



PIXABAY.COM/652234

# SISTEM LOGISTIK NASIONAL (SISLOGNAS):

## KAJIAN IMPLEMENTASI, REGULASI DAN KELEMBAGAAN

### USAID Economic Growth Support Activity (EGSA)

NOMOR KONTRAK: 7200AA18D00010

**PENAFIAN:**

Laporan ini disusun oleh DevTech Systems, Inc., dengan dukungan rakyat Amerika Serikat melalui United States Agency for International Development (USAID). Isi laporan ini menjadi tanggung jawab DevTech Systems, Inc., dan tidak mencerminkan pandangan pemerintah Amerika Serikat maupun USAID.



## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Laporan ini disusun oleh Kusmarsetyo, Konsultan Ahli Logistik USAID EGSA dan Ariyo Bimmo, Konsultan Ahli Reformasi Kebijakan USAID EGSA di bawah arahan Georgius Joseph Viandrito (BEE Expert USAID EGSA), Renata Simatupang (*Chief of Party*), dan Tuti Soepardjo (*Deputy Chief of Party*) serta dukungan penelitian dari Puri Mahestyanti (*Research Assistant*).

USAID EGSA menyampaikan apresiasi atas kerja sama yang baik yang telah terjalin dengan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. Studi ini merupakan kolaborasi USAID EGSA dengan Kedeputusan Bidang Perniagaan dan Industri, di bawah arahan Bapak Tatang Yuliono, Asisten Deputi Bidang Fasilitasi Perdagangan.



(DELETE THIS BLANK PAGE AFTER CREATING PDF. IT'S HERE TO MAKE FACING PAGES AND LEFT/RIGHT PAGE NUMBERS SEQUENCE CORRECTLY IN WORD. BE CAREFUL TO NOT DELETE THIS SECTION BREAK EITHER, UNTIL AFTER YOU HAVE GENERATED A FINAL PDF. IT WILL THROW OFF THE LEFT/RIGHT PAGE LAYOUT.)



# **NATIONAL LOGISTIC SYSTEM (NLE):**

REVIEW OF IMPLEMENTATION, REGULATION,  
AND INSTITUTIONAL ARRANGEMENT

USAID Economic Growth Support Activity (EGSA)





## RINGKASAN EKSEKUTIF

Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dibuat berdasarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 26 Tahun 2012 yang ditandatangani oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Sislognas didesain untuk menjadi cetak biru pengembangan logistik di Indonesia melalui perencanaan bertahap dari tahun 2011 hingga 2025.

Rencana aksi untuk 2011-2015 telah menjabarkan secara cukup detail enam penggerak (*driver*) Sislognas, yaitu Komoditas Penggerak Utama, Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik, Infrastruktur Transportasi, Teknologi Informasi dan Komunikasi, Manajemen SDM, Regulasi, serta Kebijakan. Keenam penggerak ini selanjutnya diuraikan menjadi 44 item aksi dan 174 indikator. Terkait hal tersebut, studi ini menemukan tidak ada rencana detail yang dibuat untuk periode 2016 hingga 2020 dan periode 2021 hingga 2025. Karena tidak adanya detail status kegiatan sampai dengan tahun 2015, pengukuran keberhasilan untuk beberapa indikator dan dampaknya terhadap target biaya LPI/Logistik menjadi tidak jelas. Belum lagi tidak adanya prioritas di antara semua kegiatan. Ketidaktepatan ini bertambah dengan tidak adanya hubungan yang jelas antara kegiatan dan tujuan diterapkannya Indeks Kinerja Logistik, kontribusi Biaya Logistik terhadap PDB, dan skor Perdagangan Lintas Batas. Selain itu, minimnya regulasi lebih lanjut di tingkat kementerian dan daerah membuat Sislognas tidak berjalan.

Betapa pun studi ini menemukan ada beberapa kemajuan yang cukup berarti yang telah terjadi di keenam pendorong utama (*key driver*) di dalam Sislognas, tetapi secara umum persepsi masyarakat dan pemerintah terhadap kondisi logistik di Indonesia masih cukup negatif, misalnya karena biaya yang tinggi atau waktu pengiriman (*lead time*) yang lama. Berbagai masalah tersebut masih dihadapi dalam penerapan Sislognas saat ini karena belum adanya upaya yang terkoordinasi dalam memonitor pencapaian sejauh ini secara detail (*baselining*). Hal ini mempersulit upaya perencanaan ke masa depan. Selain itu, belum adanya penyusunan rencana secara detail untuk periode 2015-2020 dan 2021-2025 membuat perlu upaya penajaman/perbaikan pada aktivitas serta indikator yang telah diidentifikasi sebelumnya. Dibutuhkan pula pertimbangan berbagai perkembangan terakhir ke dalam Sislognas, misalnya terkait *e-commerce/kurir*, *internet of things*, *artificial intelligence*, *block chain*, dan *logistics marketplace*.

Untuk itu, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian sebagai penggagas utama Sislognas, dalam hal ini dengan didukung oleh USAID Economic Growth Support Activity (EGSA) melakukan kajian guna menganalisis kesenjangan dalam implementasi Sislognas dan menetapkan pengukuran keberhasilan untuk setiap indikator. Hal ini dimaksudkan agar dapat dibuat rencana detail (peta jalan) untuk tahun 2021 hingga 2025 dan mengajukan rekomendasi struktur organisasi yang tepat untuk memastikan pelaksanaan Sislognas yang tepat di masa depan. Studi ini juga dimaksudkan untuk dapat mengidentifikasi inisiatif-inisiatif lain yang perlu dilakukan dalam rangka meningkatkan kinerja logistik di Indonesia. Agar semua visi, misi, *drivers*, serta target yang digariskan dalam Sislognas tetap menjadi acuan untuk dapat diwujudkan hingga tahun 2025, studi ini memandang perlu adanya upaya menyeluruh dengan melakukan identifikasi dan koordinasi semua aktivitas yang mendukung pencapaian Sislognas.

Kajian untuk memberikan masukan bagi penguatan Sislognas ini dilakukan dengan mengumpulkan data dan informasi melalui wawancara bersama para pengampu/*person in charge* (PIC) untuk setiap indikator/*item* tindakan seperti yang telah diidentifikasi dalam Perpres atau peraturan berikutnya. Hal ini dilakukan guna mendapatkan informasi status terbaru, pencapaian, *item* yang masih tertunda, dan untuk mengetahui masalah/penghalang jalan yang ditemui. Selain itu, studi ini juga melakukan lokakarya dengan para pemangku kepentingan terkait untuk membahas temuan dan mendorong

dibuatnya keputusan tentang beberapa tindakan (jatuhkan, gabungkan, ubah PIC, dukungan yang diperlukan, dll). Tak hanya itu, studi ini juga dilakukan untuk mendorong dibuatnya peta jalan untuk 2021 hingga 2025 dengan menggabungkan pendekatan *As-To*, *To-Be*, dan aktivitas baru serta merekomendasikan struktur yang tepat untuk mendukung pelaksanaan Sislognas.

Selain itu, kajian ini juga dilengkapi dengan analisis regulasi terkait Sislognas. Regulasi yang dianalisis merupakan seluruh peraturan perundang-undangan yang berkenaan dengan usaha pengangkutan. Pada kajian ini, dianalisis regulasi pada empat jenis moda pengangkutan, yaitu angkutan udara, angkutan laut, angkutan jalan raya, dan angkutan kereta api. Selain itu, peraturan umum yang berkaitan dengan usaha pengangkutan, seperti perizinan, juga dianalisis dalam kajian ini. Proses kajian ini dilakukan pada peraturan berbentuk Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Perpres, Peraturan Menteri, sampai Peraturan Dirjen terkait. Dalam kajian ini, sebanyak 11 peraturan dianalisis dan hanya terbatas pada usaha pengangkutan.

Dari kajian tersebut, studi ini memformulasi berbagai rekomendasi demi perbaikan dalam pelaksanaan Sislognas agar lebih berfokus pada penggunaan inisiatif peningkatan logistik berbasis komoditas tertentu dengan didukung oleh *key enabler*. Hal ini dimaksudkan agar dapat terwujud organisasi yang kuat dalam mengimplementasikan rencana aksi yang sudah disepakati bersama supaya bisa mencapai efisiensi logistik yang ditargetkan.

Studi ini juga melakukan analisis regulasi dan kelembagaan yang terkait Sislognas. Untuk itu, dilakukanlah studi pustaka terhadap Perpres 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas. Pengumpulan pendapat juga dilakukan melalui *focus group discussion* (FGD) dengan para pemangku kepentingan terkait yang menghasilkan temuan-temuan menarik. Salah satu temuan adalah tidak adanya kerangka regulasi dan kelembagaan dalam Sislognas, di mana regulasi dipahami sebagai *post planning activity*. Ditemukan juga bahwa harmonisasi dan sinkronisasi regulasi Sislognas tidak pernah dilakukan secara komprehensif.

Selain itu, diketahui tidak ada kelembagaan khusus yang ditunjuk/ditugaskan sebagai koordinator Sislognas. Kelembagaan ini diperlukan untuk menjalankan fungsi koordinasi, penetapan kebijakan, dan monitoring/evaluasi. Demikian pula lembaga ini dapat mengawal Cetak Biru Sislognas agar sesuai dengan desain dan perkembangan di lapangan. Sebelumnya, Koordinasi Pelaksanaan Pengembangan Sistem Logistik Nasional dilakukan oleh Komite Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (KP3EI) 2011-2025 dibantu oleh Tim Kerja Logistik dan *Damage Control Unit*. KP3EI dibubarkan melalui Perpres 82/2020, tetapi fungsinya terkait koordinasi Sistem Logistik Nasional belum ada yang mengambil alih. Sislognas memerlukan sebuah lembaga/otoritas untuk menetapkan kebijakan, aturan, serta prosedur yang seragam dan konsisten di sektor logistik serta memastikan sanksi dan mekanisme penegakan yang jelas serta dapat ditegakkan.

Dari analisis regulasi dan kelembagaan terkait Sislognas, disampaikan beberapa rekomendasi, seperti perlunya penyesuaian Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) atas hadirnya UU Cipta Kerja, terutama di level Peraturan Menteri (Permen) dengan ketentuan perizinan sektor transportasi yang berkenaan juga dengan usaha pengangkutan. Lalu, NSPK pada level Peraturan Menteri yang berkaitan dengan ketentuan-ketentuan teknis lain seperti keselamatan dan keamanan dalam pengiriman barang juga perlu segera ditindaklanjuti. Selain itu, perlu dilakukan kembali penyisiran peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk penyelenggaraan angkutan. Peraturan yang telah ada, termasuk yang terbaru, juga perlu ditinjau kembali untuk melihat kesesuaian dengan kemajuan zaman seperti pada PP angkutan jalan raya yang ternyata belum mengatur tentang angkutan melalui platform atau secara daring.

## EXECUTIVE SUMMARY

Indonesia's National Logistics System (Sislognas) was created by President Susilo Bambang Yudhoyono through Presidential Decree No. 26 of 2012. Sislognas was designed as the blueprint for logistics development in Indonesia for 2011 to 2025.

The 2011-2015 action plan for Sislognas outlined the six drivers of the logistic system in sufficient detail, namely the Main Driving Commodities, Logistics Service Actors and Providers, Transportation Infrastructure, Information and Communication Technology, HR Management, Regulations, and Policies. These six drivers are further broken down into 44 action items and 174 indicators. This study found that there are no detailed action plans made for the following five-year periods between 2016-2020 and 2021-2025, which makes it unclear to measure the success and impact of several indicators on the Logistics Performance Index (LPI) or logistics cost targets. There is also a lack of priority among all activities, which is compounded by the absence of a clear relationship between the activities and objectives of implementing the LPI, the contribution of Logistics Costs to GDP, and the Cross-Border Trade score. In addition, the lack of further regulations at the ministerial and regional levels has prevented Sislognas from operating.

This study found that significant progress occurred in the six key drivers of Sislognas; however, the public and government's general perception of logistical conditions in Indonesia were still quite negative, for example due to high costs and long delivery times (lead times). These various problems still occur in the current implementation of Sislognas as coordinated efforts have not been made to monitor the achievements in detail (baselining). In addition, the absence of detailed plans for 2015-2020 and 2021-2025 makes it necessary to sharpen/improve the activities and indicators that were previously identified. It is also necessary to consider the latest developments in Sislognas, for example in relation to e-commerce/couriers, internet of things, artificial intelligence, block chain, and logistics marketplace.

Due to this, the Coordinating Ministry for Economic Affairs as the original sponsor of Sislognas, with support from the USAID Economic Growth Support Activity (EGSA), conducted this study to analyze the gaps that exist in the implementation of Sislognas and determine the measurement of success for each indicator. This study is intended to support the development of detailed plans (road maps) for 2021-2025 and recommend appropriate organizational structures to ensure proper implementation of Sislognas in the future. This study is also intended to identify other initiatives that need to be carried out in order to improve logistics performance in Indonesia. This study considers the need for a comprehensive effort by identifying and coordinating all activities that support the achievement of Sislognas to ensure that all the visions, missions, drivers, and targets outlined in the Sislognas are used as a reference to be realized by 2025.

This study provides inputs to strengthen Sislognas by collecting data and information through interviews with the persons in charge (PIC) for each indicator/action item as identified in the Presidential Decree or subsequent regulations. This was done to gather the latest information, achievements, pending items, and identify the problems/roadblocks encountered. In addition, the study also conducted workshops with relevant stakeholders to discuss the findings and encourage decisions on several action items (drop, merge, change PIC, required support, etc.). Moreover, the study was conducted to encourage the development of a roadmap for 2021-2025 by combining the As-To, To-Be approach, and new activities, as well as recommending the right structure to support the implementation of Sislognas.

This study also provides an analysis of regulations related to Sislognas, namely all the statutory regulations relating to transportation businesses across four types of transportation modes, including air, sea, road, and rail transportation. In addition, this study analyzed general regulations related to transportation, such as licensing. The regulations analyzed in this study include laws, government regulations, Presidential Regulations, Ministerial Regulations, as well as relevant Directorate General Regulations. A total of 11 regulations were analyzed for this study, which were only limited to transportation businesses.

This study provides various recommendations to improve the implementation of Sislognas by focusing more on the use of specific commodity-based logistics improvement initiatives supported by key enablers. This is intended to create a strong organization to implement the agreed upon action plans to achieve targeted efficiency in the logistics system.

This study also conducts an analysis of regulations and institutions related to Sislognas. Due to this, a literature study was carried out on Presidential Regulation No. 26 of 2012 concerning the Blueprint for the Development of the National Logistics System. Focus group discussions (FGD) with relevant stakeholders were conducted, which resulted in interesting findings. One of the findings is the absence of a regulatory and institutional framework in Sislognas in which the regulation is understood as a post planning activity. It was also found that the harmonization and synchronization of Sislognas regulations were never carried out in a comprehensive manner.

In addition, there has not been an institution designated as the coordinator of Sislognas. A designated institution is needed to carry out the functions of coordination, policy determination, and monitoring/evaluation. Likewise, this institution can oversee the Sislognas Blueprint to ensure that it is in accordance with the design and developments in the field. Previously, the Coordination for the Implementation of the National Logistics System was carried out by the Committee for the Acceleration and Expansion of Indonesian Economic Development (KP3EI) for 2011-2025 assisted by the Logistics and Damage Control Unit Working Team. KP3EI was dissolved through Presidential Decree No. 82/2020, but no other institution has taken over its functions for the coordination of the National Logistics System. Sislognas requires an agency/authority to establish uniform and consistent policies, rules, and procedures in the logistics sector and ensure sanctions and enforcement mechanisms are clear and enforceable.

Several recommendations were made based on the analysis of regulations and institutions related to the National Logistics System, including the need to adjust the Norms, Standards, Procedures, and Criteria (NSPC) to the Job Creation Law, especially for Ministerial Regulations with provisions for licensing in the transportation sector, which is also related to transportation businesses. Additionally, the NSPC of Ministerial Regulations relating to other technical provisions needs to be followed up immediately, such as provisions regarding safety and security in the delivery of goods. It is also necessary to review the applicable laws and regulations for transportation operations, including the latest ones, to see if they are in line with the latest developments, such as the Presidential Decree on road transportation that does not appear to regulate transportation modes through online platforms or applications.

## DAFTAR ISI

1.	PENDAHULUAN	1
1.1	LATAR BELAKANG	1
1.2	SISTEM LOGISTIK NASIONAL (SISLOGNAS)	1
1.3	NATIONAL LOGISTICS ECOSYSTEM (NLE)	3
2.	CAKUPAN DAN METODOLOGI	5
3.	TEMUAN DAN PEMBAHASAN	7
3.1	PENCAPAIAN SISLOGNAS SEKARANG ( <i>BASELINING</i> )	7
3.2	RENCANA PERBAIKAN SISLOGNAS	13
3.3	RENCANA PERBAIKAN SISLOGNAS BERBASIS KOMODITAS	15
3.4	PENYUSUNAN RENCANA AKSI BERDASARKAN 6 PENGGERAK UTAMA ( <i>KEY DRIVER</i> )	19
3.5	MEMPERKUAT PENDUKUNG UTAMA ( <i>STRENGTHENING KEY ENABLER</i> )	20
3.5.1	KONDISI REGULASI SISLOGNAS	20
3.5.2	KONDISI KERANGKA REGULASI SISLOGNAS	22
3.5.3	KELEMBAGAAN CETAK BIRU LINTAS KEMENTERIAN	25
4.	RENCANA KE DEPAN	31
4.1	ROADMAP DAN KOORDINASI	31
4.1.1	KOMODITAS 1. BAWANG MERAH	32
4.1.2	KOMODITAS 2. MAKANAN LAUT	32
4.1.3	KOMODITAS 3. PISANG	33
5.	KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	34
5.1	KESIMPULAN	34
5.2	REKOMENDASI	35
6.	DAFTAR PUSTAKA	36
	LAMPIRAN I. ANALISIS REGULASI SISLOGNAS	37
	BIDANG PENGANGKUTAN	37
	LATAR BELAKANG	37
	METODE ANALISIS	37
	PERATURAN UMUM TERKAIT PERIZINAN USAHA	38
	PERATURAN TERKAIT MASING-MASING JENIS MODA ANGKUTAN	39
	ANGKUTAN UDARA	39
	ANGKUTAN LAUT	41
	ANGKUTAN DARAT	43
	ANGKUTAN KERETA API	44
	LAMPIRAN II. DAFTAR REGULASI	46
	DAFTAR REGULASI TERKAIT PERIZINAN	46
	DAFTAR REGULASI TERKAIT ANGKUTAN LAUT	65
	DAFTAR REGULASI TERKAIT ANGKUTAN KERETA API	77
	DAFTAR REGULASI TERKAIT ANGKUTAN JALAN RAYA	80

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Skema NLE .....	4
Gambar 2. Program Peningkatan Sislognas Tahun 2021-2024.....	15
Gambar 3. Kerangka Kerja Perbaikan Berbasis Komoditas (Distribusi Lokal) .....	16
Gambar 4. Kerangka Kerja Perbaikan Berbasis Komoditas (Ekspor & Impor).....	17
Gambar 5. Ilustrasi Proyek Optimalisasi Distribusi dengan Menggunakan Aplikasi Analitik .....	18
Gambar 6. Ilustrasi Kebutuhan Data Proyek Optimalisasi Distribusi dengan Menggunakan Aplikasi Analitik .....	19
Gambar 7. Key Drivers dalam Konteks Komoditas Tertentu .....	20
Gambar 8. Persandingan RPJMN dan Prolegnas 2014-2019.....	22
Gambar 9. Kerangka Regulasi .....	24
Gambar 10. Kuadran Kepentingan Sislognas.....	27
Gambar 11. Skema Kelembagaan Stranas PK.....	28
Gambar 12. Contoh Skenario Pentahapan Fokus 1 & 2.....	31
Gambar 13. Skenario Implementasi Piloting Framework Komoditas Bawang Merah .....	32
Gambar 14. Skenario Implementasi Piloting Framework Komoditas Makanan Laut.....	33
Gambar 15. Skenario Implementasi Piloting Framework Komoditas Pisang.....	34

## DAFTAR TABEL

Tabel 1 Capaian Sislognas Berdasarkan Target Pencapaian Tahapan <i>Milestone</i> .....	8
Tabel 2 Penggerak Utama (Key Drivers) Dalam Sislognas.....	8
Tabel 3 Masalah Utama Biaya Logistik Nasional.....	10
Tabel 4 Permasalahan Logistik Berdasarkan Key Driver.....	11
Tabel 5 Perbandingan Perencanaan Pembangunan Dan Perencanaan Legislasi.....	23
Tabel 6 Matriks Regulasi .....	25

## DAFTAR SINGKATAN

ASEAN	Association of Southeast Asia Nations
BULOG	Badan Urusan Logistik
BPHN	Badan Pembinaan Hukum Nasional
FGD	<i>Focus Group Discussion</i>
INALOG	<i>e-Logistik Nasional</i>
INSW	<i>Indonesia National Single Window</i>
IPTEK	Ilmu Pengetahuan dan Teknologi
KP3EI	Komite Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia
LKPP	Lembaga Kebijakan Pengadaan Pemerintah
LPI	<i>Logistic Performance Index</i>
MP3EI	<i>Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia</i>
NKRI	Negara Kesatuan Republik Indonesia
NLE	<i>National Logistic Ecosystem</i>
NLO	<i>National Logistic Office</i>
NSPK	Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PDB	Produk Domestik Bruto
PJL	Penyedia Jasa Logistik
PMK	Peraturan Menteri Keuangan
PNBP	Penerimaan Negara Bukan Pajak
PL	Pelaku Logistik
Perpres	Peraturan Presiden
PK	Pencegahan Korupsi
PP	Peraturan Pemerintah
Prolegnas	Program Legislasi Nasional
Progsun	Program Penyusunan
RIA	<i>Regulatory Impact Analysis</i>
RKP	Rencana Kerja Pemerintah
RPJMD	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah
RPJPD	Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
RPJPN	Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional
RTRWN	Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
SDM	Sumber Daya Manusia
Sislognas	Sistem Logistik Nasional
Sistranas	Sistem Transportasi Nasional
Stranas PK	Strategi Nasional Pencegahan Korupsi
UU	Undang-Undang
TIK	Teknologi Informasi dan Komunikasi
Timnas PK	Tim Nasional Pencegahan Korupsi





# I. PENDAHULUAN

## I.1 LATAR BELAKANG

USAID Economic Growth Support Activity (EGSA) melakukan kajian ini untuk mendukung upaya Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian memperkuat penerapan Sistem Logistik Nasional (Sislognas). Kajian ini sekaligus untuk membantu menginformasikan hal-hal apa yang perlu direvisi dalam Perpres No. 26 Tahun 2021 tentang Sistem Logistik Nasional. Revisi ini akan memperbarui peta jalan dan rencana aksi reformasi logistik di Indonesia agar dapat menyumbang pembaruan rencana aksi Sislognas.

