik dan program digitalisasi. Meskipun sebelumnya pemerintah Indonesia telah menyusun berbagai rencana induk untuk meningkatkan infrastruktur, logistik, dan cetak biru multimoda, namun pelaksanaannya belum efektif. Namun, adanya peluang untuk membangun jaringan dan sistem yang terintegrasi memberikan harapan bagi sektor logistik untuk berkontribusi dalam pembangunan ekonomi ASEAN.

Sektor logistik ASEAN memiliki potensi pasar yang signifikan. Analisis yang dilakukan oleh pelaku industri logistik menunjukkan bahwa sektor ini memiliki potensi pertumbuhan yang melampaui laju pertumbuhan ekonomi, mengingat jumlah penduduk yang besar. Dengan adanya upaya untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan penerapan undang-undang omnibus untuk

menarik investasi, industri logistik Indonesia diproyeksikan tumbuh antara 70-85 persen dalam lima tahun mendatang.

Menurut *The Business Times*, para analis optimis tentang prospek pertumbuhan *e-commerce* di ASEAN, khususnya dalam rantai nilai manufaktur, yang bermanfaat bagi Indonesia. Sektor logistik di ASEAN didorong oleh faktor-faktor seperti tingkat pertumbuhan yang tinggi, populasi kaum muda yang cukup besar, dan konektivitas digital yang kuat. Studi terbaru yang dilakukan oleh Google dan Temasek memprediksi bahwa pasar *e-commerce* di Asia Tenggara akan mengalami *Compound Annual Growth Rate* (CAGR) sebesar 34 persen, mencapai USD 102 miliar pada tahun 2025. Indonesia diperkirakan akan memimpin pertumbuhan ini dengan CAGR sebesar 41 persen dari 2015 hingga 2025, memperluas jangkauannya ke kota-kota lapis kedua dan daerah pedesaan yang menawarkan potensi pertumbuhan yang signifikan. Tren ini semakin dipercepat oleh dampak pandemi Covid-19, yang mendorong lebih banyak bisnis untuk terjun ke *e-commerce* untuk bertahan dalam ekosistem ritel dan inovasi. Konsumen memiliki kesempatan untuk merasakan manfaat *e-commerce* selama pandemi dan cenderung membentuk kebiasaan baru belanja online untuk menghindari keramaian. Dengan meningkatnya konsumsi, permintaan akan rantai pasokan modern dan fasilitas logistik juga mengalami pertumbuhan yang signifikan.

KESIMPULAN

Melihat perkembangan dan potensi Indonesia untuk bersaing di ASEAN optimis dilakukan. Perusahaan dalam negeri dapat bersaing secara kompetitif untuk mendapatkan kue yang jauh lebih besar dari saat ini. *Market share* ASEAN jika dilihat secara makro maka sangatlah besar dan jauh lebih besar dengan apa yang bisa kita bayangkan sekarang. Hal ini menghasilkan peluang inovasi dan layanan baru di sektor logistik untuk memenuhi kebutuhan pasar. Dengan fakta yang ada maka perusahaan harus bersinergi dengan pemerintah. Pemerintah perlu membuat ekosistem terpadu baik sistem, infrastruktur, persaingan, dan sumber daya manusianya. Jika kita melihat beberapa indikator keberhasilan perusahaan dalam memenangkan pasar maka perusahaan Indonesia optimis memenangkannya.

Kelemahan Indonesia dalam persaingan logistik ASEAN adalah pada kualitas infrastruktur, kualitas pelabuhan, kualitas moda kereta api, dan infrastruktur pesawat terbang. Data di atas membandingkan negara-negara ASEAN di mana Indonesia dalam kondisi tidak baik-baik saja. Tercatat bahwa berdasarkan indikator Indonesia berada pada peringkat menengah. Kalah bersaing dengan Thailand, Malaysia dan Singapura. Sinergitas secara makro merupakan kewajiban pemerintah dengan para pelaku sektor logistik.

DAFTAR PUSTAKA

- Das, S. B. (Ed.). (2012). *Achieving the ASEAN Economic Community 2015: Challenges for Member Countries & Business* (Vol. 216). Institute of Southeast Asian Studies.
- De Souza, R., Goh, M., Gupta, S., & Lei, L. (2007). An investigation into the measures affecting the integration of ASEAN's priority sectors (Phase 2): the case of logistics. REPSF Project, 6(1).

- Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. (2021). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 2(1), 19-28. <https://doi.org/10.52920/jttl.v2i1.30>
- Intal Jr, P. (2017). Building the ASEAN economic community: Progression and progress. *ASEAN and member states: Transformation and integration*, 34-61.
- Lu, Y. (2019). Maritime Transport Services in ASEAN-China Free Trade Area-Liberalization and Challenges. *Asian Journal of Social Science Studies*, 4(3), 1.
- Menon, J., & Melendez, A. C. (2017). Realizing an ASEAN economic community: Progress and remaining challenge. *The Singapore Economic Review*, 62(03), 681-702.
- Pangestu, M. E. (2009). Competitiveness towards ASEAN economic community. *Journal of Indonesian Economy and Business*, 24(1), 22-32.
- Surya, A. B. O. K., Ermanto, S. A., Mulyaningtyas, D. O., & Putra, A. G. S. (2023). Risk Analysis of Construction Work for the Construction of Gilimanuk - Mengwi Toll Road, Bali Province. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 4(1), 11-20. <https://doi.org/10.52920/jttl.v4i1.95>
- Tongzon, J. L., & Lee, S. Y. (2015). The challenges of economic integration: the case of shipping in ASEAN countries. *The Pacific Review*, 28(4), 483-504.