Kajian terkait Sislognas ini penting mengingat pesatnya perkembangan di sektor logistik dan besarnya kontribusi sektor logistik secara strategis bagi perekonomian Indonesia. Pada tahun 2019, sektor transportasi dan penyimpanan telah menyumbang lebih dari 5% dari Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia yang bernilai Rp15.833 triliun. Kontribusi sektor ini terhadap PDB telah meningkat dari 4,4% pada 2014 (OECD, 2021). Ada lebih dari 5 juta orang yang bekerja di bidang transportasi dan penyimpanan sejak 2018. Selama beberapa tahun terakhir, Indonesia telah meningkatkan kinerja logistik secara keseluruhan dan pada 2018 berada di peringkat 46 dari 160 negara dalam *Logistics Performance Index (LPI)* Bank Dunia. Peningkatan kinerja ini disertai dengan penurunan biaya logistik negara sebagai persentase dari PDB. Sementara itu, pasar logistik terkonsentrasi di dua kelompok pulau terpadat, Jawa dan Sumatra.

Tingginya biaya logistik di Indonesia dikemukakan dari hasil survei World Bank & LPEM FEUI tahun 2015 di lima kota di Indonesia. Dari survei ini diketahui biaya logistik mencapai 20% dari nilai penjualan suatu barang, dengan kontributor utamanya adalah biaya pengiriman, biaya penyimpanan dan inventaris, serta biaya administrasi.

Pemerintah telah berupaya mengatasi kesenjangan antarkelompok pulau, termasuk kewajiban layanan publik untuk pengangkutan barang-barang penting. Serupa dengan negara lainnya di seluruh dunia, Indonesia menderita dampak sosial ekonomi dari wabah Covid-19. Pandemi telah mengakibatkan terganggunya rantai pasokan serta membatasi arus perdagangan dan investasi. Perusahaan logistik juga telah terkena dampak kendala operasional (keterlambatan pengiriman, kemacetan, dan tarif angkutan yang lebih tinggi) serta permintaan yang lebih rendah di sektor-sektor tertentu.

Setidaknya terdapat dua inisiatif besar yang telah dilakukan pemerintah untuk mengatasi permasalahan di sektor logistik: Cetak Biru Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan *National Logistic Ecosystem (NLE)*. Kedua inisiatif ini akan menjadi latar belakang sekaligus bahan analisis dari sisi regulasi dan kelembagaan.

## I.2 SISTEM LOGISTIK NASIONAL (SISLOGNAS)

Pada akhir Mei 2011, pemerintah menerbitkan *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang ditetapkan dengan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 32 Tahun 2011. MP3EI bertujuan membentuk integrasi pembangunan yang disusun berdasarkan optimisme pemerintah dalam melihat posisi Indonesia di mata internasional. *Masterplan* ini dimaksudkan juga untuk mendorong visi Indonesia menjadi 10 negara terbesar dunia di tahun 2025. MP3EI memiliki tiga strategi utama, yaitu: (1) Peningkatan Potensi Ekonomi Wilayah melalui Koridor Ekonomi, (2) Penguatan Konektivitas Nasional, dan (3) Penguatan Kemampuan Sumber Daya Manusia (SDM) serta Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) Nasional.

Strategi utama yang kedua dari MP3EI adalah Penguatan Konektivitas Nasional untuk mendorong percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia. Hal ini terutama dilihat kaitannya dengan pendekatan distribusi sumber daya dari negara dan untuk negara atau manajemen logistik. Berikut tujuan Agenda Penguatan Konektivitas Nasional.

- Menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi utama untuk memaksimalkan pertumbuhan berdasarkan prinsip keterpaduan, bukan keseragaman, melalui inter-modal *supply chains systems*.
- Memperluas pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan aksesibilitas dari pusat-pusat pertumbuhan ekonomi ke wilayah belakangnya (*hinterland*).
- Menyebarkan manfaat pembangunan secara luas (pertumbuhan yang inklusif dan berkeadilan) melalui peningkatan konektivitas serta pelayanan dasar ke daerah tertinggal, terpencil, dan perbatasan dalam rangka pemerataan pembangunan.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut, diperlukan pengintegrasian dari empat elemen kebijakan nasional yang terdiri atas Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan Wilayah (sebagaimana tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional/RPJMN ataupun Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional/RTRWN), serta Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT). Dari keempat elemen kebijakan ini, relevansi Sistem Logistik Nasional (Sislognas) menjadi sangat penting dan utama dalam strategi penguatan konektivitas nasional tersebut.

Sistem logistik yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat, sehingga diharapkan dapat menjadi penggerak bagi terwujudnya Indonesia sebagai negara maritim. Sistem logistik juga memiliki peran strategis dalam menyinkronkan dan menyelaraskan kemajuan antarsektor ekonomi serta antarwilayah demi terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang inklusif, sekaligus menjadi benteng bagi kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic authority and security*). Untuk itu, peran strategis Sislognas tidak hanya dalam memajukan ekonomi nasional, tetapi sekaligus sebagai salah satu wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Cetak biru (*blueprint*) Sislognas bukan merupakan rencana induk (*masterplan*), melainkan lebih menekankan pada arah dan pola pengembangan Sislognas pada tingkat kebijakan (makro) yang nantinya dijabarkan ke dalam Rencana Kerja Pemerintah dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga setiap tahun. Oleh karena itu, Sislognas diharapkan dapat berperan dalam mencapai sasaran RPJMN 2010-2014, menunjang implementasi MP3EI, serta mewujudkan visi ekonomi Indonesia tahun 2025 dan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), yaitu “Mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur”. Dengan demikian, diharapkan akan tercapai sasaran PDB per kapita sebesar USD 14.250-15.500 pada 2025.

Dalam Sislognas ditetapkan tujuan strategi yang digariskan sebagai berikut.

1. Strategi sebagai Komoditas Penggerak Utama, di mana komoditas penggerak utama difokuskan pada dua kelompok, yaitu (1) komoditas pokok dan strategis serta (2) komoditas unggulan ekspor. Strategi bagi komoditas pokok dan strategis adalah menjamin pasokan serta kelancaran arus penyaluran kebutuhan konsumsi dan pembangunan dalam negeri. Sementara itu, strategi bagi komoditas unggulan ekspor ditujukan untuk peningkatan daya saing produk nasional.
2. Strategi Pelaku Penyedia Jasa Logistik, yakni strategi yang digunakan adalah membangun aparatur, pelaku, dan penyedia jasa logistik lokal berkelas dunia. Sasaran strategis yang ingin

dicapai adalah terwujudnya Pelaku Logistik (PL) dan Penyedia Jasa Logistik (P JL) yang terpercaya dan profesional yang tidak hanya mampu bersaing dan menguasai sektor logistik dalam tataran nasional, tetapi juga bisa bersaing di tataran global, sehingga mampu berperan sebagai pemain lokal kelas dunia (*world class local players*).

3. Strategi Infrastruktur Transportasi, yaitu untuk membangun konektivitas domestik (*domestic connectivity*) baik konektivitas lokal (*local connectivity*) maupun konektivitas nasional (*national connectivity*) dan konektivitas global (*global connectivity*) yang terintegrasi sehingga mampu meningkatkan kelancaran arus barang untuk mendukung efisiensi serta efektivitas kinerja sistem logistik nasional. Adapun program yang direncanakan untuk setiap komponen infrastruktur transportasi adalah transportasi laut, angkutan sungai dan penyeberangan, transportasi jalan dan lalu lintas angkutan, transportasi kereta api, transportasi udara, serta transportasi multimoda.
4. Strategi Teknologi Informasi dan Komunikasi, yaitu dengan membangun *e-Logistik Nasional* (INALOG) yang andal, aman, dan beroperasi secara efisien serta terhubung dengan jejaring logistik Association of Southeast Asia Nations (ASEAN) dan jejaring logistik global secara *online*.
5. Strategi SDM, yang bertujuan mengembangkan kompetensi dan profesi logistik berstandar internasional. Secara umum, sasaran strategis yang ingin dicapai adalah tersedianya SDM logistik profesional yang terpercaya, baik pada tingkat operasional, manajerial, maupun strategis dan mencukupi kebutuhan nasional untuk mewujudkan efisiensi serta efektivitas kinerja sistem logistik nasional. Sasaran tersebut dicapai melalui program pengembangan kompetensi SDM profesional di bidang logistik, peningkatan peran lembaga pendidikan, dan pelatihan.
6. Strategi Regulasi dan Kebijakan, dilakukan dengan penataan, penyusunan, dan harmonisasi peraturan perundang-undangan serta kebijakan logistik. Fokus utama pembenahan dan harmonisasi peraturan perundang-undangan diarahkan pada (a) regulasi bidang usaha dan perdagangan, (b) regulasi bidang transportasi, (c) regulasi ekspor dan impor, (d) regulasi informasi dan transaksi elektronik, serta (e) regulasi transportasi multimoda. Sasaran strategis yang ingin dicapai adalah harmonisasi, penataan, dan penyusunan peraturan perundang-undangan serta kebijakan logistik untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif di bidang logistik. Sasaran tersebut dicapai melalui program harmonisasi dan sinkronisasi regulasi kebijakan, penyusunan regulasi dan kebijakan, serta penyederhanaan prosedur.
7. Strategi Kelembagaan Logistik Nasional. Pelaksanaan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional dikoordinasikan oleh Komite Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025 (KP3EI) yang dibentuk dengan Perpres Nomor 32 Tahun 2011 tentang MP3EI 2011-2025. Untuk membantu pelaksanaan tugas KP3EI tersebut, dapat dibentuk tim kerja yang susunan keanggotaan dan tugasnya ditetapkan oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua Harian KP3EI.

Strategi 1-6 di atas juga dinyatakan sebagai penggerak utama (*key driver*) dari Sislognas.

### **1.3 NATIONAL LOGISTICS ECOSYSTEM (NLE)**

*National Logistic Ecosystem* (NLE) adalah platform yang memfasilitasi kolaborasi sistem informasi antarinstansi pemerintah dan swasta untuk simplifikasi dan sinkronisasi arus informasi serta dokumentasi dalam kegiatan ekspor/impor di pelabuhan dan kegiatan perdagangan/distribusi barang dalam negeri. Sistem ini dilakukan melalui pertukaran data, simplifikasi proses, penghapusan repetisi dan duplikasi, serta didukung oleh sistem teknologi informasi yang mencakup seluruh proses logistik terkait dan menghubungkan sistem-sistem logistik yang telah ada.

Program NLE berorientasi pada kerja sama antarinstansi pemerintah dan swasta melalui tiga strategi utama. Gambar berikut menjelaskan bagaimana ketiga strategi tersebut berhubungan dalam skema NLE. Strategi pertama adalah memfasilitasi *end-to-end probis* logistik dalam rangka importasi. Strategi kedua adalah memfasilitasi *end-to-end probis* logistik dalam rangka eksporasi. Sedangkan strategi ketiga adalah memfasilitasi pergerakan barang domestik.

Gambar 1. Skema NLE



Sumber: Kementerian Keuangan, 2021

Adapun langkah-langkah untuk memastikan skema NLE ini dapat berjalan dengan baik perlu diperhatikan sejumlah hal sebagai berikut:

1. Menciptakan regulasi yang efisien dan standar layanan yang prima dengan penerapan simplifikasi serta penghapusan repetisi dan duplikasi proses bisnis.
2. Kolaborasi layanan pemerintah dengan platform pelaku usaha di bidang logistik.
3. Menciptakan strategi penataan ruang logistik yang tepat dengan didukung sistem teknologi informasi yang mampu menciptakan kolaborasi digital atas seluruh proses logistik dalam satu platform.

Adapun proses logistik yang dikolaborasikan dalam satu platform tersebut mulai dari proses penyelesaian dokumen pengangkutan laut atau udara, *custom clearance*, perizinan, penyelesaian dokumen pengeluaran dari pelabuhan (SP2), serta pencarian alat angkut sampai dengan kesediaan gudang. Performa atas seluruh rangkaian dari proses tersebut dapat dipantau dan diukur oleh semua entitas yang terkait dengan rantai logistik. Selain itu, NLE memudahkan setiap entitas terkait untuk melihat proses logistik sesuai dengan kewenangannya.

Pada hakikatnya, NLE mengenalkan suatu konsep kolaborasi digital yang memungkinkan entitas logistik terhubung dengan pemerintah dan platform logistik lain. Selain itu, NLE memperkaya peran *Indonesia National Single Window* (INSW) yang sudah dibangun sejak 2007. Meski INSW berhasil mengintegrasikan perizinan lebih dari 15 kementerian/lembaga (K/L), sistem ini belum berhasil membentuk ekosistem yang mempermudah transaksi dengan para pelaku usaha. Pasalnya, INSW lebih mengakomodasi koordinasi antar-K/L di lingkungan pemerintah (*government to government/*

G2G), sementara NLE tidak hanya mampu mengakomodasi kolaborasi G2G, tetapi juga dapat memfasilitasi kolaborasi platform *business to business* (B2B) dari entitas logistik yang tumbuh saat ini. Pada intinya, NLE mampu menyediakan layanan logistik dari hulu ke hilir.

NLE tidak hanya memfasilitasi arus logistik barang dari luar kawasan pabean sampai dengan masuk ke wilayah Indonesia. Lebih luas dari itu, NLE juga memfasilitasi proses arus logistik barang keluar negeri serta pergerakan barang di dalam negeri.

Penerapan NLE setidaknya dapat memberikan sembilan keuntungan, yaitu:

1. Tidak menghilangkan kewenangan, proses bisnis, dan sistem layanan yang sudah dimiliki masing-masing entitas yang memutuskan untuk terintegrasi atau berkolaborasi dengan NLE.
2. NLE menghubungkan secara komprehensif proses logistik dari hulu (kedatangan kapal) sampai ke hilir (*warehouse/pabrik*), baik proses ekspor maupun impor. Proses integrasi tersebut dilakukan dengan cara menghubungkan *output* dari satu sistem menjadi *input* bagi sistem lain.
3. Kolaborasi NLE memungkinkan diterapkannya *single submission* untuk layanan perizinan, dokumen ekspor/impor, dan dokumen pengangkutan (*manifes*). *Single submission* ini memungkinkan pihak terkait, misalnya agen pelayaran, meng-*input* data sekali saja dan kemudian data tersebut langsung terdistribusi ke setiap K/L terkait.
4. Kolaborasi NLE memungkinkan diterapkannya *single billing* untuk penerimaan negara yang meliputi pembayaran pajak, bea masuk, dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).
5. Memungkinkan diterapkannya *single payment channel* untuk pembayaran lain dengan mengolaborasikan bank.
6. Memungkinkan diterapkannya *single risk management* antar-K/L karena profil yang dimiliki satu K/L atas kliennya dapat dibagikan kepada K/L lain.
7. NLE dapat menjadi alat untuk memonitor janji layanan yang ditetapkan dalam masing-masing peraturan perundangan, sekaligus sebagai alat kontrol kepatuhan dalam implementasinya.
8. NLE dapat mendorong standarisasi layanan dan standar teknis lain seperti standar biaya, standar kelayakan (*truck, forklift*), serta sertifikasi profesi (*sopir, operator forklift*).
9. Ekosistem yang terkolaborasi sangat memudahkan proses bisnis importir, eksportir, dan pelaku logistik lainnya. Informasi NLE ini dapat diakses melalui [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id). Pemerintah juga telah menerbitkan beberapa regulasi untuk mendukung penerapan NLE. Salah satunya Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 97/PMK. 04/2020.

NLE merupakan kolaborasi yang luas antara seluruh K/L yang terkait dan arus logistik barang, sistem perbankan, sistem lembaga transportasi pergudangan, dan lembaga lain yang termasuk dalam NLE. Dalam hal ini, NLE mencakup seluruh proses dari hulu hingga ke hilir dan arus logistik barang domestik ataupun internasional. Sistem NLE diharapkan mempermudah eksportir, importir, atau pelaku logistik karena tidak perlu lagi memasukkan data secara berulang ke K/L yang berbeda-beda. Selain itu, NLE membuat proses bisnis lebih efisien melalui kolaborasi platform dengan penyedia transportasi, *shipping*, gudang, dan akses layanan lain. Dalam kajian ini, NLE merupakan bagian dari Sislognas yang juga memerlukan kerangka regulasi dan kelembagaan.

## 2. CAKUPAN DAN METODOLOGI

Cakupan studi ini mengalami beberapa perkembangan, baik sebelum maupun selama studi ini berjalan. Lingkup awal dari studi ini adalah untuk “meninjau dan menganalisis kerangka peraturan dan kelembagaan yang ada yang relevan dengan logistik ekspor produk makanan dan minuman.” Oleh karena itu, metodologi yang dilakukan adalah dengan melakukan diskusi kelompok terfokus atau *focus*

*group discussion* (FGD) dan konsultasi dengan pemangku kepentingan sektor swasta terkait. Dari pengumpulan pendapat tersebut dirumuskan rekomendasi kebijakan untuk mengurangi kompleksitas dan ketidakpastian kerangka hukum serta memperbaiki implementasi logistik ekspor produk makanan dan minuman. Berdasarkan beberapa diskusi sebelum studi dimulai dengan rekan-rekan dari Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian (Kemenko Perekonomian), ruang lingkup tersebut dianggap terlalu sempit dan tidak membahas masalah yang lebih mendasar, yaitu “bagaimana memperbaiki Sistem Logistik Nasional Indonesia (Sislognas) untuk dapat memenuhi targetnya di tahun 2025.”

Lingkup studi kemudian direvisi menjadi “mengkaji dan menganalisis pencapaian dari kegiatan yang diidentifikasi dalam Sislognas terhadap target mereka (*baselining*).” Untuk itu, kajian ini melakukan FGD dengan sektor swasta dan pemangku kepentingan terkait lainnya serta melakukan konsultasi untuk mengidentifikasi kegiatan yang diperlukan untuk mencapai target Sislognas 2025. Dari hasil pengumpulan pendapat itu, dikembangkanlah peta jalan Sislognas untuk periode tahun 2021-2025 dan memformulasikan rekomendasi untuk transformasi regulasi serta koordinasi struktural Sislognas.

Sewaktu studi berjalan, perubahan lebih lanjut terjadi setelah EGSA mempresentasikan analisis dan rekomendasi untuk kerangka perbaikan Sislognas kepada para pejabat Eselon I dan II terkait di Kemenko Perekonomian. Masukan juga didapat dari Kepala Logistik dan Rantai Pasokan dari Kamar Dagang Indonesia (KADIN) dan dari tim penggagas Sislognas. Tim ahli USAID EGSA kemudian mengolah masukan tersebut serta mulai melakukan operasionalisasi percontohan dan selanjutnya menyampaikan rekomendasi akhir kepada khalayak yang lebih luas, seperti kepada kementerian, lembaga, dan pemangku kepentingan sektor swasta lainnya. Dalam operasionalisasi percontohan ini, dipilih beberapa komoditas dijadikan contoh, yaitu pisang dan bawang merah.

Studi ini juga memberi perhatian khusus pada analisis regulasi dan kelembagaan terkait Sislognas. Metodologi yang dilakukan dalam analisis regulasi adalah dengan melakukan hal-hal berikut:

1. **Inventarisasi hukum positif**, untuk mengetahui ketentuan norma hukum positif (*existing law*) yang mengatur tentang Sislognas. Berikut tiga kegiatan pokok yang dilakukan untuk menginventarisasi hukum<sup>1</sup>.
  - Penetapan kriteria identifikasi norma hukum positif, yakni penetapan berdasarkan kriteria untuk masing-masing subsektor.
  - Mengoleksi norma-norma yang telah diidentifikasi sebagai norma hukum.
  - Melakukan pengorganisasian norma-norma yang telah diidentifikasi ke dalam satu sistem yang komprehensif.

*Output* dari kegiatan ini adalah tersusunnya satu daftar inventarisasi lengkap yang terkait dengan Sislognas.

2. **Analisis regulasi dengan menelaah sinkronisasi peraturan perundang-undangan**<sup>2</sup>. Sinkronisasi peraturan perundang-undangan dapat ditelaah baik secara vertikal maupun

---

<sup>1</sup> Amiruddin dan Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm. 121.

<sup>2</sup> Lihat *Ibid.* hlm. 128-129.



horizontal. Suatu telaah secara vertikal dilakukan dengan melihat beberapa asas perundang-undangan sebagai berikut:

- a. Undang-undang tidak berlaku surut.
- b. Asas *lex superior derogate legi inferiori*; undang-undang yang lebih tinggi mengalahkan yang lebih rendah.
- c. Asas *lex specialis derogat legi generali*; undang-undang yang bersifat khusus mengesampingkan undang-undang yang bersifat umum.
- d. Asas *lex posterior derogate legi priori*; undang-undang yang berlaku belakangan mengalahkan undang-undang yang terdahulu.
- e. Undang-undang tidak dapat diganggu gugat.

Sementara telaah secara horizontal dilakukan dengan melihat relasi fungsional antar-regulasi secara konsisten. Analisis tersebut dapat mengungkapkan kelemahan-kelemahan peraturan perundang-undangan yang mengatur Sislognas.

Sedangkan dalam menganalisis kelembagaan, studi ini melakukan *desk review* untuk menelaah pengaruh dan kepentingan para pihak yang terkait dengan kelembagaan Sislognas. Kajian ini menggunakan model yang diperkenalkan oleh Reed et. al. (2009) yang pendekatannya berguna dalam menganalisis pengaruh (*influence*) dan kepentingan (*interest*) para pihak. Sementara dalam mengukur tingkat kepentingan, studi ini menggunakan kerangka ekosistem dengan memanfaatkan pendekatan de Groot (2006)<sup>3</sup> yang dapat dipakai untuk menganalisis fungsi regulasi, ekologi, ekonomi, informasi, dan fungsi *carrier* ekosistem. Variabel yang digunakan untuk mengukur tingkat pengaruh adalah variabel kekuatan, yaitu *condign* (kelayakan), *compensatory* (kompensasi), dan *conditioning* (kondisi) serta variabel sumber kekuatan yang terdiri atas kekuatan individu dan organisasi (Galbraith 1983; Reed et. al. 2009)<sup>4</sup>.

### 3. TEMUAN DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 PENCAPAIAN SISLOGNAS SEKARANG (BASELINING)

Sislognas dibuat pada 2012 dan disusun dalam tiga fase (2011-2015, 2016-2020, dan 2021-2025). Ada dua target utama untuk setiap fase, yaitu penurunan biaya logistik sebagai persentase dari PDB dan perbaikan skor Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index*) dari Bank Dunia.

Namun disadari adanya kendala terkait keterbatasan data yang terbaru untuk target-target utama Sislognas (contohnya tidak ada data resmi untuk biaya logistik sebagai persentase dari PDB dan data LPI yang terakhir diperbarui tahun 2018). Inilah yang menyulitkan untuk mengambil kesimpulan secara resmi apakah Indonesia telah mencapai target-target Sislognas atau tidak.

---

<sup>3</sup> de Groot R. 2006. "Function-Analysis and Valuation as a Tool to Assess Land Use Conflicts in Planning for Sustainable, Multi-Functional Landscapes. *Landscape and Urban Planning*. 75 (3-4): 175-186. <http://doi.org/fmnb7d>

<sup>4</sup> Reed M.S., Graves A., Dandy N., Posthumus H., Hubacek K., Morris J, Prell C., Quinn C.H., Stringer L.C. 2009. "Who's in and Why? A Typology of Stakeholders Analysis Methods for Natural Resource Management. *Journal of Environmental Management*. 90(5): 1933-1949. <http://doi.org/fjct26>

Dari masukan yang didapat melalui FGD, baik dari pejabat pemerintah maupun perusahaan/asosiasi, diyakini bahwa logistik masih menjadi masalah utama di Indonesia.

**TABEL 1 CAPAIAN SISLOGNAS BERDASARKAN TARGET PENCAPAIAN TAHAPAN MILESTONE**

TAHAP IMPLEMENTASI	TARGET	CAPAIAN
Tahap I (2011-2015) Penguatan Sistem Logistik Domestik	<ul style="list-style-type: none"> <li>Biaya Logistik Nasional terhadap GDP tahun 2015 turun 3% dari tahun 2011</li> <li>Skor LPI Indonesia 3,1</li> </ul>	Biaya Logistik <ul style="list-style-type: none"> <li>Tahun 2011: 23,26%</li> <li>Tahun 2015: 23,6%</li> </ul> Skor dan Peringkat LPI <ul style="list-style-type: none"> <li>Tahun 2014: 3,08%</li> </ul>
Tahap II (2016-2020) Integrasi Jejaring Logistik ASEAN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Biaya Logistik Nasional terhadap GDP tahun 2020 turun 4% dari tahun 2015</li> <li>Skor LPI Indonesia 3,3</li> </ul>	Biaya Logistik <ul style="list-style-type: none"> <li>Tahun 2019: 23,2%</li> </ul> Skor dan Peringkat LPI <ul style="list-style-type: none"> <li>Tahun 2016: 2.98; 63 (turun 10 tingkat)</li> <li>Tahun 2018: 3.15; 46 (naik 17 tingkat)</li> </ul>
Tahap III (2021-2025) Integrasi Jejaring Logistik Global	<ul style="list-style-type: none"> <li>Biaya Logistik Nasional terhadap GDP tahun 2025 turun 3% dari tahun 2020</li> <li>Skor LPI Indonesia 3,5</li> </ul>	

Sumber: Bappenas, 2021

Studi ini selanjutnya membantu Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dalam mengumpulkan data dari berbagai K/L lain tentang status terkini dari kegiatan-kegiatan utama yang diidentifikasi dalam Sislognas. Dari analisis status yang terbagi dalam enam penggerak utama (*key drivers*) Sislognas (yaitu Komoditas Utama, Infrastruktur & Transportasi, Pelaku Logistik dan Penyedia Layanan, Teknologi, Informasi dan Komunikasi, Harmonisasi Regulasi dan Sumber Daya Manusia); hasil analisis menunjukkan adanya berbagai tingkat kemajuan di antara para penggerak tersebut seperti dijabarkan dalam tabel berikut.

**TABEL 2 PENGGERAK UTAMA (KEY DRIVERS) DALAM SISLOGNAS**

KEY DRIVER	KETERANGAN
<b>Komoditas Penggerak Utama</b>	Terbit Perpres No. 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting yang sudah diubah dengan Perpres No. 59 Tahun 2020
<b>Infrastruktur Transportasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sampai akhir tahun 2019, 46 Proyek Strategis Nasional (PSN) telah dibangun, meliputi jalan tol, bandara, pelabuhan, bendungan pembangkit listrik dan rel kereta api, dengan total investasi sebesar Rp159 triliun</li> <li>Pusat Logistik Berikat: pada 1 Juni 2021 telah berdiri 198 perusahaan PLB</li> </ul>
<b>Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik (PJJL)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Simplifikasi Perizinan PJJL</li> <li>Paket Kebijakan Ekonomi VIII dan IX Tahun 2016 dan XV Tahun 2017</li> </ul>
<b>Teknologi Informasi dan Komunikasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penataan Ekosistem Logistik Nasional (NLE)</li> </ul>



**TABEL 2 PENGGERAK UTAMA (KEY DRIVERS) DALAM SISLOGNAS**

KEY DRIVER	KETERANGAN
<b>Manajemen SDM</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penetapan Logistik sebagai Cabang Ilmu Pengetahuan pada Rumpun Ilmu Terapan melalui Surat Dirjen Pendidikan Tinggi Kemendikbud Nomor: 238/E/DT/2013 Tanggal 22 Maret 2013</li> <li>• Penambahan Kompetensi Keahlian Logistik ke dalam Spektrum Keahlian Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) melalui Peraturan Direktur Jenderal Pendidikan Dasar dan Menengah No.06/D.D5/KK/2018 Tahun 2018 tentang Spektrum Keahlian SMK</li> <li>• Berdirinya Program Pendidikan SMK, Diploma (D-1 sampai D-4), serta S-1 dan S-2 Logistik</li> <li>• Penetapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) Bidang Logistik melalui Keputusan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keputusan Menteri Tenaga Kerja (Kepmenaker) Nomor 94 Tahun 2019, 36 unit kompetensi untuk 5 okupasi</li> <li>• Kepmenaker Nomor 170 Tahun 2020, 20 unit kompetensi untuk 8 okupasi</li> </ul> </li> <li>• Pengesahan Peta Okupasi Nasional Bidang Logistik dan <i>Supply Chain</i> pada 9 Maret 2021</li> <li>• Sertifikasi Pekerja Logistik: sekitar 3.000 pekerja di bawah Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO), dan perusahaan logistik</li> </ul>

Sumber: Olahan Penulis, 2021

Studi ini berasumsi bahwa penggunaan dan implementasi keenam penggerak utama masih relevan digunakan dalam penyusunan rencana aksi Sislognas secara terintegrasi dan kolaboratif di masa depan. Khususnya untuk penggerak utama “Infrastruktur” dinilai telah mengalami peningkatan yang cukup signifikan sejak Sislognas dibuat di tahun 2012. Namun, pada saat yang sama, juga telah terjadi beberapa perubahan besar berupa pergeseran prioritas bidang-bidang tertentu di sektor logistik. Beberapa proyek yang disebutkan menjadi prioritas dalam Sislognas tidak lagi menjadi bagian dari proyek prioritas Indonesia saat ini.

Demikian pula, untuk penggerak utama “Sumber Daya Manusia”, studi ini menilai telah mengalami kemajuan yang signifikan dalam memperkenalkan logistik sebagai mata pelajaran/jurusan di beberapa sekolah menengah kejuruan dan universitas serta menggerakkan adanya sertifikasi bagi profesional di bidang logistik. Meski demikian, dampaknya secara keseluruhan terhadap kesiapan tenaga kerja di bidang logistik di Indonesia masih terbatas.

Penggerak utama “Teknologi Informasi” juga telah memperkenalkan INSW dan NLE, namun keterlibatan sukarela sektor swasta dalam berbagi data masih sangat terbatas hingga saat ini. Untuk penggerak utama lainnya, studi ini menilai baru mencapai kemajuan yang lebih terbatas dibandingkan dengan ketiga *key drivers* di atas.

Selanjutnya, studi ini juga menganalisis penyebab utama tingginya biaya logistik di Indonesia serta masalah utamanya saat ini. Tabel 3 berikut ini yang menjelaskan berbagai masalah terkait biaya logistik nasional, ditinjau dari masing-masing komponen logistik, yaitu biaya pengiriman, biaya penyimpanan dan inventaris, serta biaya administrasi.

**TABEL 3 MASALAH UTAMA BIAYA LOGISTIK NASIONAL**

KOMPONEN LOGISTIK	MASALAH UTAMA BIAYA LOGISTIK
Biaya Pengiriman	<p>Ketersediaan infrastruktur pendukung dan infrastruktur konektivitas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktur pelabuhan yang masih belum memadai, misalnya pendangkalan pada pelabuhan yang tidak segera ditangani. Hal ini dapat membuat antrean yang lama bagi kapal untuk berlabuh, sehingga menambah beban biaya.</li> <li>• Ketersediaan jalan tol yang belum merata di seluruh wilayah Indonesia.</li> <li>• Belum terbangunnya <i>logistic center</i> untuk melayani konsolidasi barang.</li> <li>• Belum banyaknya ketersediaan <i>reefer container</i> dan <i>electric plugging</i> di simpul-simpul transportasi untuk penanganan produk <i>perishable</i>.</li> </ul>
	<p>Kelancaran lalu lintas antar kawasan industri</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belum terintegrasi antara kawasan industri dan kawasan perdagangan serta simpul-simpul transportasi (lokasinya saling berjauhan).</li> </ul>
	<p>Performa kendaraan atau angkutan (usia truk dan kapal pengangkut)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi truk dan kapal banyak yang sudah tua dan tidak memadai lagi membuat biaya pemeliharaan dan operasionalnya menjadi tidak efisien.</li> </ul>
	<p>Inefisiensi kegiatan di pelabuhan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingginya biaya dan waktu bongkar muat yang lama di pelabuhan menyebabkan peningkatan biaya bongkar muat dan <i>demurrage</i>.</li> </ul>
	<p>Tidak adanya muatan balik (<i>Imbalance cargo</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistem dua arah yang sering tidak terjadi, kapal-kapal angkut ke daerah seharusnya dapat membawa kembali muatan dari daerah tersebut agar lebih efisien.</li> <li>• Belum tersedianya data dan informasi <i>supply and demand</i> serta jadwal angkutan di tiap daerah.</li> </ul>
	<p>Nilai tukar rupiah</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fluktuasi nilai tukar rupiah memengaruhi biaya <i>handling</i> di pelabuhan.</li> </ul>
	<p>Masih ditemukan banyak pungli pada angkutan darat seperti truk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adanya biaya-biaya tambahan seperti biaya dokumen, biaya penebusan DO, dan biaya tambahan administrasi lain yang belum jelas peruntukannya.</li> </ul>
Biaya Penyimpanan dan Inventaris	<p>Ketersediaan infrastruktur pendukung pergudangan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sulitnya mendapatkan gudang berkualitas baik di kota-kota kecil/terpencil atau kecamatan.</li> <li>• Ketersediaan <i>cold storage</i> dan <i>electric plugging</i> untuk menyimpan <i>perishable good</i> atau <i>frozen food</i> belum memadai terutama di wilayah Timur Indonesia, sehingga ada biaya penanganan untuk barang-barang tersebut.</li> </ul>
	<p>Ketersediaan data dan informasi <i>supply and demand</i>, harga, jadwal angkutan, dll. secara <i>real time</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ketidakpastian informasi-informasi tersebut dapat membuat barang menumpuk lama di gudang, sehingga biaya penyimpanan dan penanganan persediaannya akan tinggi.</li> </ul>
	<p>Lamanya perjalanan dan ketidakteraturan jadwal kapal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingginya inventaris barang yang harus dimiliki oleh pelaku usaha terutama di kota kecil/terpencil untuk memastikan ketersediaan barang karena unsur <i>lead time</i> dan ketidakteraturan jadwal kapal.</li> </ul>

**TABEL 3 MASALAH UTAMA BIAYA LOGISTIK NASIONAL**

KOMPONEN LOGISTIK	MASALAH UTAMA BIAYA LOGISTIK
Biaya Administrasi	<p>Sistem administrasi berbasis dokumen <i>hard-copy</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Banyak tenaga yang diperlukan untuk melakukan tindakan yang bersifat manual serta rutin dan menimbulkan banyak terjadinya selisih data serta lambatnya proses.</li> <li>Pelaporan data ke berbagai pihak berwenang menimbulkan adanya duplikasi data dan aktivitas yang tidak efisien.</li> </ul>
	<p>Standar layanan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Standar Operasional Pelayanan (SOP) masih belum efisien, sehingga menimbulkan biaya administrasi tambahan.</li> </ul>
	<p>Pelayanan loket pembayaran yang masih belum 24/7</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inefisiensi waktu pada proses administrasi dapat menimbulkan tambahan biaya.</li> </ul>
	<p>Masih ditemukan banyak pungli pada angkutan darat seperti truk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Adanya biaya-biaya tambahan seperti biaya dokumen, biaya penebusan DO, dan biaya tambahan administrasi lain yang belum jelas peruntukannya.</li> </ul>

Sumber: Olahan Penulis, 2021

Studi ini menilai berbagai permasalahan utama terkait logistik dapat dijelaskan berdasarkan faktor penggerak utamanya (*key driver*), yakni ditunjukkan pada Tabel 4.

**TABEL 4 PERMASALAHAN LOGISTIK BERDASARKAN KEY DRIVER**

KEY DRIVER	PERMASALAHAN
<b>Komoditas Penggerak Utama</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Data <i>supply/demand</i> komoditas tidak tersedia secara <i>real time</i>, menyulitkan kepastian pergerakan volume kargo.</li> <li>Belum ada konsep bisnis yang jelas dalam pengelolaan PDR, belum ditetapkan manajemen pengelola pusat distribusi, sedangkan PDR perlu dikelola oleh manajemen yang profesional.</li> <li>Adanya ketidakselarasan antara infrastruktur yang berada di suatu wilayah dan jenis komoditas unggulan yang ditangani menyebabkan inefisiensi infrastruktur tersebut.</li> <li>Setiap komoditas mempunyai keunikan dan kebutuhan tersendiri yang berbeda antar komoditas, sehingga perlu adanya pendekatan komoditas utama.</li> <li>Tingginya biaya logistik antarwilayah menyebabkan kesenjangan ketersediaan dan harga komoditas.</li> <li>Belum terbangunnya pasar pengumpul di desa/daerah serta pasar induk di kota-kota provinsi.</li> </ul>
<b>Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pangsa pasar terbesar logistik di Indonesia masih dikuasai oleh pemain internasional.</li> <li>Banyak inefisiensi yang berada di luar kontrol pelaku usaha logistik, terutama terkait dengan keterbatasan infrastruktur dan implementasi berbagai regulasi pusat dan daerah.</li> <li>Ketidakseimbangan volume pergerakan barang sangat memengaruhi biaya logistik yang timbul.</li> <li>Perlunya dukungan nyata pemerintah, misalnya insentif di bidang keuangan berupa suku bunga yang lebih rendah dan masa kredit yang lebih panjang untuk investasi di area logistik.</li> </ul>

**TABEL 4 PERMASALAHAN LOGISTIK BERDASARKAN KEY DRIVER**

KEY DRIVER	PERMASALAHAN
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belum terbangunnya ekosistem kolaborasi antarpenyedia jasa dan pengguna jasa di pelabuhan dan bandara.</li> <li>• Belum ada standarisasi alat angkut, peralatan, dan palet.</li> <li>• Lebih dari 70% angkutan logistik sudah tua.</li> <li>• Masih terbatasnya ketersediaan tenaga kerja yang berkualitas dan dapat memanfaatkan teknologi yang terakhir.</li> </ul>
<b>Infrastruktur &amp; Transportasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktur jalan tol, bandara, pelabuhan, dan rel kereta yang dibangun pemerintah belum berfungsi secara optimal.</li> <li>• Kawasan industri dan ekonomi lain belum terintegrasi secara menyeluruh dengan simpul-simpul dan jaringan transportasi.</li> <li>• Belum berfungsinya secara baik sistem transportasi antarmoda/multimoda.</li> <li>• Lokasi <i>depo container</i> dan pergudangan tidak berdekatan dengan kawasan industri.</li> <li>• Kuantitas &amp; kualitas infrastruktur yang belum optimal untuk mendukung logistik dan rantai pasokan yang lancar.</li> <li>• Ada pergeseran fokus antara rencana Sislognas (2012) dan Proyek Strategis Nasional yang selalu diperbarui. Perlu memastikan kepentingan logistik sudah tercukupi di Proyek Strategis Nasional.</li> <li>• Tekanan keuangan pada BUMN Karya saat ini berpotensi untuk memengaruhi kelancaran pelaksanaan pembangunan infrastruktur ke depan, sehingga diperlukan adanya pembuatan ulang prioritas infrastruktur logistik.</li> <li>• Perlunya mendukung perkembangan <i>e-Commerce</i> yang tinggi dan memerlukan infrastruktur yang berbeda dibandingkan dengan industri yang lain. Termasuk di antaranya merevisi kebutuhan infrastruktur di Sislognas yang ketika dibuat tahun 2012 peran <i>e-Commerce</i> masih sangat terbatas.</li> <li>• Perlu pendekatan klaster per komoditas untuk memastikan kesesuaian infrastruktur yang akan dibangun.</li> </ul>
<b>Teknologi Informasi dan Komunikasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potensi yang dimiliki untuk TIK memperbaiki kinerja logistik secara keseluruhan sangat besar. Namun saat ini yang mengandalkan NLE masih banyak kelemahan yang dialami, misalnya dari sisi integrasi data/sistem dengan berbagai kementerian/lembaga.</li> <li>• Layanan sistem logistik belum terintegrasi ke dalam ekosistem bisnis logistik. Platform yang dibangun swasta (<i>e-Trucking, e-Warehousing, e-Shipping</i>) bersifat silo, belum tersambung antara <i>supply</i> dan <i>demand</i>.</li> <li>• Keterbatasan keikutsertaan pelaku usaha dalam berbagi/transparansi data karena mungkin kurangnya unsur kepercayaan/<i>trust</i> kepada pengelola sistem mengakibatkan keterbatasan data terkait logistik memengaruhi akurasi penilaian kinerja/KPI di area logistik dan dapat mengurangi efektivitas kebijakan yang diambil pemerintah.</li> <li>• Pemanfaatan teknologi yang belum menyeluruh (misalnya <i>control tower</i>).</li> </ul>

**TABEL 4 PERMASALAHAN LOGISTIK BERDASARKAN KEY DRIVER**

KEY DRIVER	PERMASALAHAN
<b>Manajemen SDM</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah tenaga kerja yang bersertifikasi atau sudah menjalani pelatihan logistik masih sangat terbatas.</li> <li>• Terbatasnya lembaga pendidikan vokasi dan program studi logistik di perguruan tinggi.</li> <li>• Terbatasnya lembaga pelatihan dan lembaga sertifikasi di sektor swasta.</li> <li>• Perlunya kerja sama antara institusi pendidikan dan pelaku industri untuk menghasilkan tenaga siap pakai yang telah terbiasa menggunakan teknologi yang terkini.</li> </ul>
<b>Harmonisasi Regulasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurangnya koordinasi dan sinkronisasi yang intensif antarpemangku kepentingan.</li> <li>• Inkonsistensi regulasi antarinstansi pemerintah pusat serta antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah.</li> <li>• Belum adanya sejenis <i>Omnibus Law</i> yang mengatur bidang logistik yang saat ini diatur melalui berbagai undang-undang dan aturan terkait.</li> <li>• Masih adanya <i>Silo-mentality</i> antar-pembuat regulasi/peraturan, baik di pusat maupun daerah, yang mengakibatkan kurangnya sinkronisasi dan tumpang tindihnya aturan di lapangan.</li> <li>• Perlu adanya kejelasan peran antara pemerintah, BUMN, dan swasta yang mengakibatkan adanya beberapa inisiatif yang sejenis atau strategi yang tidak selaras.</li> <li>• Belum ada <i>Project Management Office (PMO)</i> untuk perencanaan dan pemantauan pelaksanaan pengembangan sistem logistik nasional.</li> <li>• Tingkat penerapan otomasi yang berbeda antarkementerian dan lembaga, contohnya ada yang sudah <i>fully automated</i>, sedangkan yang lain masih sangat <i>paper-based</i>.</li> <li>• Banyak duplikasi dan repetisi data yang masih terjadi saat ini.</li> <li>• Masih banyak biaya tidak resmi yang terjadi di lapangan.</li> </ul>

Sumber: Olahan Penulis, 2021

### 3.2 RENCANA PERBAIKAN SISLOGNAS

Satu hal yang perlu diperhatikan, sejak Sislognas ditandatangani menjadi peraturan pada 2012 dan hingga sekarang di tahun 2021, sudah banyak perubahan yang telah dan akan terus terjadi di lingkup logistik di Indonesia, terutama yang terkait dengan pesatnya kemajuan teknologi. Perubahan tersebut berdampak signifikan terhadap dinamika kegiatan logistik di Indonesia.

Yang terbesar dari dampak tersebut adalah pesatnya pertumbuhan *e-commerce* di Indonesia dan pengaruhnya terhadap industri kurir serta pergudangan. Juga banyak *start up* baru yang mencoba memunculkan platform logistik yang mereka usung atau merevolusi pola distribusi barang di Indonesia.

Kajian dan penyempurnaan Sislognas juga perlu mempertimbangkan perubahan-perubahan terhadap hal-hal berikut.

1. Pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) baru
2. *Smart logistics* melalui penerapan *artificial intelligence (AI)*
3. Penggunaan teknologi *block chain*
4. Pengembangan sistem logistik pangan
5. *Urban logistics*

6. Perluasan penerapan NLE
7. Penggunaan *drone*, mobil listrik, *robotic*
8. Optimalisasi infrastruktur perkeretaapian
9. *e-commerce logistics*
10. *Humanitarian logistics*

Berdasarkan diskusi dan analisis bersama, telah dimunculkan beberapa tentang pendekatan dan kerangka kerja yang dapat digunakan sebagai bagian dari inisiatif perbaikan Sislognas ke depan.

Pendekatan yang direkomendasikan untuk perbaikan Sislognas terutama diselaraskan dengan RJPMN 2020-2024 yang dibuat oleh Bappenas dengan fokus pada hal-hal berikut.

- Peningkatan efisiensi logistik nasional dengan fokus pada bahan pangan dan kesehatan.
- Peningkatan efisiensi ekspor dan impor produk unggulan nasional dan efisiensi impor bahan baku untuk industri unggulan.

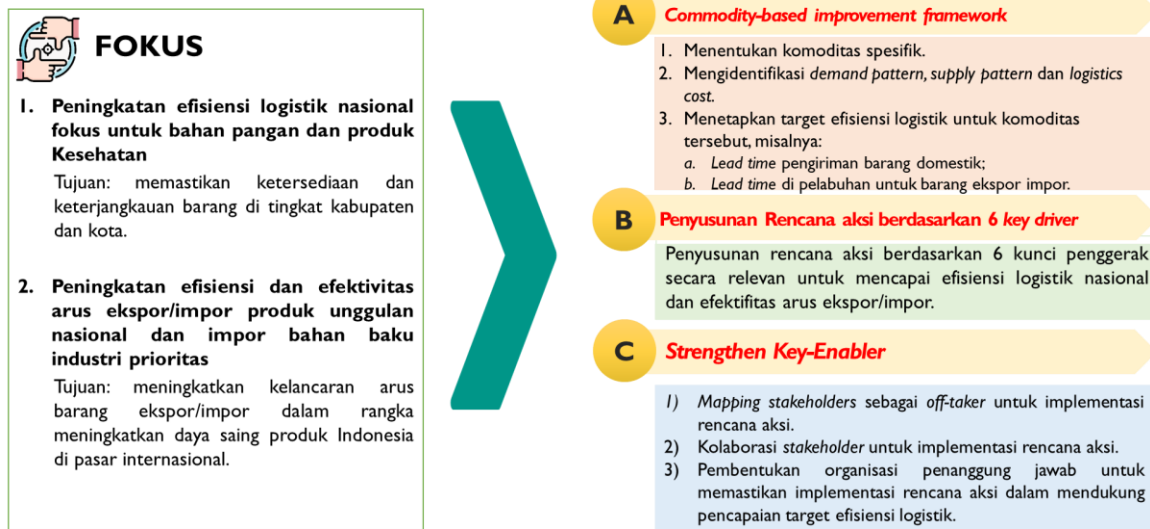
Sasaran yang dicapai dari rencana tersebut adalah untuk menjamin ketersediaan bahan pangan dan perangkat kesehatan di tingkat kota/kabupaten di seluruh Indonesia serta untuk menjamin kelancaran impor dan ekspor barang guna meningkatkan daya saing produk Indonesia di pasar internasional.

Pendekatan yang direkomendasikan juga sebagai tanggapan terhadap umpan balik yang kerap diterima dari beberapa pihak ketika membahas berbagai kelemahan Sislognas, terutama sebagai berikut:

- Sislognas berusaha menjadi satu solusi bagi seluruh permasalahan logistik di Indonesia. Padahal, permasalahan mulai dari transportasi, penyimpanan, penanganan, perizinan, hingga kegiatan logistik lainnya sangat berbeda antara satu jenis produk/komoditas dan yang lain.
- Tidak ada perincian rencana kegiatan dalam Sislognas awal, terutama pada Tahapan 2 dan 3. Bahkan, pada Tahapan 1, sebagian besar kegiatan yang teridentifikasi hanya bersifat deskripsi tingkat tinggi yang bisa diartikan berbeda oleh berbagai pihak.

Berikut ini adalah contoh yang diambil dari presentasi yang disiapkan oleh Kemenko Perekonomian untuk melakukan sosialisasi pendekatan yang telah direkomendasikan kepada K/L terkait lainnya.

Gambar 2. Program Peningkatan Sislognas Tahun 2021-2024



Note: Untuk komoditas spesifik dari barang pangan dan komoditas ekspor akan disepakati lebih lanjut antar K/L terkait.

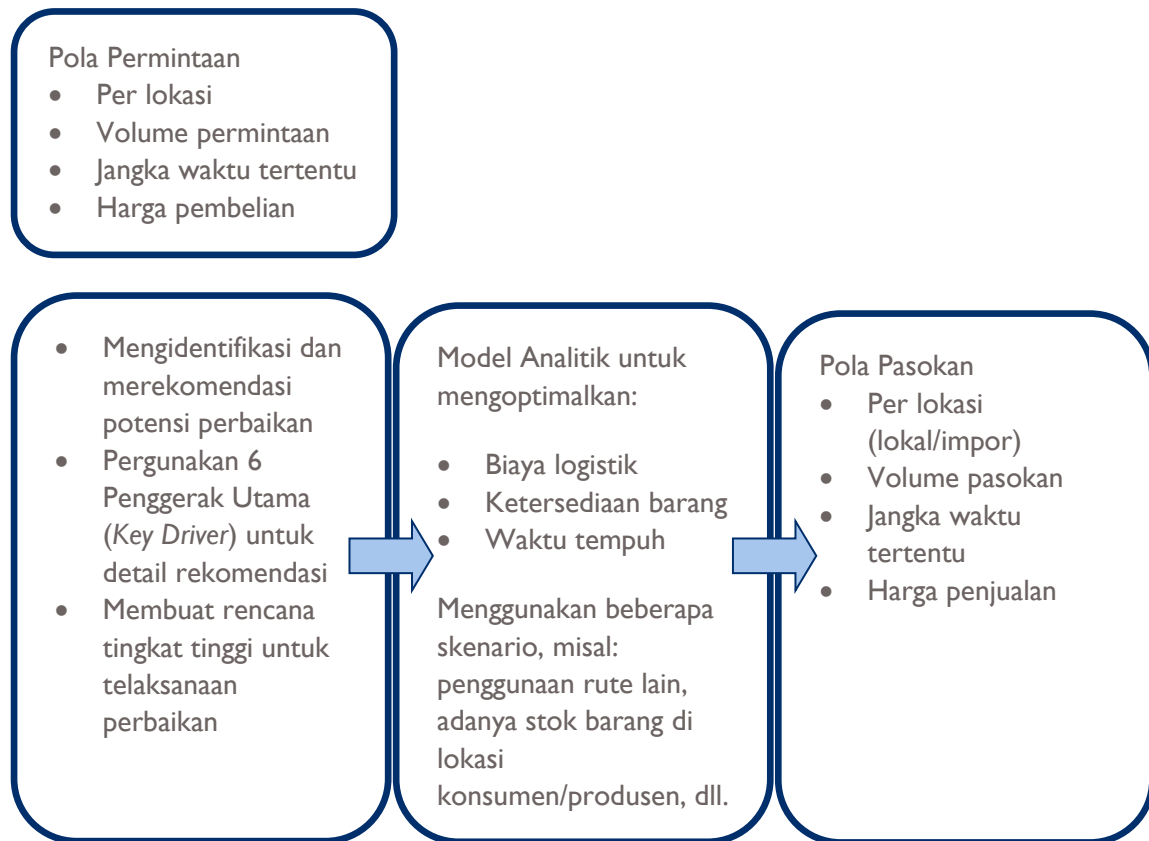
Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2021

### 3.3 RENCANA PERBAIKAN SISLOGNAS BERBASIS KOMODITAS

Secara umum, kerangka kerja ini merekomendasikan penggunaan analitik dengan mengolah data dari sisi permintaan dan sisi pasokan serta data logistik terkait dari setiap komoditas yang dikaji. Harapannya, dari hasil analitik tersebut bisa didapat rekomendasi-rekomendasi perbaikan yang kemudian dapat ditindaklanjuti lebih jauh dengan pembuatan rencana implementasinya.

Ilustrasi kerangka kerja tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini, baik untuk komoditas yang didistribusikan ke dalam negeri (distribusi lokal) maupun untuk komoditas yang berorientasi ekspor serta menggunakan bahan baku impor.

Gambar 3. Kerangka Kerja Perbaikan Berbasis Komoditas (Distribusi Lokal)

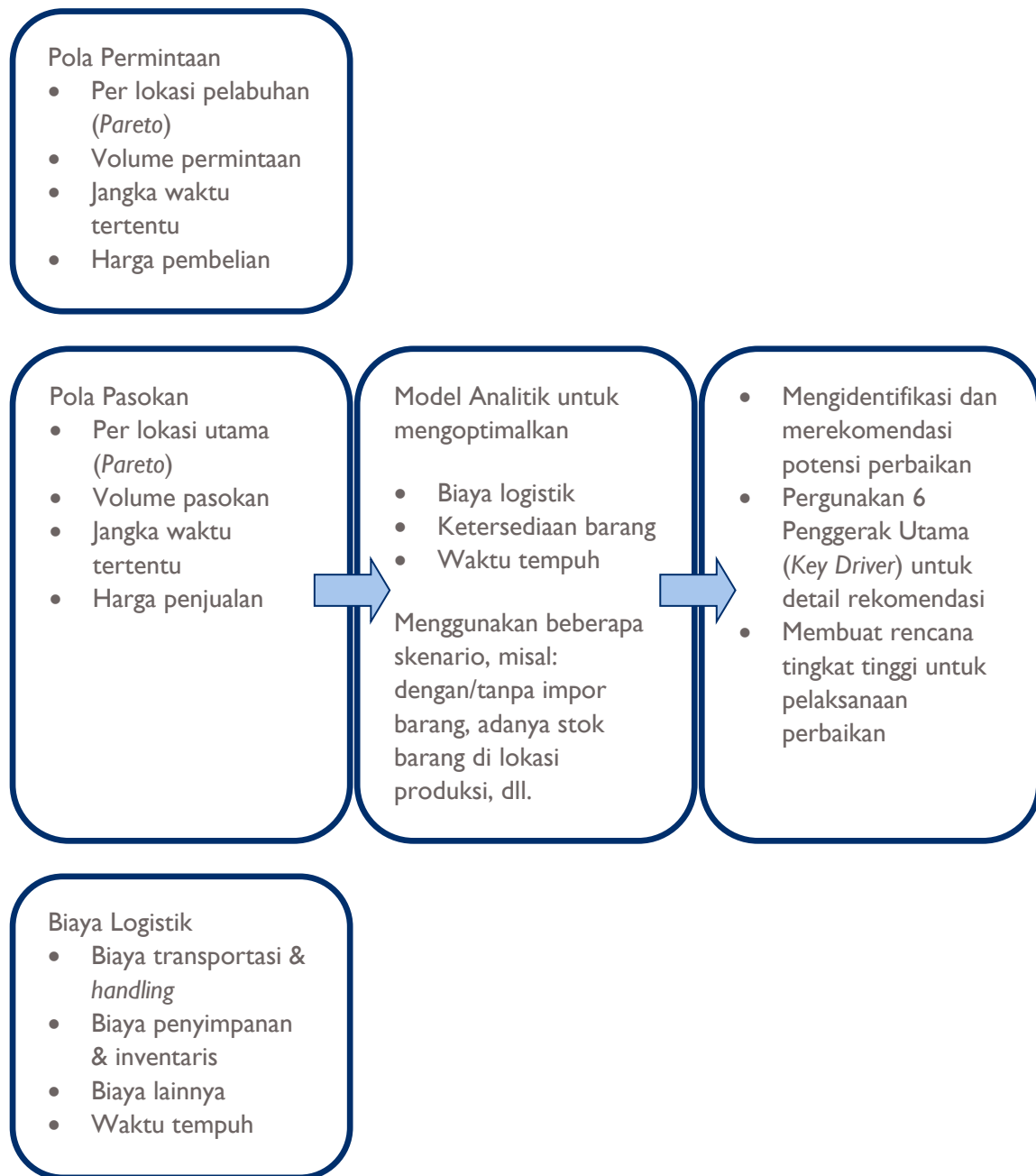


Sumber: Ilustrasi Penulis, 2021

Dari pendekatan yang direkomendasikan, aktivitas dimulai dengan menggunakan analisis berbasis data dan memanfaatkan model/analisis logistik untuk mengidentifikasi peluang peningkatan. Analisis ini kemudian didukung dengan diskusi bersama pihak terkait (*produsen/off-taker, transporter, forwarder, distributor, pengecer, dll*) untuk memvalidasi peluang tersebut serta mengidentifikasi potensi masalah dan hambatan yang mungkin terjadi, sebelum pada akhirnya dilakukan pembuatan rencana tingkat tinggi dan daftar aktivitas yang diperlukan.



Gambar 4. Kerangka Kerja Perbaikan Berbasis Komoditas (Ekspor dan Impor)



Sumber: Ilustrasi Penulis, 2021

Pendekatan dan kerangka yang direkomendasikan ini telah disampaikan pada sesi FGD yang dimoderatori oleh Kemenko Perekonomian dan dihadiri berbagai Kementerian seperti Sekretaris Kabinet, Bappenas, Kementerian Keuangan, Kementerian Pertanian, Kementerian Perhubungan, Kementerian Komunikasi dan Informatika, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan serta KADIN dan beberapa perusahaan sebagai perwakilan dari sektor swasta.

Secara umum, peserta FGD setuju dengan pendekatan dan kerangka kerja yang disajikan. Peserta memberikan beberapa masukan untuk menyempurnakan rekomendasi lebih lanjut yang terkait hal-hal berikut:

- Revisi Perpres No. 26 Tahun 2012.
- Rencana aksi baru.
- Penanggung jawab rencana aksi.
- Pembentukan organisasi penanggung jawab untuk memastikan implementasi rencana aksi berjalan sesuai target yang telah ditetapkan.

Berikut adalah ilustrasi suatu proyek yang menggunakan analitik sejenis dengan pendekatan yang dijelaskan sebelumnya. Proyek ini dilakukan oleh suatu BUMN bidang logistik dengan bantuan konsultan menggunakan perangkat lunak *logistics optimizer* untuk memberikan alternatif terbaik dari data yang dimasukkan ke dalam sistem.

Gambar 5. Ilustrasi Proyek Optimalisasi Distribusi dengan Menggunakan Aplikasi Analitik

**Based on data availability, we have developed analytical modelling for distribution of 7 Products in 34 Provinces using 3 Scenarios**

**KEY PARAMETERS**

- **Location** : 34 Provinces
- **Unit** : CBM
- **Time Period** : August to December 2020
- **Commodities** : 7 Types
- **Input:**
  - Daily Available Local Supply Qty
  - Daily Demand Qty
  - Purchasing Price / CBM
  - Selling Price / CBM
  - Shipping Cost / CBM / Km
  - Inventory Cost / CBM

**3 SCENARIOS**

- **S1** – With Province Sharing
- **S2** – With Import Suppliers
- **S3** – With Starting Inventories

**MODEL**



**KPI DASHBOARD**

- Supply and Demand Distribution Charts
- Demand Service Level
- Financial Details & Comparison



Sumber: Olahan Penulis, 2021

Gambar 6. Ilustrasi Kebutuhan Data Proyek Optimalisasi Distribusi dengan Menggunakan Aplikasi Analitik

## Data Input Required

### INVENTORY

- Warehouse location
- Commodity items
- Unit metrics
- Current stock
- Safety volume
- Max inventory level
- Inventory cost
- Starting level inventory
- Commodities Shelf life

### WAREHOUSE/DEMAND LOCATIONS (34 PROVINCES)

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aceh</li> <li>• Sumatera Utara</li> <li>• Sumatera Barat</li> <li>• Riau</li> <li>• Jambi</li> <li>• Sumatera Selatan</li> <li>• Bengkulu</li> <li>• Lampung</li> <li>• Kep, Bangka Belitung</li> <li>• Kep, Riau</li> <li>• DKI Jakarta</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jawa Barat</li> <li>• Jawa Tengah</li> <li>• Di Yogyakarta</li> <li>• Jawa Timur</li> <li>• Banten</li> <li>• Bali</li> <li>• Nusa Tenggara Barat</li> <li>• Nusa Tenggara Timur</li> <li>• Kalimantan Barat</li> <li>• Kalimantan Tengah</li> <li>• Kalimantan Selatan</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kalimantan Timur</li> <li>• Kalimantan Utara</li> <li>• Sulawesi Utara</li> <li>• Sulawesi Tengah</li> <li>• Sulawesi Selatan</li> <li>• Sulawesi Tenggara</li> <li>• Gorontalo</li> <li>• Sulawesi Barat</li> <li>• Maluku</li> <li>• Maluku Utara</li> <li>• Papua Barat</li> <li>• Papua</li> </ul> |
|--|---|---|

### SHIPPING

- Warehouse location
- Demand location
- Distance
- Lead Time
- Shipping Cost (Overland/Sea)

### SUPPLY

- Warehouse location
- Commodity items
- Unit metrics
- Purchase price
- Min/max purchase quantity

### DEMAND

- Demand location
- Item
- Unit metrics
- Selling Price
- Demand Quantity

### 7 COMMODITIES

- Beras
- Daging Sapi/Kerbau
- Daging Ayam
- Telur Ayam
- Bawang Merah
- Minyak Goreng
- Gula

Sumber: Olahan Penulis, 2021

### 3.4 PENYUSUNAN RENCANA AKSI BERDASARKAN 6 PENGGERAK UTAMA (KEY DRIVER)

Dalam berbagai diskusi yang dilakukan oleh studi ini dengan para pemangku kepentingan, disepakati bahwa penggunaan 6 Penggerak Utama seperti yang ada di Sislognas akan tetap digunakan ke depannya, tentunya dengan menyesuaikan terhadap pendekatan berbasis komoditas yang telah disebut di atas.

Contoh penggunaan 6 Penggerak Utama dengan pendekatan berbasis komoditas dapat dilihat di bawah ini. Penggunaan ini akan berlaku baik pada komoditas yang didistribusikan secara lokal maupun komoditas untuk tujuan ekspor dan impor.

Gambar 7. Key Drivers dalam Konteks Komoditas Tertentu

## Enam Penggerak Utama dalam Konteks Komoditas Tertentu



Sumber: Olahan Penulis, 2021

### 3.5 MEMPERKUAT PENDUKUNG UTAMA (STRENGTHENING KEY ENABLER)

Demi memperkuat pendukung utama, studi ini melakukan kajian yang dibagi menjadi dua tema utama, yaitu melakukan kajian terhadap Kerangka Regulasi Sislognas dan terkait Kelembagaan Cetak Biru Lintas Kementerian.

#### 3.5.1 KONDISI REGULASI SISLOGNAS

Kajian ini melakukan desk review terhadap Perpres 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas dan materi-materi yang disajikan dalam beberapa FGD yang diselenggarakan Kemenko Perekonomian.

Selain itu juga dilakukan studi pustaka terhadap beberapa dokumen pemerintah (dan quasi pemerintah) sebagai berikut:

- Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (Perpres 54/2018)
- Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (Perpres 95/2018)
- Rencana Aksi Nasional Hak Asasi Manusia (Perpres 53/2021)
- Satu Data Indonesia (Perpres 39/2019)
- Implementasi SDGs (Perpres 59/2017)
- Open Government Indonesia – Kolaborasi Pemerintah dan lembaga non pemerintah

Terdapat dua temuan awal yang dikaji lebih lanjut dalam laporan ini.

1. Tidak ada kerangka regulasi dan kelembagaan Sislognas.
  - Regulasi dipahami sebagai *post planning activity*. Kerangka regulasi seharusnya menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari suatu dokumen perencanaan. Kerangka regulasi merupakan sinergi proses perencanaan

pembentukan regulasi dalam rangka memfasilitasi, mendorong, dan mengatur perilaku masyarakat serta penyelenggara negara untuk mencapai tujuan (pembangunan nasional). Kerangka regulasi juga merupakan salah satu *delivery mechanism* yang akan menentukan keberhasilan pelaksanaan kebijakan dan program yang telah direncanakan dalam dokumen perencanaan (pembangunan nasional).

- Kurangnya upaya menuju harmonisasi dan sinkronisasi regulasi Sislognas. Regulasi merupakan instrumen operasional dari tindakan yang terpilih. Regulasi selalu bersubstansikan kebijakan. Regulasi terikat norma, mengacu pada strata regulasi (tidak boleh ada konflik norma), harus konsisten serta harmonis dengan norma yang lain, dan sebagainya sehingga perlu kontrol dari aspek perencanaan kebijakan, koordinasi, monitoring, serta evaluasi. Tidak ada fungsi manajemen di pemerintahan yang secara khusus melakukan harmonisasi dan sinkronisasi kerangka regulasi Sislognas.
  - Tidak ada kelembagaan khusus yang ditunjuk/ditugaskan. Kelembagaan diperlukan untuk menjalankan fungsi koordinasi, penetapan kebijakan, dan monitoring/evaluasi. Demikian pula Cetak Biru Sislognas perlu dikawal agar sesuai dengan desain dan perkembangan di lapangan. Sebelumnya, koordinasi pelaksanaan pengembangan Sislognas dilakukan oleh KP3EI 2011-2025 dibantu oleh Tim Kerja Logistik dan *Damage Control Unit*. Namun setelah KP3EI dibubarkan melalui Perpres 82/2020, fungsinya terkait koordinasi Sislognas belum ada yang mengambil alih. Sislognas memerlukan sebuah lembaga/otoritas untuk menetapkan kebijakan, aturan, dan prosedur yang seragam serta konsisten di sektor logistik dan memastikan sanksi serta mekanisme penegakan yang jelas.
2. Cetak biru (berikut kerangka regulasinya) tidak dievaluasi secara menyeluruh.
- Menyulitkan identifikasi pengaturan yang dibutuhkan. Di setiap negara, termasuk Indonesia, banyak hal dalam berbagai aspek diatur dengan regulasi dan kebijakan yang diterbitkan oleh pemerintah. Namun, adanya peraturan perundang-undangan yang tidak efisien akan mempengaruhi kinerja ekonomi, demikian juga jika ada peraturan perundang-undangan yang memberatkan kegiatan usaha, bersifat diskriminatif, serta menghambat terciptanya inovasi. Untuk itu, kadang diperlukan reviu terhadap sebuah regulasi, apakah regulasi tersebut diperlukan, apa alternatifnya, serta manfaat dan kerugian dari sebuah regulasi. Dalam mereviu sebuah regulasi, metode yang paling dikenal adalah dengan *Regulatory Impact Analysis* (RIA).
  - Beberapa upaya “evaluasi” dapat diadopsi. Beberapa reviu terhadap Sislognas telah dilakukan oleh berbagai pihak dan dapat direplikasi oleh pemerintah. Diantaranya adalah reviu oleh Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) yang dilakukan melalui konsultasi dengan pihak berwenang Indonesia serta pemangku kepentingan lokal dan dukungan Sekretariat ASEAN serta Program Reformasi Ekonomi ASEAN di bawah Kantor Luar Negeri, Persemakmuran, dan Pembangunan Inggris (pemerintah Inggris). Penilaian tersebut memprioritaskan 57 undang-undang dan mengidentifikasi 56 hambatan peraturan di mana perubahan dapat dilakukan untuk mendorong persaingan di sektor logistik. Selain itu, ada sebuah reviu dari PricewaterhouseCoopers (PwC) tahun 2021 yang merekomendasikan agar strategi Sislognas yang sudah ada dapat dilanjutkan, tetapi perlu adanya indikator dan target yang lebih detail.

- *Big Wins*: bercampur antara kerangka regulasi dan capaian. Dalam memaparkan capaian pada *Big Wins*, Sislognas mencampurkan kerangka regulasi yang dibutuhkan untuk operasionalisasi ke dalam capaian tersebut sehingga menyulitkan identifikasi pengaturan lebih lanjut.

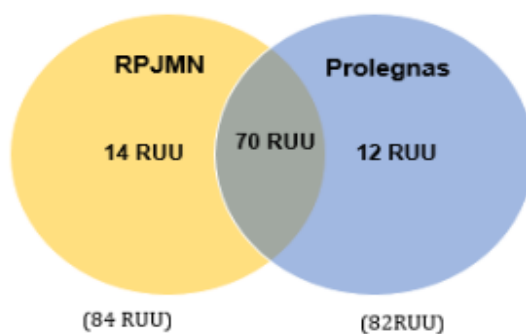
### 3.5.2 KONDISI KERANGKA REGULASI SISLOGNAS

- Studi ini menaruh perhatian pada pentingnya kerangka regulasi dalam dokumen perencanaan Sislognas. Hal ini karena kerangka regulasi adalah perencanaan pembentukan peraturan dalam rangka memfasilitasi, mendorong, dan mengatur perilaku masyarakat serta penyelenggara negara dalam rangka mencapai tujuan bernegara.
- Kerangka regulasi merupakan sinergi proses perencanaan pembentukan peraturan dalam rangka memfasilitasi, mendorong, dan mengatur perilaku masyarakat serta penyelenggara negara dalam rangka mencapai tujuan (pembangunan nasional).
- Kerangka regulasi juga merupakan salah satu *delivery mechanism* yang akan menentukan keberhasilan pelaksanaan kebijakan dan program yang telah direncanakan dalam dokumen perencanaan (pembangunan nasional).

Dalam kajian terkait regulasi di bidang logistik, studi ini menemukan bahwa kerangka regulasi merupakan bagian tak terpisahkan dari suatu dokumen perencanaan. Meski demikian, ditemukan bahwa banyak kesalahan atau ketidaksinkronan yang terjadi dalam penyusunan kerangka regulasi. Dalam gambar berikut ditunjukkan bahwa perencanaan pembangunan dan perencanaan legislasi sebenarnya saling terkait. Perencanaan pembangunan dalam pelaksanaannya akan memerlukan dukungan kerangka regulasi. Sedangkan di sisi lain, perencanaan regulasi atau legislasi juga perlu arah agar sesuai dengan pencapaian tujuan nasional melalui pembangunan.

Pemisahan skema ini bisa membuat masing-masing regulasi akan berjalan sendiri-sendiri dan tidak terjadi sinkronisasi antara keduanya. Kondisi ini akan mengakibatkan terjadinya pemborosan regulasi. Persoalan ini akan bertambah rumit dengan adanya tumpang tindih di antaranya regulasi-regulasi yang dibentuk. Situasi seperti ini dapat menghambat proses pembangunan. Kebijakan pembangunan yang dilaksanakan pemerintah menjadi tidak sejalan dengan peraturan perundang-undangan yang direncanakan atau dibentuk.

Gambar 8. Persandingan RPJMN dan Prolegnas 2014-2019



Sumber: Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK) Indonesia, Tahun 2019

Studi ini menemukan banyak ketidaksinkronan antara dokumen perencanaan nasional seperti RPJMN dan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) dengan Program Legislasi Nasional (Prolegnas), Program Penyusunan (Progsun) Peraturan Pemerintah (PP), ataupun Peraturan Presiden (Perpres).

Sebagai contoh, dari total dua usulan undang-undang dalam RKP 2020 dan 37 usulan dalam Prolegnas Prioritas 2020, hanya satu undang-undang dalam RKP 2020 yang memiliki irisan dengan Prolegnas 2020, yaitu RUU tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Sementara itu, Revisi UU tentang Perlindungan Konsumen tidak masuk dalam Prolegnas 2020.

Dari lima usulan PP dalam RKP 2020 dan 29 usulan PP dalam Progsun PP 2020, hanya satu PP yang memiliki irisan, yaitu RPP tentang Unit Layanan Disabilitas Ketenagakerjaan. Dari enam usulan Perpres dalam RKP 2020 dan 27 usulan Perpres dalam Progsun Perpres 2020, tidak ada satu pun KR yang terkait atau beririsan antara usulan dalam RKP 2020 dan Progsun Perpres 2020.

Tabel berikut dapat menjelaskan bagaimana banyak ketidaksinkronan terjadi antara perencanaan pembangunan dan perencanaan legislasi, di tingkat nasional hingga lokal.

**TABEL 5 PERBANDINGAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAN PERENCANAAN LEGISLASI**

TINGKAT PERENCANAAN	DOKUMEN PERENCANAAN PEMBANGUNAN	DOKUMEN PERENCANAAN LEGISLASI
Perencanaan Pusat/Nasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RPJPN (Pasal 3 ayat 3 UU No.25/2004)</li> <li>• RPMN (Pasal 3 ayat 3 UU No.25/2004)</li> <li>• Rencana Strategis K/L (Pasal 5 ayat 1 UU No.25/2004)</li> <li>• RKP (Pasal 3 ayta 3 UU No.25/2004)</li> <li>• Rencana Kerja K/L (Pasal 3 ayat 3 UU No.25/2004)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Program legislasi Nasional (Pasal 16 UU No.12/2011)</li> <li>• Program prioritas tahunan (Pasal 20 ayat 5 UU No.12/2011)</li> <li>• Program penyusunan PP (Pasal 24 UU No.12/2011)</li> <li>• Program penyusunan Perpres (Pasal 30 UU No.12/2011)</li> <li>• Perencanaan Peraturan Perundang-undangan K/L (Pasal 42 UU No.12/2011)</li> </ul>
Perencanaan Daerah	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah/RPJPD (Pasal 5 ayat 1 UU no.25/2004)</li> <li>• Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah/RPJMD (Pasal 5 ayat 2 UU no.25/2004)</li> <li>• Rencana Strategis SKPD (Pasal 7 UU no.25/2004)</li> <li>• Rencana Kerja Pemerintah Daerah/RKPD (Pasal 5 ayat 1 UU no.25/2004)</li> <li>• Rencana Kerja SKPD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Program Pembentukan Peraturan Daerah (Perda) Propinsi (Pasal 97 UU 23/2014 dan Pasal 32 UU No.12/2011)</li> <li>• Perda Kab/Kota (Pasal 39 UU No.12/2011 dan Pasal 150 UU No.23/2014)</li> </ul>

Sumber: Bappenas - *Background Study Reformasi Regulasi*, 2019

Perencanaan pembangunan dan perencanaan legislasi yang tergambar dalam tabel tersebut menunjukkan adanya dua sistem perencanaan instrumen pembangunan yang sebenarnya saling terkait. Perencanaan pembangunan dalam pelaksanaannya akan memerlukan dukungan kerangka regulasi. Sedangkan di sisi lain, perencanaan regulasi atau legislasi juga memerlukan arah agar sesuai dengan pencapaian tujuan nasional melalui pembangunan. Pemisahan skema ini dapat membuat masing-masing perencanaan tersebut akan berjalan sendiri-sendiri dan tidak terdapat sinkronisasi. Kondisi ini

menyebabkan terjadinya pemborosan regulasi di mana masing-masing perencanaan tadi menyusun regulasi berdasarkan kebutuhan perencanaan pembangunan dan perencanaan legislasi. Persoalan ini akan bertambah rumit dengan adanya tumpang tindih pengaturan, di antaranya regulasi-regulasi yang dibentuk tersebut. Pada situasi seperti ini, proses pembangunan akan menjadi terhambat. Kebijakan pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah tidak sejalan dengan peraturan perundang-undangan yang direncanakan ataupun yang dibentuk.<sup>5</sup>

Gambar 9. Kerangka Regulasi



Sumber: Ilustrasi Penulis, 2021

Demikian juga dengan Dokumen Cetak Biru Sislognas. Hasil telaah dokumen menunjukkan hal-hal berikut:

1. Kerangka regulasi tidak dibuat menyertai setiap rencana aksi. Artinya, ketika merencanakan suatu kebijakan/aksi, tidak dibarengi dengan penerbitan regulasinya. Memang, tidak semua rencana aksi memerlukan regulasi. Namun regulasi diperlukan untuk operasionalisasi tindakan yang dipilih.
2. Kerangka regulasi bercampur dengan capaian/target. Hal ini menjadikan regulasi sulit untuk dapat ditelusuri efektivitasnya. Contoh capaian *Big Wins*-nya dijelaskan dalam matriks berikut.

<sup>5</sup> Laporan Kajian *Background Study* Reformasi Regulasi untuk RPJMN 2020-2024, hlm. 9.



**TABEL 6 MATRIKS REGULASI**

NO.	BIG WINS	CAPAIAN
1.	Pembangunan sistem otomasi dan informasi logistik nasional yang terintegrasi secara elektronik (INALOG).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 192 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 tentang <b>Penerapan INAPORTNET untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan.</b></li> <li>• Terbitnya Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 123/M-DAG/PER/12/2015 tentang Ketentuan <b>Pelayanan Perizinan di Bidang Ekspor dan Impor Melalui INATRADE Dalam Kerangka Indonesia National Single Window.</b></li> <li>• Terbitnya Peraturan Menteri Nomor 220/PMK.01/2019 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 132/PMK.01/2008 tentang Pedoman dan Pentahapan Dalam Rangka Pembangunan dan <b>Penerapan Indonesia National Single Window.</b></li> </ul>
2.	Peningkatan kapasitas angkut armada kapal perintis dan nasional untuk transportasi penumpang dan kargo di kawasan timur Indonesia.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PT PELNI telah mengoperasikan 26 kapal penumpang dan menyinggahi 83 pelabuhan serta melayani 1.100 ruas.</li> <li>• PT PELNI juga melayani 45 trayek kapal perintis yang menjadi sarana aksesibilitas bagi mobilitas penduduk di daerah Tertinggal, Terluar, Terdepan, dan Perbatasan (3TP), menyinggahi 275 pelabuhan dengan 3.739 ruas.</li> <li>• PT PELNI juga mengoperasikan sebanyak 20 kapal rede. Sedangkan pada pelayanan bisnis logistik, kini PELNI mengoperasikan 4 kapal barang, 8 kapal tol laut, serta 1 kapal khusus ternak.</li> <li>• Tahun 2021 telah beroperasi 30 trayek tol laut yang mengangkut semen, beras, gula, tepung, rumput laut, ikan segar, garam, dan tepung ikan yang menjangkau total 20 provinsi, 70 kabupaten/kota, 103 pelabuhan singgah.</li> </ul>
3.	Peningkatan ketersediaan, kualitas, dan kapasitas angkutan laut antar-pulau melalui pemberdayaan pelayaran nasional dan pelayaran rakyat.	Beroperasinya 22 perusahaan angkutan penyeberangan (per tanggal 22 Juli 2020).

Sumber: Olahan penulis, 2021

### 3.5.3 KELEMBAGAAN CETAK BIRU LINTAS KEMENTERIAN

Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) dalam FGD untuk mendapatkan masukan terkait Sislognas yang diselenggarakan bulan Desember 2021 oleh Kemenko Perekonomian menyampaikan: “Sislognas perlu dikelola secara akurat, cepat, dan terintegrasi melalui suatu badan independen (*ad hoc*) yang dapat berperan aktif dan terkoordinasi dengan kepemimpinan serta kewenangan khusus, sehingga mampu melakukan koordinasi lintas kementerian/lembaga dalam menentukan kebijakan teknis yang komprehensif.”

Seperti yang sudah disebutkan sebelumnya, analisis ini melakukan studi pustaka terhadap beberapa dokumen pemerintah (dan *quasi* pemerintah), antara lain Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (Perpres 54/2018), Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (Perpres 95/2018), Rencana Aksi Nasional Hak Asasi Manusia (Perpres 53/2021), Satu Data Indonesia (Perpres 39/2019), Implementasi SDGs (Perpres 59/2017), dan Open Government Indonesia – Kolaborasi Pemerintah dan NGO

Studi ini menilai ada benang merah yang dapat ditarik, yaitu adanya kelembagaan yang berfungsi sebagai “hub” dan dasar hukum (berupa Perpres) untuk operasionalisasi dari kelembagaan tersebut. Kelembagaan diperlukan untuk menjalankan fungsi koordinasi, penetapan kebijakan dan monitoring – evaluasi. Beberapa pertimbangan terhadap urgensi pembentukan kelembagaan:

- Cetak Biru Sislognas perlu dikawal agar sesuai dengan desain dan perkembangan di lapangan. Koordinasi pelaksanaan Pengembangan Sistem Logistik Nasional sebelumnya dilakukan oleh KP3EI 2011-2025 dibantu oleh Tim Kerja Logistik dan *Damage Control Unit*, tapi fungsi koordinasi tidak diambil alih oleh institusi lain setelah KP3EI dibubarkan melalui Perpres 82/2020.
- Perlu Lembaga/otoritas untuk menetapkan kebijakan, aturan dan prosedur yang seragam dan konsisten di sektor logistik, dan memastikan sanksi dan mekanisme penegakan yang jelas dan dapat ditegakkan.

Bentuk kelembagaan, pada saatnya nanti, dapat dikembangkan menjadi Lembaga Kebijakan Logistik Nasional atau *National Logistic Office (NLO)* yang secara ideal dapat memenuhi fungsi-fungsi sebagaimana disebutkan di atas. Berdasarkan sejarah, urusan logistik telah berevolusi dari mengurus peredaran pangan, utamanya beras, menjadi berbagai komoditas. Cakupan fungsi tersebut tidak dapat dipenuhi oleh lembaga yang ada (Badan Urusan Logistik atau BULOG). Demikian pula kompleksitas dan perubahan lingkungan strategis yang menjadikan perlunya harmonisasi kebijakan bidang logistik lintas kementerian, vertikal dengan daerah dan secara simultan dengan kebutuhan lalu lintas logistik internasional.

Cetak Biru Sislognas telah berhasil mengidentifikasi permasalahan tersebut. Oleh karena itu, arah pengembangan Sistem Logistik Indonesia termasuk “*Penyelenggaraan tata kelola kelembagaan sistem logistik nasional yang efektif.*” Meski demikian, peta jalan menuju kelembagaan Sislognas tersebut tidak secara terperinci diurai dan ditindaklanjuti.

Berkaca pada pengalaman Lembaga Kebijakan Pengadaan Pemerintah (LKPP), pendirian NLO ini sebaiknya melalui suatu kajian komprehensif dan masa transisi yang memadai. LKPP didirikan berdasarkan studi awal yang dilaksanakan dengan bantuan Bank Dunia berjudul *Country Procurement Assessment Report (CPAR)*<sup>6</sup>. Salah satu rekomendasi terkuatnya sebagai berikut:

“Meningkatkan mekanisme perumusan kebijakan pengadaan nasional dan pemantauannya dengan pembentukan *National Public Procurement Office (NPPO)*. NPPO ini juga akan memudahkan pemerintah daerah untuk mengakses database nasional mengenai pengadaan dan informasi lainnya. NPPO dapat saja mempunyai cabang di tingkat provinsi. Akan tetapi, NPPO hendaknya tidak menjadi bagian apa pun dalam proses pengadaan yang merupakan kewenangan instansi pelaksana.”

Untuk sementara dan pada masa transisi, kelembagaan Sislognas dapat berupa Sekretariat Bersama yang berada di salah satu K/L yang:

- I. menjadi koordinator: Kemenko Perekonomian atau Kementerian PPN/Bappenas

---

<sup>6</sup> The World Bank, *Country Procurement Assessment Report (CPAR): Reforming the Public Procurement System*, Report No. 21823-IND, 2001

2. menjadi *leading sector*: Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan
3. memiliki kepentingan terbesar: Kementerian Keuangan

Hasil analisis sementara menunjukkan kuadran kepentingan dalam Sislognas untuk dapat menentukan K/L mana yang dapat “ditempati” sementara oleh Sekretariat Bersama. Hal ini terkait dengan anggaran K/L yang bersangkutan, sehingga tingkat pengaruh dan kepentingan terhadap Sislognas cukup menentukan.

Gambar 10. Kuadran Kepentingan Sislognas



Sumber: Ilustrasi Penulis, 2021

Solusi penguatan fungsi pada kelembagaan yang ada lebih kepada menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang sudah teridentifikasi. Misalnya, terdapat sengketa kewenangan harmonisasi Pemerintah Daerah antara Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (Kemenkumham) dan Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri) atau kewenangan perencanaan legislasi di Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN) yang seharusnya selaras dengan perencanaan pembangunan di Bappenas. Solusi ini pada dasarnya tidak mengakar pada sumber masalah, karena hanya melakukan pendekatan struktural, tidak pada budaya birokrasi yang sudah terselenggara selama kurang lebih 18 tahun setelah disahkannya UU 10/2004. Diperlukan terobosan untuk memutus kebuntuan harmonisasi regulasi di bidang logistik.

#### 3.5.3.1 Strategi Nasional Pencegahan Korupsi Sebagai Inspirasi Model Kelembagaan Sislognas

Strategi Nasional Pencegahan Korupsi yang selanjutnya disebut Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (Stranas PK) adalah arah kebijakan nasional yang memuat fokus dan sasaran pencegahan korupsi yang digunakan sebagai acuan kementerian, lembaga, pemerintah daerah, dan pemangku kepentingan lain dalam melaksanakan aksi pencegahan korupsi di Indonesia.

Tim Nasional Pencegahan Korupsi (Timnas PK) dibentuk untuk menyelenggarakan Stranas PK. Timnas PK terdiri atas menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional, menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang dalam negeri, menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang aparatur negara, kepala lembaga non-struktural yang menyelenggarakan dukungan kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam melaksanakan pengendalian program prioritas nasional dan pengelolaan isu strategis, serta unsur pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi. Timnas PK berwenang menyusun langkah kebijakan penyelesaian permasalahan dan hambatan pelaksanaan Aksi Pencegahan Korupsi (PK). Dalam melaksanakan kewenangannya, Timnas PK berkoordinasi dengan kementerian, lembaga, pemerintah daerah, dan pemangku kepentingan lain yang terkait.

Gambar 11. Skema Kelembagaan Stranas PK



Sumber: <https://www.stranaspk.id/about.html?id=5>. Diakses pada tanggal 9 Desember 2021

Berikut tugas Timnas PK:

- Mengoordinasikan, menyinkronisasikan, memantau, dan mengevaluasi pelaksanaan Stranas PK di kementerian, lembaga, pemerintah daerah, dan pemangku kepentingan lainnya.
- Menyampaikan laporan capaian pelaksanaan Stranas PK di kementerian, lembaga, pemerintah daerah, dan pemangku kepentingan lainnya yang terkait kepada Presiden.
- Memublikasikan laporan capaian pelaksanaan Aksi PK kepada masyarakat.

Adapun tugas Sekretariat Bersama Stranas PK sebagai berikut menurut Pasal 7 Perpres 54/2018

- Ayat (4)  
Untuk mendukung kelancaran tugas Timnas PK sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Timnas PK dibantu oleh Sekretariat Nasional Pencegahan Korupsi.
- Ayat (5)  
Sekretariat sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berkedudukan di Komisi Pemberantasan Korupsi).

Kesamaan Stranas PK dengan Cetak Biru Sislognas adalah keduanya merupakan agenda prioritas pemerintah di mana pemangku kepentingannya adalah lintas kementerian serta secara keseluruhan bukan merupakan tugas dan fungsi utama dari para pemangku kepentingan.

### 3.5.3.2 Perpres Sebagai Dasar Hukum Kelembagaan

Urgensi Pembentukan Dasar Hukum bagi Kelembagaan Sislognas

- Prioritas dalam RPJMN. Dalam narasi disebut sebanyak 27 kali.
- Menjadi salah satu indikator capaian.
- Kebijakan pengendalian inflasi diarahkan untuk memperkuat tata kelola sistem logistik nasional dan konektivitas antar-wilayah.

Menurut UU No. 12 Tahun 2011 tentang pembentukan peraturan perundang-undangan, materi muatan Peraturan Presiden (Perpres) ada tiga jenis.

- a. Yang diperoleh dan kewenangan atribusi yang dimiliki Presiden dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan langsung kepada ketentuan Pasal 4 Ayat (1) Undang-Undang Dasar (selanjutnya disebut UUD) Tahun 1945 yang mengatribusikan kewenangan umum pengaturan oleh Presiden dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan negara yang bersifat pengaturan dan mandiri materi keputusan yang demikian tidak tertentu lingkungannya.
- b. Yang didasarkan pada Undang-Undang (selanjutnya disebut UU) yang memerintahkan untuk diatur lebih lanjut dengan Perpres.
- c. Yang didasarkan pada Peraturan Pemerintah (selanjutnya disebut PP) yang mendelegasikan kewenangan pengaturan lebih lanjut kepada Perpres. Materi muatan Peraturan Presiden yang demikian tertentu lingkungannya.

Kelembagaan Sislognas tepat untuk ditetapkan melalui instrumen Peraturan Presiden. Sektor Logistik belum diatur dalam Undang-undang maupun Peraturan Pemerintah sehingga pengaturannya bersifat mandiri dan berisi ketentuan teknis administratif pemerintahan (misalnya koordinasi, monitoring dan evaluasi lintas kementerian). Perpres dapat dikeluarkan untuk maksud mengatur hal-hal yang (a) benar-benar bersifat teknis administrasi pemerintahan, dan (b) semata-mata dimaksudkan untuk tujuan internal penyelenggaraan ketentuan UU dan Peraturan Pemerintah. Jika materi yang diatur benar-benar hanya berkaitan dengan soal-soal teknis administratif, barulah hal itu dapat dikatakan sebagai kewenangan atributif dari ketentuan Pasal 4 ayat (1) UUD 1945 yang menyatakan, “Presiden Republik Indonesia memegang kekuasaan pemerintahan menurut undang-undang dasar”.

Lalu, apakah tidak sebaiknya melalui Keputusan Presiden saja, mengingat sifatnya yang konkret dan individual? Mengenai perbedaan antara keputusan (*beschikking*) dan peraturan (*regeling*), menurut Asshiddiqie (2006), keputusan (*beschikking*) selalu bersifat individual dan konkret (*individual and concrete*). Sedangkan peraturan (*regeling*) selalu bersifat umum dan abstrak (*general and abstract*). Yang dimaksud bersifat *general and abstract*, yaitu keberlakuannya ditujukan kepada siapa saja yang dikenai perumusan kaidah umum.<sup>7</sup>

Selain itu, menurut Indrati (2007), suatu keputusan (*beschikking*) bersifat sekali-selesai (*enmahlig*), sedangkan peraturan (*regeling*) selalu berlaku terus-menerus (*dauerhaftig*)<sup>8</sup>. Di sisi lain, menurut

---

<sup>7</sup> Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H., “Hukum Acara Pengujian Undang-Undang”, Sekretariat Jenderal Dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta: 2006, Hlm. 2.

<sup>8</sup> Maria Farida, *Ilmu Perundang-Undangan I: Jenis, Fungsi Dan Materi Muatan*, Pt Kanisius: Jakarta, 2007, Hlm. 78.

Manan (2008), ada yang disebut sebagai peraturan kebijaksanaan yang bercirikan antara lain sebagai berikut:<sup>9</sup>

- Peraturan kebijaksanaan bukan merupakan peraturan perundang-undangan.
- Asas-asas pembatasan dan pengujian terhadap peraturan perundang-undangan tidak dapat diberlakukan pada peraturan kebijaksanaan.
- Peraturan kebijaksanaan tidak dapat diuji secara *wetmatigheid*, karena memang tidak ada dasar peraturan perundang-undangan untuk membuat keputusan peraturan kebijaksanaan tersebut.
- Peraturan kebijaksanaan dibuat berdasarkan *freies ermessen* dan ketiadaan wewenang administrasi bersangkutan membuat peraturan perundang-undangan.
- Pengujian terhadap peraturan kebijaksanaan lebih diserahkan pada *doelmatigheid* dan karena itu batu ujinya adalah asas-asas umum pemerintahan yang layak.
- Dalam praktik diberi format dalam berbagai bentuk dan jenis aturan, yakni keputusan, instruksi, surat edaran, dan pengumuman, bahkan dapat dijumpai dalam bentuk peraturan.

Secara umum, ada dua aktivitas baru yang akan didiskusikan di bab ini yang sejalan dengan rekomendasi pendekatan yang sudah dijelaskan sebelumnya. Yang pertama terkait dengan Kerangka Kerja Perbaikan Berbasis Komoditas dan yang kedua Pembentukan Kelembagaan Sislognas.

### 3.5.3.3 Pembentukan Kelembagaan Sislognas

Seperti telah disebutkan sebelumnya, untuk pembentukan kelembagaan Sislognas, ada beberapa urgensi yang dapat dijadikan dasar bagi kelembagaan Sislognas. Di antaranya prioritas dalam RPJMN (dalam narasi disebut sebanyak 27 kali), menjadi salah satu indikator capaian, serta kebijakan pengendalian inflasi diarahkan untuk memperkuat tata kelola sistem logistik nasional dan konektivitas antarwilayah.

Kelembagaan Sislognas tepat untuk ditetapkan melalui instrumen Peraturan Presiden. Sektor logistik belum diatur dalam Undang-Undang ataupun Peraturan Pemerintah, sehingga pengaturannya bersifat mandiri dan berisi ketentuan teknis administratif pemerintahan (misalnya koordinasi, monitoring, dan evaluasi lintas kementerian). Perpres dapat dikeluarkan untuk maksud mengatur hal-hal yang (a) benar-benar bersifat teknis administrasi pemerintahan dan (b) semata-mata dimaksudkan untuk tujuan internal penyelenggaraan ketentuan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah. Jika materi yang diatur benar-benar hanya berkaitan dengan soal-soal teknis administratif, barulah hal itu dapat dikatakan sebagai kewenangan atributif dari ketentuan Pasal 4 ayat (1) UUD 1945 yang menyatakan, “Presiden Republik Indonesia memegang kekuasaan pemerintahan menurut Undang-Undang Dasar.”

---


<sup>9</sup> Bagir Manan, *Peraturan Kebijakan, Varia Peradilan 1*, Jakarta: 2008, Hlm. 16-17.

## 4. RENCANA KE DEPAN

### 4.1 ROADMAP DAN KOORDINASI

Pendekatan yang direkomendasikan ini akan dilakukan dalam beberapa fase untuk memastikan prioritas dan pengelolaan ruang lingkup yang tepat. Setiap fase akan mencakup beberapa komoditas. Sementara itu, komoditas baru akan ditambahkan di setiap fase berikutnya. Di bawah ini adalah contoh fase tersebut yang dibuat oleh Kemenko Perekonomian.

Gambar 12. Contoh Skenario Pentahapan Fokus 1 & 2

 KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG PEREKONOMIAN REPUBLIK INDONESIA "Economic Unggul, Indonesia Maju"			
CONTOH SKENARIO PENTAHAPAN FOKUS 1 & 2			
DILAKUKAN DENGAN SKENARIO BERBEDA SETIAP TAHAPNYA:			
	<input type="checkbox"/> Tahap I: Dilakukan terhadap komoditas tertentu saja <input type="checkbox"/> Tahap II: Dilakukan monitoring terhadap komoditas yang ada pada tahap I, lalu ditambahkan komoditas baru <input type="checkbox"/> Tahap III: Dilakukan monitoring terhadap komoditas yang ada pada tahap II, lalu ditambahkan komoditas baru		
MILESTONE	TAHAP I 2021-2022	TAHAP II 2022-2023	TAHAP III 2023-2024
1. Peningkatan efisiensi logistik nasional	<input type="checkbox"/> Produk Pangan yang masuk ke dalam kategori barang pokok (Misal: Bawang Merah, Cabe, Telur) <input type="checkbox"/> Produk Kesehatan (Misal: Vaksin)	<input type="checkbox"/> Produk Pangan yang masuk ke dalam kategori barang pokok (Misal: Bawang Merah, Cabe, Telur, Daging Ayam Ras, Ikan) <input type="checkbox"/> Produk Kesehatan (Misal: Vaksin, Alkes)	<input type="checkbox"/> Produk Pangan yang masuk ke dalam kategori barang pokok (Misal: Bawang Merah, Cabe, Telur, Daging Ayam Ras, Ikan, Daging) Sapi <input type="checkbox"/> Produk Kesehatan (Misal: Vaksin, Alkes, Obat)
2. Peningkatan efisiensi dan efektivitas arus ekspor produk unggulan nasional dan impor bahan baku industri prioritas	<input type="checkbox"/> Produk Ekspor berbasis Perkebunan (Misal: Pisang, Sarang Burung Walet) <input type="checkbox"/> Produk Ekspor berbasis Perikanan (Misal: tuna, udang, kepiting) <input type="checkbox"/> Produk Pabrikasi (Misal: Makanan dan Minuman, Komponer Kendaraan, Motor, TPT dan Alas Kaki)	<input type="checkbox"/> Produk Ekspor berbasis Perkebunan (Misal: Pisang, Sarang Burung Walet, Kelapa Sawit) <input type="checkbox"/> Produk Ekspor berbasis Perikanan (Misal: tuna, udang, kepiting, rumput laut) <input type="checkbox"/> Produk Pabrikasi (Misal: Komponer Kendaraan, Motor, TPT, Alas Kaki)	<input type="checkbox"/> Produk Ekspor berbasis Perkebunan (Misal: Pisang, Sarang Burung Walet, Mirindan, Kelapa Sawit, Kop) <input type="checkbox"/> Produk Ekspor berbasis Perikanan (Misal: tuna, udang, kepiting, rumput laut, sotong) <input type="checkbox"/> Produk Pabrikasi (Misal: Makanan dan Minuman, Komponer Kendaraan, Motor, TPT, Alas Kaki, Elektronika, dan bahan kimia)

Note: Untuk komoditas spesifik dari barang pangan dan komoditas ekspor akan disepakati lebih lanjut antar K/L terkait.

20

Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2021

Sebagai bagian dari analisis awal, uji coba dilakukan untuk melihat kelayakan pendekatan dan kerangka kerja sebelum dilakukan implementasi penuh. Uji coba ini dipandu oleh tim ahli USAID EGSA dan terbatas pada studi pustaka saja, dengan menggunakan data yang tersedia untuk umum, dalam cakupan terbatas, serta hanya melibatkan staf Kemenko Perekonomian dan dalam waktu singkat (2-4 minggu). Percontohan ini berfokus pada tiga komoditas sebagai berikut.

- Bawang merah untuk distribusi lokal, dengan fokus produksi dari Nusa Tenggara Barat (NTB) ke konsumen di Nusa Tenggara Timur (NTT).
- Makanan laut (*seafood*) untuk ekspor, dengan fokus produksi dari NTT.
- Pisang untuk ekspor, dengan fokus pada perkebunan skala besar dengan perusahaan besar sebagai *off-taker* untuk keperluan ekspor.

Dalam beberapa temuan awal, muncul hal-hal sebagai berikut.

- Ketersediaan data sesungguhnya (*actual*) dan detail menjadi tantangan tersendiri. Perlu upaya yang signifikan dalam pengumpulan data, terutama di awal analisis, dari berbagai sumber seperti Badan Pusat Statistik (BPS), kementerian/lembaga terkait, pemerintah daerah, penyedia logistik pihak ketiga, *forwarder*, distributor, dan pengecer.



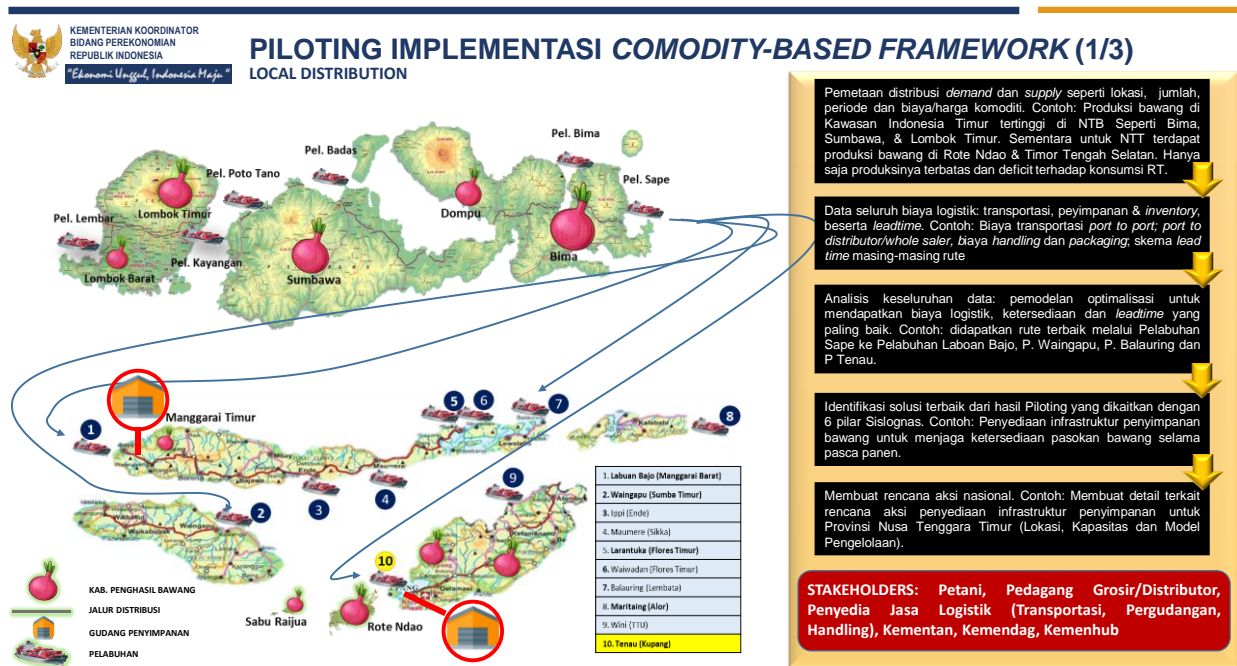
- Dengan tidak adanya beberapa data yang diperlukan tersebut, asumsi akan digunakan untuk memperkirakan nilai sebenarnya dari suatu data. Dalam hal ini, asumsi tersebut perlu divalidasi dengan pihak yang paling berpengetahuan.

Inisiatif ini sebaiknya ditangani oleh sumber daya yang berdedikasi penuh serta memiliki pengetahuan dan pemahaman yang mendalam di bidang logistik dan perdagangan. Perlu juga dukungan dan kerja sama dari berbagai kementerian dan lembaga terkait, pemerintah daerah, dan sektor swasta. Beberapa hasil analisis awal dari percontohan tersebut dapat dilihat sebagai berikut.

#### 4.1.1 KOMODITAS 1. BAWANG MERAH

NTB merupakan penghasil bawang merah terbesar di Indonesia (di luar Pulau Jawa), terutama dari Kabupaten Bima. Di sisi lain, NTT memiliki produksi bawang merah yang terbatas dan harus sangat bergantung pada pengiriman dari NTB. Produksi bawang merah telah tumbuh secara signifikan di seluruh Indonesia dalam beberapa tahun terakhir, jauh melampaui pertumbuhan konsumsi rumahan tetapi fluktuasi harga dan kelangkaan produk masih menjadi masalah dari waktu ke waktu. Berikut analisis awal tentang bawang merah dari Kemenko Perekonomian.

Gambar 13. Skenario Implementasi Piloting Framework Komoditas Bawang Merah



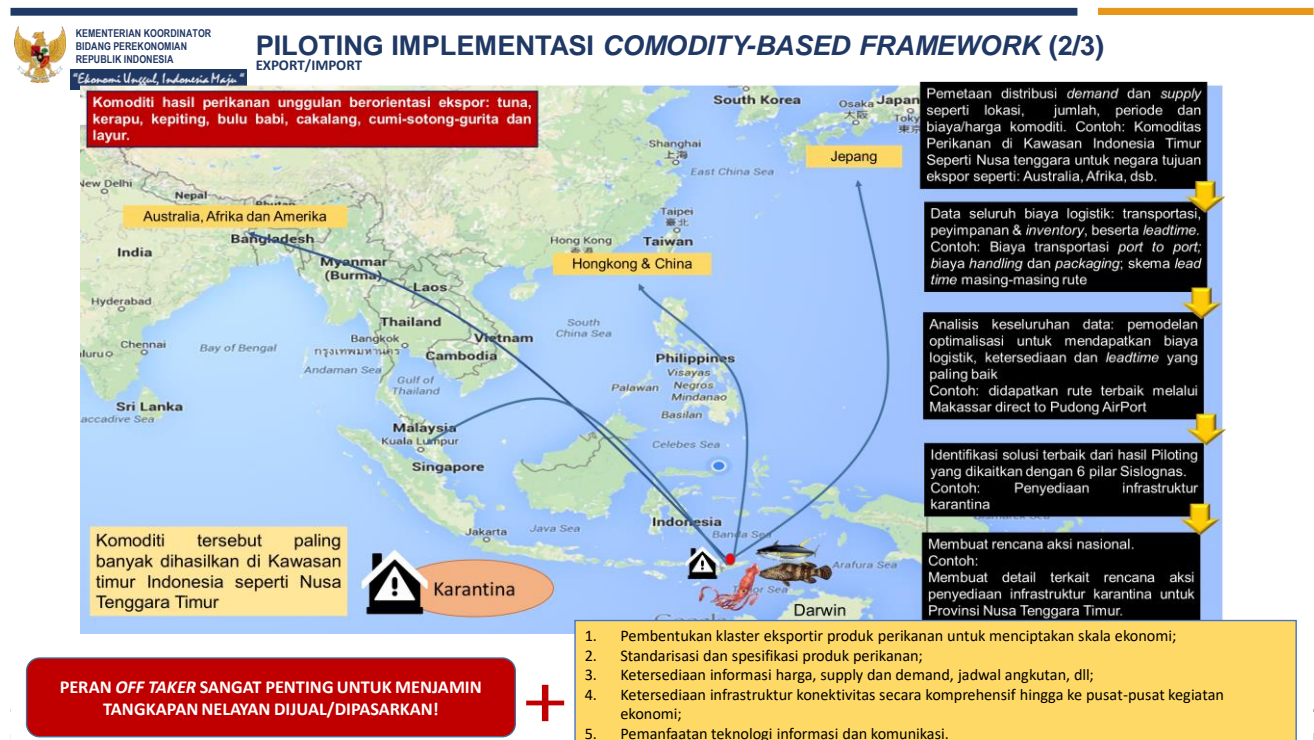
Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2021

#### 4.1.2 KOMODITAS 2. MAKANAN LAUT

Berbagai bentuk makanan laut (berbagai jenis ikan, kepiting, cumi-cumi/gurita, dll.) merupakan komoditas ekspor yang sangat potensial, terutama yang berasal dari Indonesia bagian timur. Masalah utama yang dialami sekarang adalah terbatasnya ketersediaan infrastruktur dan peralatan pendukung untuk melakukan pengiriman beku/segar (*cold-chain logistics*), mulai dari fasilitas pengolahan hingga pengiriman ke pelanggan secara efektif dan efisien, terutama dari wilayah Indonesia timur. Berikut analisis awal tentang makanan laut dari Kemenko Perekonomian.



Gambar 14. Skenario Implementasi Piloting Framework Komoditas Makanan Laut



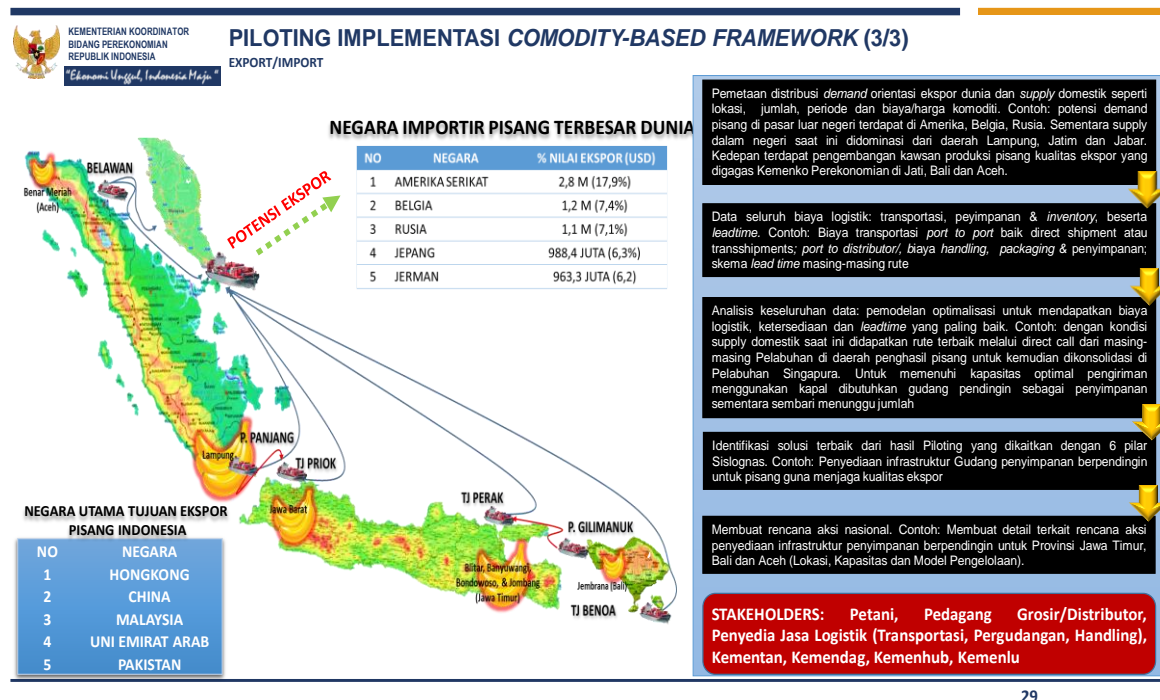
Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2021

#### 4.1.3 KOMODITAS 3. PISANG

Indonesia adalah salah satu produsen pisang terbesar di dunia, tetapi sebagian besar produksinya hanyalah untuk konsumsi dalam negeri, dengan persentase pangsa pasar ekspor yang sangat kecil. Sebagian besar perkebunan pisang di Indonesia saat ini dilakukan dengan cara tradisional dan didistribusikan secara lokal.

Baru-baru ini, beberapa perusahaan besar mulai menginvestasikan sumber daya mereka untuk mengelola perkebunan pisang modern di Indonesia. Tantangan berikutnya adalah memastikan ketersediaan *cold chain* dari perkebunan ke pelanggan secara tepat waktu dan efisien, terutama dari wilayah perkebunan yang relatif terpencil. Berikut analisis awal tentang pisang dari Kemenko Perekonomian.

Gambar 15. Skenario Implementasi Piloting Framework Komoditas Pisang



Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2021

## 5. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

### 5.1 KESIMPULAN

Studi ini telah melakukan kajian menyeluruh terkait Sislognas dengan berbagai permasalahannya. Dari hasil kajian dengan menggunakan berbagai pendekatan, maka direkomendasikan agar implementasi Sislognas hendaknya lebih berfokus pada penggunaan inisiatif peningkatan logistik berbasis komoditas tertentu, dengan didukung oleh *key enabler*. Selain itu, ditekankan pentingnya organisasi yang mempunyai kewenangan yang kuat dalam mengimplementasikan Sislognas, sehingga dapat melaksanakan rencana aksi yang sudah disepakati bersama agar dapat mencapai efisiensi logistik yang ditargetkan.

Kemenko Perekonomian telah mengambil langkah-langkah strategis untuk meninjau dan menyempurnakan Sislognas yang ada sekarang, dengan tujuan agar semua K/L terkait menyepakati bersama tentang pendekatan, kerangka kerja, dan langkah ke depan yang akan dilaksanakan. Namun, berdasarkan laporan ini, diketahui masih banyak kegiatan yang perlu dilakukan untuk dapat mengimplementasikan pendekatan dan kerangka kerja dengan baik.

Studi ini menggarisbawahi faktor kesuksesan utama (*key success factors*) dalam penerapan Sislognas yang dapat dibagi menjadi dua hal.

1. Memiliki sponsor yang tepat serta dapat memastikan dukungan yang diperlukan, terutama untuk memastikan terbentuknya organisasi koordinasi logistik di masa depan yang berkemampuan melaksanakan rencana yang telah dibuat.
2. Memiliki tim yang berdedikasi penuh (dapat diawali dengan sejenis gugus tugas) untuk segera memulai serta mengoordinasikan berbagai kegiatan yang direncanakan, dengan didukung staf yang memiliki kompetensi dan kemampuan yang tepat di bidang logistik dan perdagangan.

Adapun beberapa hal penting yang harus ditekankan terkait kerangka regulasi adalah sebagai berikut.

1. Kerangka regulasi harus merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari suatu dokumen perencanaan.
2. Hadirnya UU Cipta Kerja telah membawa perubahan mengenai ketentuan dan pengaturan tentang angkutan. Beberapa ketentuan angkutan telah dihapus.
3. Pemerintah telah menerbitkan empat PP untuk pengaturan lebih detail dan teknis bagi angkutan udara, angkutan laut, angkutan jalan raya, dan angkutan kereta api. Masing-masing PP ini memberikan ketentuan yang lebih *up to date* bagi pelaksanaan angkutan.
4. Peraturan selevel menteri sudah ada yang *up to date* untuk menindaklanjuti PP terbaru, seperti yang terdapat pada angkutan udara.
5. Walau terdapat PP terbaru untuk penyelenggaraan angkutan jalan raya, peraturan ini masih belum memasukkan ketentuan tentang angkutan barang melalui platform tertentu.

Studi ini juga menekankan pentingnya kelembagaan yang kuat karena hal-hal berikut.

1. Kelembagaan diperlukan untuk menjalankan fungsi koordinasi, penetapan kebijakan, dan monitoring/evaluasi Sislognas.
2. Anggota dan struktur kelembagaan bersifat dinamis, mengikuti pemetaan pemangku kepentingan sesuai dengan perkembangan bidang logistik.
3. Instrumen hukum yang sesuai untuk pembentukan kelembagaan adalah Peraturan Presiden. Opsinya adalah membentuk Perpres baru atau sekaligus memperkuat Perpres Nomor 26 Tahun 2012.

## 5.2 REKOMENDASI

Rekomendasi utama perbaikan Sislognas serta penyusunan kelembagaan dan regulasi secara garis besar sebagai berikut.

1. Membuat inisiatif perbaikan di sektor logistik dengan berbasis komoditas. Inisiatif tersebut dapat difokuskan pada komoditas utama dan penting (makanan, kesehatan, energi, bahan bangunan, dll.) serta menggunakan analitik untuk dapat mengidentifikasi peluang perbaikan. Inisiatif ini dapat dilakukan melalui beberapa fase di mana untuk setiap fase perlu dibuatkan rencana tahunannya
2. Menggunakan keenam pendorong utama (*key driver*) yang disebut di dalam Sislognas untuk dapat memerinci lebih lanjut inisiatif yang dibuat tersebut.
3. Melakukan identifikasi struktur organisasi permanen yang tepat untuk dapat mengoordinasikan kegiatan perbaikan logistik di Indonesia antar K/L terkait, termasuk fase transisinya jika diperlukan.
4. Menyusun kembali Cetak Biru Sislognas dan menjadikan kerangka regulasi sebagai bagian integral dalam matriks rencana aksi.
5. Menyusun Perpres Kelembagaan Sislognas.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Amiruddin dan Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Grafindo Persada, Jakarta: 2004.
- Asshiddiqie, Jimly. “Hukum Acara Pengujian Undang-Undang”. Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta: 2006.
- De Groot R. 2006. “Function-Analysis and Valuation as a tool to Assess Land Use Conflicts in Planning for Sustainable, Multi-Functional Landscapes”. *Landscape and Urban Planning*. 75 (3-4): 175-186. <http://doi.org/fmnb7d>.
- Farida, Maria. *Ilmu Perundang-undangan I: Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*. PT Kanisius: Jakarta, 2007.
- Laporan Kajian *Background Study* Reformasi Regulasi untuk RPJMN 2020-2024.
- Manan, Bagir. *Peraturan Kebijakan. Varia Peradilan I*, Jakarta: 2008.
- Reed M.S., Graves A., Dandy N., Posthumus H., Hubacek K., Morris J., Prell C., Quinn C.H., Stringer L.C. 2009. “Who's in and Why? A Typology of Stakeholders Analysis Methods for Natural Resource Management”. *Journal of Environmental Management*. 90(5): 1933-1949. <http://doi.org/fjct26>
- The World Bank. “Country Procurement Assessment Report (CPAR): Reforming the Public Procurement System”. Report No. 21823-IND.

# LAMPIRAN I. ANALISIS REGULASI SISLOGNAS

## BIDANG PENGANGKUTAN

### LATAR BELAKANG

Regulasi yang dianalisis merupakan seluruh peraturan perundang-undangan yang berkenaan dengan usaha pengangkutan. Pada kajian ini, ditelaah regulasi pada empat jenis moda pengangkutan, yaitu angkutan udara, angkutan laut, angkutan jalan raya, dan angkutan kereta api. Selain itu, peraturan umum yang berkaitan dengan usaha pengangkutan seperti perizinan juga dianalisis dalam kajian ini. Proses kajian ini dilakukan pada peraturan berbentuk UU, PP, Perpres, Peraturan Menteri, sampai Peraturan Dirjen terkait.

Perundang-undangan terkait Sislognas sangat luas dan membutuhkan waktu serta tenaga yang lebih banyak untuk dapat melakukan *Regulatory Impact Analysis* (RIA) terhadap semua aturan tersebut. Oleh karena itu, analisis regulasi Sislognas pada kajian ini dibatasi pada sektor pengangkutan. Dalam kajian ini, sebanyak 11 peraturan dianalisis dan hanya terbatas pada usaha pengangkutan. Diharapkan setelah terbentuk kelembagaan yang dapat menjalankan fungsi koordinasi, penetapan kebijakan dan monitoring/evaluasi Sislognas, maka ke depannya akan dibuat RIA untuk sektor-sektor lain.

### METODE ANALISIS

Metode untuk melakukan analisis peraturan Sislognas adalah sebagai berikut.

**1. Inventarisasi hukum positif**, yang merupakan kegiatan pendahuluan untuk mengetahui ketentuan norma hukum positif (*existing law*) yang mengatur tentang Sislognas. Ada tiga kegiatan pokok dalam kegiatan menginventarisasi hukum<sup>10</sup>.

- Penetapan kriteria identifikasi norma hukum positif, yakni penetapan berdasarkan kriteria untuk masing-masing subsektor.
- Mengoleksi norma-norma yang telah diidentifikasi sebagai norma hukum.
- Melakukan pengorganisasian norma-norma yang telah diidentifikasi ke dalam satu sistem yang komprehensif.

*Output* dari kegiatan ini adalah tersusunnya satu daftar inventarisasi lengkap yang terkait Sislognas.

**2. Analisis regulasi dengan menelaah sinkronisasi peraturan perundang-undangan<sup>11</sup>.**

Sinkronisasi peraturan perundang-undangan dapat ditelaah baik secara vertikal maupun horizontal. Suatu telaah secara vertikal dilakukan dengan melihat beberapa asas perundang-undangan sebagai berikut.

---

<sup>10</sup> Amiruddin dan Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm. 121.

<sup>11</sup> Lihat *Ibid.* hlm. 128-129.

- Undang-undang tidak berlaku surut.
- Asas *lex superior derogate legi inferiori*; undang-undang yang lebih tinggi mengalahkan yang lebih rendah.
- Asas *lex specialis derogat legi generali*; undang-undang yang bersifat khusus mengesampingkan undang-undang yang bersifat umum.
- Asas *lex posterior derogate legi priori*; undang-undang yang berlaku belakangan mengalahkan undang-undang yang terdahulu.
- Undang-undang tidak dapat diganggu gugat.

Sementara telaah secara horizontal dilakukan dengan melihat relasi fungsional antar-regulasi secara konsisten. Analisis tersebut dapat mengungkapkan kelemahan-kelemahan peraturan perundang-undangan yang mengatur Sislognas.

Dengan demikian, digunakan satu metode **Regulatory Mapping (RegMap)**. RegMap dapat memperlihatkan profil regulasi dan ketentuan-ketentuan yang berlaku untuk Sislognas (misalnya acuan yuridis, ketentuan syarat, prosedur, biaya, batasan waktu, serta ketentuan delegatif kepada daerah). Lebih jauh lagi, dilakukan analisis antara lain terhadap regulasi, tetapi tidak terbatas pada hal-hal berikut.

- Kesesuaian regulasi dengan tujuan dan kesesuaian regulasi terhadap peraturan perundang-undangan lain (vertikal dan horizontal).
- Kesesuaian regulasi dengan prinsip ekonomi (kesesuaian kewenangan, keutuhan wilayah ekonomi nasional, persaingan sehat, kewajaran tarif, tidak ada hambatan hak akses masyarakat, dan lainnya).

Hasil dari analisis ini adalah adanya satu gambaran mendalam mengenai peraturan terkait Sislognas yang perlu diperbaiki atau bahkan dicabut.

## PERATURAN UMUM TERKAIT PERIZINAN USAHA

### a. UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (*Omnibus Law*)

Saat ini, pemerintah telah menerbitkan UU Cipta Kerja atau yang umum disebut *Omnibus Law*. UU Cipta Kerja merangkul seluruh undang-undang yang mengatur kemudahan berusaha dengan tujuan penyederhanaan regulasi, terutama dalam hal perizinan. Sektor transportasi termasuk dalam pengaturan undang-undang tersebut. Untuk itu, diperlukan penyesuaian aturan-aturan terkait implementasi perizinan usaha angkutan logistik.

UU Cipta Kerja telah memberikan kepastian dalam berusaha dan membawa arah baru bagi pelaksanaan perizinan. Perubahan utama dalam hal perizinan adalah hadirnya konsepsi perizinan berbasis risiko. Kriteria risiko yang ada dalam undang-undang ini adalah risiko rendah, risiko sedang-rendah, risiko sedang-tinggi, dan risiko tinggi. Usaha pengangkutan merupakan jenis usaha yang memiliki risiko tinggi. Untuk itu, diperlukan penyesuaian terhadap aturan-aturan terkait perizinan usaha pengangkutan. Penyesuaian tersebut terutama terhadap aturan yang mengatur Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) yang berpengaruh terhadap perizinan usaha angkutan.

### b. Peraturan Pemerintah (PP) No. 24 Tahun 2018

PP ini merupakan regulasi yang membawa arah baru bagi pelaksanaan pelayanan perizinan dengan hadirnya pelayanan perizinan terpadu berbasis elektronik atau yang dikenal dengan *One Single*

*Submission* (OSS). OSS memberikan kemudahan bagi pelaku usaha yang ingin melakukan pendirian usaha. Pelaku usaha yang akan mendirikan usaha cukup menempuh prosedur yang singkat dan hanya pada satu tempat serta dilakukan secara daring. Keberadaan OSS kemudian dapat memberikan kemudahan dalam hal prosedur, biaya pengurusan pendirian usaha yang lebih murah, dan waktu pengurusan lebih singkat.

Sistem ini menggantikan seluruh sistem pelayanan perizinan baik yang ada di level pusat maupun daerah. Dampak dari adanya PP ini dan hadirnya sistem OSS adalah pelaku usaha tidak perlu lagi mengurus perizinan yang banyak sebagai persyaratan dan bertemu dengan sejumlah pihak untuk menempuh prosedur perizinan. Dengan persyaratan yang ringkas, pelaku usaha logistik akan mendapat Nomor Induk Berusaha (NIB) yang berfungsi juga sebagai Tanda Daftar Perusahaan. Selain itu, pelaku usaha juga akan mendapat Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).

Sistem OSS juga mengacu pada Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) yang memuat jenis-jenis usaha. Saat ini, OSS memakai informasi KBLI 2020 yang tercantum dalam PP No. 5 Tahun 2021 dan Peraturan BPS No. 2 Tahun 2020. Merujuk pada dua aturan tersebut, pelaku usaha yang akan memulai kegiatan usaha diwajibkan untuk memenuhi:

- persyaratan dasar perizinan berusaha (meliputi kesesuaian kegiatan pemanfaatan ruang, persetujuan lingkungan, persetujuan bangunan gedung, dan sertifikat laik fungsi) dan/atau;
- perizinan berusaha berbasis risiko (legalitas yang diberikan kepada pelaku usaha untuk memulai dan menjalankan usaha dan/atau kegiatannya berdasarkan tingkat potensi terjadinya cedera atau kerugian dari suatu bahaya atau kombinasi kemungkinan dan akibat bahaya).

## **PERATURAN TERKAIT MASING-MASING JENIS MODA ANGKUTAN**

### **ANGKUTAN UDARA**

Kebijakan yang mengatur tentang angkutan udara adalah sebagai berikut.

#### **a. UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan**

UU ini hadir untuk mengatur secara komprehensif aktivitas penerbangan, termasuk angkutan udara. Definisi angkutan udara dalam UU ini adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain ataupun beberapa bandar udara. UU ini mencakup pengaturan dalam hal-hal berikut.

- Semua kegiatan penggunaan wilayah udara, navigasi penerbangan, pesawat udara, bandar udara, pangkalan udara, **angkutan udara**, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lain yang terkait, termasuk kelestarian lingkungan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- Semua pesawat udara asing yang melakukan kegiatan dari dan/atau ke wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- Semua pesawat udara Indonesia yang berada di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.



Kegiatan angkutan udara diklasifikasikan sebagai angkutan udara niaga dan non-niaga. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.

Jika dilihat dari lingkup operasional, angkutan udara dibagi menjadi dua klasifikasi. Pertama, angkutan udara dalam negeri yang mencakup kegiatan untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kedua, angkutan udara luar negeri yang merupakan kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebaliknya.

Pelaku usaha angkutan udara didefinisikan sebagai badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Analisis:

1. UU ini telah memberikan pengaturan yang lengkap terhadap angkutan udara, termasuk bagi pengangkut.
2. Persyaratan untuk perizinan angkutan udara masih cukup banyak. Angkutan udara memang memiliki risiko yang tinggi. Akan tetapi, tetap diperlukan penyederhanaan untuk persyaratan perizinan. Berkaitan dengan hal ini, masih terdapat ketentuan surat domisili sebagai syarat untuk mendapatkan izin angkutan niaga (Pasal 109). Keberadaan surat domisili sebagai syarat perizinan sudah dihapuskan karena dianggap memberatkan dan menambah prosedur bagi pendirian usaha. Penghapusan ini dilakukan saat hadirnya PP No. 24 Tahun 2018 tentang OSS. Untuk itu, perlu dilakukan revisi terhadap ketentuan ini, karena berpotensi memunculkan tumpang tindih pengaturan.
3. Perlu dilakukan penyesuaian dan revisi atas UU ini dengan mengubah persyaratan surat domisili.

b. PP No. 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penerbangan

PP No. 32 Tahun 2021 merupakan tindak lanjut dari hadirnya UU Cipta Kerja. PP ini mencakup beberapa pengaturan bagi angkutan udara, kelaikan pesawat udara, bandar udara, sampai dengan ketentuan tarif dan keselamatan. PP ini juga menyebutkan beberapa ketentuan terbaru yang sejalan dengan UU Cipta Kerja, yaitu dalam hal perizinan berusaha. Pengaturan baru yang terdapat dalam PP ini adalah tentang perizinan berusaha yang diselaraskan dengan ketentuan dalam UU Cipta Kerja.

Analisis:

1. PP ini telah memuat ketentuan yang sejalan dengan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang masih menjadi konsiderans utama dalam usaha penerbangan.
2. PP ini telah memuat ketentuan terbaru yang sesuai dengan UU Cipta Kerja. Akan tetapi, ketentuan detail mengenai klasifikasi usaha belum diatur dalam PP ini, ataupun diamanatkan kepada Peraturan Menteri.



3. PP ini tidak melanggar prinsip-prinsip kesatuan wilayah dan ekonomi. PP juga memberikan kesempatan yang sama bagi semua pihak.

c. Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 35 Tahun 2021

Permenhub No. 35 Tahun 2021 memberikan ketentuan pengaturan tentang angkutan udara yang sudah sejalan dengan PP No. 32/2021. Permenhub ini lebih banyak mengatur mengenai perizinan usaha, baik untuk angkutan udara, tanggung jawab penyelenggara, bandar udara, maupun sertifikasi bagi pekerja.

Analisis:

1. Permenhub ini telah sesuai dengan peraturan perizinan usaha seperti yang diatur dalam UU Cipta Kerja dan PP No. 24 Tahun 2018 tentang OSS.
2. Pada Pasal 34 diatur ketentuan tentang kompensasi bagi angkutan udara niaga berjadwal yang melakukan kegiatan ke daerah yang belum ada pelayanan. Kompensasi ini diberikan selama dua tahun dalam bentuk tidak adanya pesaing. Hal ini dapat menghambat perkembangan usaha angkutan udara niaga, sehingga ketentuan ini dapat membuka peluang bagi siapa pun yang akan berusaha di rute perintis.
3. Berkaitan dengan poin di atas, untuk mendorong tumbuh kembangnya angkutan niaga ke daerah terpencil atau perintis, pemerintah perlu memberikan insentif bagi pelaku usaha yang ingin membuka rute perintis. Insentif ini dapat berupa insentif pajak atau subsidi dalam bentuk pelatihan ketenagakerjaan.

d. Permenhub No. 90 Tahun 2018

Permenhub No. 90 Tahun 2018 merupakan salah satu peraturan mengenai teknis perizinan angkutan udara melalui OSS. Dalam peraturan ini, pembagian izin mengikuti yang tercantum di PP mengenai OSS.

Analisis:

Peraturan ini sudah mencakup keseluruhan aspek pelaksanaan perizinan usaha berbasis OSS. Tidak ada ketentuan yang bermasalah atau perlu dilakukan revisi. Selain itu, peraturan ini tidak mendiskriminasi kelompok usaha tertentu atau memberikan hambatan yang membebani pelaku usaha seperti pada prosedur dan biaya perizinan.

## ANGKUTAN LAUT

a. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan tertinggi yang mengatur mengenai angkutan laut adalah UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sejauh ini, belum ada UU terbaru yang mengatur tentang angkutan laut selain UU tersebut. Ruang lingkup dari UU ini berlaku untuk hal-hal sebagai berikut:

- Semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia.
- Semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia.
- Semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.

Jenis angkutan yang diatur dalam UU ini mencakup:

- angkutan laut;
- angkutan sungai dan danau; dan
- angkutan penyeberangan.

Masing-masing jenis moda pengangkutan kemudian dibagi lagi menjadi beberapa subjenis seperti pada angkutan laut, yang terdiri atas:

- angkutan laut dalam negeri;
- angkutan laut luar negeri;
- angkutan laut khusus; dan
- angkutan laut pelayaran-rakyat.

Pengaturan dalam UU ini juga mencakup trayek, perizinan usaha, tarif angkutan, dan kepelabuhanan.

Analisis:

1. Secara umum, tidak terdapat permasalahan krusial dalam UU No. 17 Tahun 2008. UU ini sudah memiliki pengaturan yang lengkap atas usaha pengangkutan laut, termasuk angkutan barang.
2. Diperlukan *update* atau revisi terkait ketentuan-ketentuan yang pengaturannya ada di *Omnibus Law*. Hal ini agar harmonisasi dan keselarasan antarperaturan di level pusat tidak terganggu. Selain itu, daerah sebagai pelaksana juga mendapat acuan yang pasti. Pada aspek lain, UU ini telah memberikan kesempatan seluas-luasnya tanpa ada diskriminasi usaha terhadap kelompok tertentu.
3. Pemodal asing memang dilarang untuk mendirikan sendiri usaha terkait jual beli dan sewa kapal. Akan tetapi, mereka dapat bekerja sama dengan perusahaan lokal untuk mendirikan usaha bersama. Peraturan ini terkesan menghambat perkembangan dunia usaha. Meski demikian, ketentuan ini bersifat afirmasi untuk melindungi usaha pelayaran dalam negeri yang skalanya tidak terlalu besar.

#### b. PP No. 31 Tahun 2021

PP ini mengatur tentang pembinaan angkutan pelayaran yang terdiri atas pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Pengaturan dimaksudkan dalam hal adanya norma, standar, prosedur, dan kriteria. Sementara itu, pengendalian mencakup perizinan usaha, sertifikasi, bimbingan, dan pelatihan. Sedangkan pengawasan mencakup beberapa kegiatan seperti audit, pengamatan, pemantauan, dan penegakan hukum.

Terbitnya PP ini mencabut beberapa ketentuan yang terdapat dalam PP No. 51 Tahun 2002, PP No. 61 Tahun 2009, PP No. 5 Tahun 2010, dan PP No. 20 Tahun 2010. Ketentuan yang tidak dicabut di masing-masing PP masih tetap berlaku.

Analisis:

PP ini sudah memiliki ketentuan-ketentuan yang berkenaan dengan seluruh kegiatan angkutan perairan dan yang terkait. Mekanisme perizinan berusaha juga sudah disesuaikan dengan ketentuan yang ada dalam UU Cipta Kerja dan PP tentang OSS. PP ini juga tidak mengandung ketentuan yang dapat berpotensi mendiskriminasi kelompok usaha tertentu. Ketentuan mengenai tarif juga tercantum

jelas, terutama dari kriteria penentuan tarif. Struktur tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kerangka tarif yang dikaitkan dengan:

- kekhususan jenis barang;
- bentuk kemasan;
- volume atau berat barang; dan
- jarak atau waktu tempuh.

Pemodal asing dapat bekerja sama dengan perusahaan lokal untuk mendirikan usaha jual beli atau penyewaan kapal. Ketentuan ini diperlukan untuk lebih mendorong perkembangan dunia usaha pelayaran dalam negeri.

## ANGKUTAN DARAT

### a. UU No. 22 Tahun 2009

Ruang lingkup UU ini adalah untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan;
- kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung lalu lintas serta angkutan jalan; dan
- kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.

Berkaitan dengan angkutan darat, terdapat beberapa ketentuan pengaturan mengenai angkutan, seperti jenis kendaraan, kualifikasi jalan yang boleh dilalui oleh angkutan barang, izin usaha pengangkutan barang, tarif angkutan barang, dokumen keabsahan barang, dan tempat penampungan barang.

Analisis:

1. UU ini telah memberikan pengaturan atas beberapa aspek mengenai angkutan barang jalan raya. Pengaturan yang ada sudah cukup lengkap terkait angkutan jalan raya. Termasuk di dalamnya izin usaha, pengaturan kendaraan pengangkut, dan klasifikasi jalan raya yang boleh dilalui.
2. UU ini mengatur ketentuan tentang angkutan multimoda. Keseluruhan pengaturan sudah mencakup hal-hal yang harus dipenuhi, terutama dalam perizinan usaha angkutan.
3. Secara umum, tidak ada permasalahan krusial yang dapat menghambat tumbuh kembangnya usaha angkutan.

### b. PP No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan dan Lalu Lintas Jalan

PP ini terbit setelah adanya UU Cipta Kerja. Sebagai salah satu jenis usaha, maka diperlukan pengaturan baru yang lebih sesuai dalam hal angkutan jalan. Pengaturan ini termasuk perizinan berusaha bagi angkutan barang. Klasifikasi angkutan serta kriteria pengawasan juga menjadi aspek pengaturan yang telah ada di PP ini. Saat ini, keberadaan subsidi angkutan di daerah masih belum terjangkau.

Analisis:

PP ini telah memuat ketentuan pengaturan yang lengkap mengenai angkutan barang yang beroperasi di jalan raya. Termasuk di dalamnya mengenai keselamatan angkutan. Terdapat pengaturan terhadap kelaikan angkutan. Kebijakan mengenai kelaikan jalan ini selanjutnya akan diatur dalam Peraturan Menteri (Permen). Meski demikian, diperlukan penyesuaian Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) terkait yang berbentuk Permen. Namun, Permen ini belum memberikan ketentuan tentang usaha angkutan barang berbasis platform.

## ANGKUTAN KERETA API

### a. UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Saat ini, aturan mengenai angkutan kereta api adalah UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pada UU ini, kebijakan tentang angkutan barang kereta api diatur pada Pasal 139 dengan menyebutkan empat klasifikasi angkutan barang, yaitu:

- barang umum;
- barang khusus;
- bahan berbahaya dan beracun; serta
- limbah bahan berbahaya dan beracun.

Bagi barang umum dan barang khusus, terdapat sejumlah ketentuan, yaitu:

- pemuatan, penyusunan, dan pembongkaran barang pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sesuai dengan klasifikasinya;
- keselamatan dan keamanan barang yang diangkut; serta
- gerbong yang digunakan sesuai dengan klasifikasi barang yang diangkut.

Sedangkan untuk bahan berbahaya dan beracun serta limbah bahan berbahaya dan beracun, terdapat beberapa ketentuan, yaitu:

- memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut;
- menggunakan tanda sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut; dan
- menyertakan petugas yang memiliki kualifikasi tertentu sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut.

Analisis:

UU ini masih relevan dengan kondisi saat ini. Peraturan mengenai angkutan perkeretaapian serta klasifikasi-klasifikasi mengenai jenis barang yang diangkut dan proteksi keselamatan atas barang tersebut sudah tercantum. UU ini juga tidak mendiskriminasi atau memberikan keuntungan lebih kepada satu golongan atau kelompok ekonomi tertentu.

Dari hal tersebut, kesimpulan yang didapat adalah sebagai berikut.

- I. Hadirnya UU Cipta Kerja telah membawa perubahan mengenai ketentuan dan pengaturan tentang angkutan. Beberapa ketentuan angkutan telah dihapus.

2. Pemerintah telah menerbitkan empat PP untuk pengaturan lebih detail dan teknis bagi angkutan udara, angkutan laut, angkutan jalan raya, dan angkutan kereta api. Masing-masing PP ini memberikan ketentuan yang lebih *up to date* bagi pelaksanaan angkutan.
3. Peraturan selevel menteri sudah ada yang *up to date* untuk menindaklanjuti PP terbaru, seperti yang terdapat pada angkutan udara.
4. Meski terdapat PP terbaru untuk penyelenggaraan angkutan jalan raya, kebijakan ini masih belum memasukkan ketentuan tentang angkutan barang melalui platform tertentu.

Dengan demikian, langkah-langkah yang bisa dilakukan selanjutnya adalah sebagai berikut.

1. Perlu adanya penyesuaian NSPK atas hadirnya UU Cipta Kerja, terutama di level Permen, dengan ketentuan perizinan sektor transportasi yang berkenaan juga dengan usaha pengangkutan.
2. Perlu dilakukan kembali penyisiran peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk penyelenggaraan angkutan.
3. Peraturan yang telah ada, termasuk yang terbaru, perlu ditinjau kembali untuk melihat kesesuaian dengan kemajuan zaman seperti pada PP angkutan jalan raya yang ternyata belum mengatur tentang angkutan melalui platform atau secara daring.
4. NSPK pada level Peraturan Menteri yang berkaitan dengan ketentuan-ketentuan teknis lainnya seperti keselamatan, keamanan dalam pengiriman barang, dan lainnya segera ditindaklanjuti.

## LAMPIRAN II. DAFTAR REGULASI

### DAFTAR REGULASI TERKAIT PERIZINAN

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
<b>Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan</b>			
Sertifikat Operator Pesawat Udara	<p>Pasal 41:</p> <p>(1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat.</p> <p>(2) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:</p> <p>a. sertifikat operator pesawat udara (<i>air operator certificate</i>), yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga; atau</p> <p>b. sertifikat pengoperasian pesawat udara (<i>operating certificate</i>), yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga.</p> <p>(3) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian serta pemohon mendemonstrasikan kemampuan pengoperasian pesawat udara.</p>	Ketentuan mengenai sertifikasi operator pesawat udara mengamanatkan adanya peraturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Sertifikat Operator Pesawat Udara	<p>Pasal 42:</p> <p>Untuk mendapatkan sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf a operator harus:</p> <p>a. memiliki izin usaha angkutan udara niaga;</p> <p>b. memiliki dan menguasai pesawat udara sesuai dengan izin usaha yang dimiliki;</p> <p>c. memiliki dan/atau menguasai personel pesawat udara yang kompeten dalam jumlah rasio yang memadai untuk mengoperasikan dan melakukan perawatan pesawat udara;</p> <p>d. memiliki struktur organisasi paling sedikit di bidang operasi, perawatan, keselamatan, dan jaminan kendali mutu;</p> <p>e. memiliki personel manajemen yang kompeten dengan jumlah memadai;</p> <p>f. memiliki dan/atau menguasai fasilitas pengoperasian pesawat udara;</p> <p>g. memiliki dan/atau menguasai persediaan suku cadang yang memadai;</p> <p>h. memiliki pedoman organisasi pengoperasian (<i>company operation manual</i>) dan pedoman organisasi perawatan (<i>company maintenance manual</i>);</p> <p>i. memiliki standar keandalan pengoperasian pesawat udara (<i>aircraft operating procedures</i>);</p> <p>j. memiliki standar perawatan pesawat udara;</p> <p>k. memiliki fasilitas dan pedoman pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara (<i>company training manuals</i>);</p> <p>l. memiliki sistem jaminan kendali mutu (<i>company quality assurance manuals</i>) untuk mempertahankan kinerja</p>	Ketentuan mengenai sertifikasi operator pesawat udara mengamanatkan adanya peraturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>operasi dan teknik secara terus-menerus; dan            m. memiliki pedoman sistem manajemen keselamatan (<i>safety management system manual</i>).</p>		
<p>Sertifikat Operator Pesawat Udara</p>	<p>Pasal 43:            Untuk memperoleh sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf b, operator harus memenuhi persyaratan:            a. memiliki izin kegiatan angkutan udara bukan niaga;            b. memiliki dan menguasai pesawat udara sesuai dengan izin kegiatan yang dimiliki;            c. memiliki dan/atau menguasai personel operasi pesawat udara dan personel ahli perawatan pesawat udara;            d. memiliki standar pengoperasian pesawat udara; dan            e. memiliki standar perawatan pesawat udara.</p>	<p>Ketentuan mengenai sertifikasi operator pesawat udara mengamanatkan adanya peraturan turunan dari menteri teknis terkait.</p>	<p>Kementerian Perhubungan</p>
<p>Sertifikat Operator Pesawat Udara</p>	<p>Pasal 44:            Setiap orang yang melanggar ketentuan sertifikat operasi pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:            a. peringatan; b. pembekuan sertifikat; dan/atau c. pencabutan sertifikat.</p>	<p>Ketentuan mengenai sertifikasi operator pesawat udara mengamanatkan adanya peraturan turunan dari menteri teknis terkait.</p>	<p>Kementerian Perhubungan</p>
<p>Sertifikat Operator Pesawat Udara</p>	<p>Pasal 45:            Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur memperoleh sertifikat operator pesawat udara atau sertifikat pengoperasian pesawat udara dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.</p>	<p>Ketentuan mengenai sertifikasi operator pesawat udara mengamanatkan adanya peraturan turunan dari menteri teknis terkait.</p>	<p>Kementerian Perhubungan</p>
<p>Angkutan Udara Niaga</p>	<p>Pasal 83:            (1) Kegiatan angkutan udara terdiri atas:            (a) angkutan udara niaga; dan            (b) angkutan udara bukan niaga.            (2) Angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:            a. angkutan udara niaga dalam negeri; dan b. angkutan udara niaga luar negeri.            (3) Kegiatan angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dapat dilakukan secara berjadwal dan/atau tidak berjadwal oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional dan/atau asing untuk mengangkut penumpang dan kargo atau khusus mengangkut kargo.</p>	<p>Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.</p>	<p>Kementerian Perhubungan</p>

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Udara Niaga	Pasal 84: Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga.	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Niaga	Pasal 85: (1) Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga berjadwal. (2) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara dapat melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal setelah mendapat persetujuan dari Menteri. (3) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal yang bersifat sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilakukan atas inisiatif instansi Pemerintah dan/atau atas permintaan badan usaha angkutan udara niaga nasional. (4) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menyebabkan terganggunya pelayanan pada rute yang menjadi tanggung jawabnya dan pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya.	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Niaga	Pasal 86: (1) Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dan/atau perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing untuk mengangkut penumpang dan kargo berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral. (2) Dalam hal angkutan udara niaga berjadwal luar negeri merupakan bagian dari perjanjian multilateral yang bersifat multisektoral, pelaksanaan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri tetap harus diatur melalui perjanjian bilateral. (3) Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan ( <i>fairness</i> ) dan timbal balik ( <i>reciprocity</i> ).	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Niaga	Pasal 87: (1) Dalam hal Indonesia melakukan perjanjian plurilateral mengenai angkutan udara dengan suatu organisasi komunitas negara asing, pelaksanaan perjanjian dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral dengan masing-masing negara anggota komunitas tersebut. (2) Dalam hal Indonesia sebagai anggota dari suatu organisasi komunitas negara yang melakukan perjanjian plurilateral mengenai angkutan udara dengan suatu organisasi komunitas negara lain, pelaksanaan perjanjian dilakukan berdasarkan ketentuan yang disepakati dalam perjanjian tersebut.	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan



PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 88:</p> <p>(1) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dapat melakukan kerja sama angkutan udara dengan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional lainnya untuk melayani angkutan dalam negeri dan/atau luar negeri.</p> <p>(2) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan udara asing untuk melayani angkutan udara luar negeri.</p>	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 89:</p> <p>(1) Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing khusus mengangkut kargo dapat menurunkan dan menaikkan kargo di wilayah Indonesia berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dan pelaksanaannya melalui mekanisme yang mengikat para pihak.</p> <p>(2) Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan dan timbal balik.</p> <p>(3) Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing khusus mengangkut kargo sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus merupakan perusahaan angkutan udara niaga yang telah ditunjuk oleh negara yang bersangkutan dan mendapat persetujuan Pemerintah Republik Indonesia.</p>	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 90:</p> <p>(1) Pembukaan pasar angkutan udara menuju ruang udara tanpa batasan hak angkut udara (<i>open sky</i>) dari dan ke Indonesia untuk perusahaan angkutan udara niaga asing dilaksanakan secara bertahap berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dan pelaksanaannya melalui mekanisme yang mengikat para pihak.</p> <p>(2) Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan dan timbal balik.</p>	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 91:</p> <p>(1) Angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal.</p> <p>(2) Angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan persetujuan terbang (<i>flight approval</i>).</p> <p>(3) Badan usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara dapat melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal setelah mendapat persetujuan Menteri.</p> <p>(4) Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal yang bersifat sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (3)</p>	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>dapat dilakukan atas inisiatif instansi Pemerintah, pemerintah daerah dan/atau badan usaha angkutan udara niaga nasional.</p> <p>(5) Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak menyebabkan terganggunya pelayanan angkutan udara pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya.</p>		
Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 92:</p> <p>Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dapat berupa:</p> <p>a. rombongan tertentu yang mempunyai maksud dan tujuan yang sama bukan untuk tujuan wisata (<i>affinity group</i>);</p> <p>b. kelompok penumpang yang membeli seluruh atau sebagian kapasitas pesawat untuk melakukan paket perjalanan termasuk pengaturan akomodasi dan transportasi lokal (<i>inclusive tour charter</i>);</p> <p>c. seseorang yang membeli seluruh kapasitas pesawat udara untuk kepentingan sendiri (<i>own use charter</i>);</p> <p>d. taksi udara (<i>air taxi</i>); atau</p> <p>e. kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal lainnya.</p>	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 93:</p> <p>(1) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Menteri.</p> <p>(2) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh perusahaan angkutan udara niaga asing wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Menteri setelah mendapat persetujuan dari menteri terkait.</p>	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 94:</p> <p>(1) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing yang melayani rute ke Indonesia dilarang mengangkut penumpang dari wilayah Indonesia, kecuali penumpangnya sendiri yang diturunkan pada penerbangan sebelumnya (<i>in-bound traffic</i>).</p> <p>(2) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif.</p> <p>(3) Prosedur dan tata cara pengenaan sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Pemerintah mengenai penerimaan negara bukan pajak.</p>	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 95:</p> <p>(1) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing khusus pengangkut kargo yang melayani rute ke Indonesia dilarang mengangkut kargo dari wilayah Indonesia, kecuali dengan izin Menteri.</p> <p>(2) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing khusus pengangkut kargo yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif.</p>	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	(3) Besaran denda administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Pemerintah mengenai penerimaan negara bukan pajak.		
Angkutan Udara Niaga	Pasal 96: Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan udara niaga, kerja sama angkutan udara, dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.	Untuk pengaturan angkutan udara niaga mewajibkan aturan turunan setingkat menteri.	Kementerian Perhubungan
Pelayanan Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Pasal 97: (1) Pelayanan yang diberikan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam menjalankan kegiatannya dapat dikelompokkan paling sedikit dalam: a. pelayanan dengan standar maksimum ( <i>full services</i> ); b. pelayanan dengan standar menengah ( <i>medium services</i> ); atau c. pelayanan dengan standar minimum ( <i>no frills</i> ). (2) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a adalah bentuk pelayanan maksimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan sesuai dengan jenis kelas pelayanan penerbangan. (3) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b adalah bentuk pelayanan sederhana yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan. (4) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c adalah bentuk pelayanan minimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan. (5) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam menetapkan kelas pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memberitahukan kepada pengguna jasa tentang kondisi dan spesifikasi pelayanan yang disediakan.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Pelayanan Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Pasal 98: (1) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang pelayanannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97 ayat (1) huruf b dan huruf c merupakan badan usaha yang berbasis biaya operasi rendah. (2) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Pelayanan Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Pasal 99: (1) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang berbasis biaya operasi rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 harus mengajukan permohonan izin kepada Menteri. (2) Menteri menetapkan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setelah memenuhi persyaratan yang ditetapkan. (3) Terhadap badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus dilakukan evaluasi secara periodik.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Pelayanan Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Pasal 100: Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal diatur dengan Peraturan Menteri.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Bukan Niaga	Pasal 101: (1) Kegiatan angkutan udara bukan niaga dapat dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, lembaga tertentu, orang perseorangan, dan/atau badan usaha Indonesia lainnya. (2) Kegiatan angkutan udara bukan niaga berupa: a. angkutan udara untuk kegiatan keudaraan ( <i>aerial work</i> ); b. angkutan udara untuk kegiatan pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara; atau c. angkutan udara bukan niaga lainnya yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara niaga.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Bukan Niaga	Pasal 102: (1) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga dilarang melakukan kegiatan angkutan udara niaga, kecuali atas izin Menteri. (2) Izin Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diberikan kepada pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga untuk melakukan kegiatan angkutan penumpang dan barang pada daerah tertentu, dengan memenuhi persyaratan tertentu, dan bersifat sementara. (3) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa: a. peringatan; b. pembekuan izin; dan/atau c. pencabutan izin.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Bukan Niaga	Pasal 103: Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan udara bukan niaga, tata cara, dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Perintis	Pasal 104: 1) Angkutan udara perintis wajib diselenggarakan oleh Pemerintah, dan pelaksanaannya dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional berdasarkan perjanjian dengan Pemerintah. (2) Dalam penyelenggaraan angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemerintah daerah wajib menjamin tersedianya lahan, prasarana angkutan udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta kompensasi lainnya. (3) Angkutan udara perintis dilaksanakan secara terpadu dengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah. (4) Angkutan udara perintis dievaluasi oleh Pemerintah setiap tahun. (5) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat mengubah suatu rute angkutan udara perintis menjadi rute komersial.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Udara Perintis	Pasal 105: Dalam keadaan tertentu angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (1) dapat dilakukan oleh pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Perintis	Pasal 106: (1) Badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (1) dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 diberi kompensasi untuk menjamin kelangsungan pelayanan angkutan udara perintis sesuai dengan rute dan jadwal yang telah ditetapkan. (2) Kompensasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa: a. pemberian rute lain di luar rute perintis bagi badan usaha angkutan udara niaga berjadwal untuk mendukung kegiatan angkutan udara perintis; b. bantuan biaya operasi angkutan udara; dan/atau c. bantuan biaya angkutan bahan bakar minyak. (3) Pelaksana kegiatan angkutan udara perintis dikenakan sanksi administratif berupa tidak diperkenankan mengikuti pelelangan tahun berikutnya dalam hal tidak melaksanakan kegiatan sesuai dengan kontrak pekerjaan tahun berjalan.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Udara Perintis	Pasal 107: Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan udara perintis diatur dengan Peraturan Menteri.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Perizinan Angkutan Udara Niaga	Pasal 108: 1) Kegiatan angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (1) huruf a dilakukan oleh badan usaha di bidang angkutan udara niaga nasional. (2) Badan usaha angkutan udara niaga nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1), seluruh atau sebagian besar modalnya, harus dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia. (3) Dalam hal modal badan usaha angkutan udara niaga nasional yang dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terbagi atas beberapa pemilik modal, salah satu pemilik modal nasional harus tetap lebih besar dari keseluruhan pemilik modal asing ( <i>single majority</i> ).	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Perizinan Angkutan Udara Niaga	Pasal 109: (1) Untuk mendapatkan izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108, paling sedikit harus memenuhi persyaratan: a. akta pendirian badan usaha Indonesia yang usahanya bergerak di bidang angkutan udara niaga berjadwal atau angkutan udara niaga tidak berjadwal dan disahkan oleh Menteri yang berwenang; b. nomor pokok wajib pajak (NPWP); c. surat keterangan domisili yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang; d. surat persetujuan dari instansi yang bertanggung jawab di bidang penanaman modal apabila yang	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>bersangkutan menggunakan fasilitas penanaman modal;  e. tanda bukti modal yang disetor;  f. garansi/jaminan bank; dan  g. rencana bisnis untuk kurun waktu paling singkat 5 (lima) tahun.  (2) Dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e diserahkan dalam bentuk salinan yang telah dilegalisasi oleh instansi yang mengeluarkan, dan dokumen aslinya ditunjukkan kepada Menteri.</p>		
Perizinan Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 110:  (1) Rencana bisnis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 ayat (1) huruf g paling sedikit memuat:  a. jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan;  b. rencana pusat kegiatan operasi penerbangan dan rute penerbangan bagi badan usaha angkutan udara niaga berjadwal;  c. rencana pusat kegiatan operasi penerbangan bagi badan usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal;  d. aspek pemasaran dalam bentuk potensi permintaan pasar angkutan udara;  e. sumber daya manusia yang terdiri dari manajemen, teknisi, dan personel pesawat udara;  f. kesiapan atau kelayakan operasi; dan  g. analisis dan evaluasi aspek ekonomi dan keuangan    (2) Penentuan dan penetapan lokasi pusat kegiatan operasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan oleh Menteri paling sedikit dengan mempertimbangkan:  a. rencana tata ruang nasional;  b. pertumbuhan kegiatan ekonomi; dan  c. keseimbangan jaringan dan rute penerbangan nasional.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Perizinan Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 111:  (1) Orang perseorangan dapat diangkat menjadi direksi badan usaha angkutan udara niaga, dengan memenuhi persyaratan:  a. memiliki kemampuan operasi dan manajerial pengelolaan usaha angkutan udara niaga; telah dinyatakan lulus uji kepatutan dan uji kelayakan oleh Menteri;  b. tidak pernah terlibat tindak pidana berdasarkan putusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum tetap yang terkait dengan penyelenggaraan angkutan udara; dan  c. pada saat memimpin badan usaha angkutan udara niaga, badan usahanya tidak pernah dinyatakan pailit sesuai dengan peraturan perundang-undangan.  (2) Persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku bagi direktur utama badan usaha angkutan udara niaga.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Perizinan Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 112:</p> <p>(1) Izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 ayat (1) berlaku selama memegang izin masih menjalankan kegiatan angkutan udara secara nyata dengan terus-menerus mengoperasikan pesawat udara sesuai dengan izin yang diberikan.</p> <p>(2) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dievaluasi setiap tahun.</p> <p>(3) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) digunakan sebagai pertimbangan untuk tetap diperbolehkan menjalankan kegiatan usahanya.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Perizinan Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 113:</p> <p>(1) Izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 ayat (1) dilarang dipindahtangankan kepada pihak lain sebelum melakukan kegiatan usaha angkutan udara secara nyata dengan mengoperasikan pesawat udara sesuai dengan izin usaha yang diberikan.</p> <p>(2) Pindahtanganan izin usaha angkutan udara niaga hanya dapat dilakukan setelah pemegang izin usaha beroperasi dan mendapatkan persetujuan Menteri.</p> <p>(3) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa pencabutan izin.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Perizinan Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 114</p> <p>Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara, dan prosedur memperoleh izin usaha angkutan udara niaga dan pengangkatan direksi perusahaan angkutan udara niaga diatur dengan Peraturan Menteri.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Kewajiban Pemegang Izin Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 118:</p> <p>(1) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga wajib:</p> <p>a. melakukan kegiatan angkutan udara secara nyata paling lambat 12 (dua belas) bulan sejak izin diterbitkan dengan mengoperasikan minimal jumlah pesawat udara yang dimiliki dan dikuasai sesuai dengan lingkup usaha atau kegiatannya;</p> <p>b. memiliki dan menguasai pesawat udara dengan jumlah tertentu;</p> <p>c. mematuhi ketentuan wajib angkut, penerbangan sipil, dan ketentuan lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan;</p> <p>d. menutup asuransi tanggung jawab pengangkut dengan nilai pertanggungan sebesar santunan penumpang angkutan udara niaga yang dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi;</p> <p>e. melayani calon penumpang secara adil tanpa diskriminasi atas dasar suku, agama, ras, antargolongan, serta strata ekonomi dan sosial;</p> <p>f. menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara, termasuk keterlambatan dan pembatalan penerbangan, setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri;</p> <p>g. menyerahkan laporan kinerja keuangan yang telah diaudit oleh kantor akuntan publik terdaftar yang sekurang-kurangnya memuat neraca, laporan rugi laba, arus kas, dan rincian biaya, setiap tahun paling lambat akhir bulan April tahun berikutnya kepada Menteri;</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>h. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab atau pemilik badan usaha angkutan udara niaga, domisili badan usaha angkutan udara niaga dan pemilikan pesawat udara kepada Menteri; dan</p> <p>i. memenuhi standar pelayanan yang ditetapkan.</p> <p>(2) Pesawat udara dengan jumlah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, untuk:</p> <p>a. angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani;</p> <p>b. angkutan udara niaga tidak berjadwal memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan daerah operasi yang dilayani; dan</p> <p>c. angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute atau daerah operasi yang dilayani.</p> <p>(3) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan usaha, dan lembaga tertentu diwajibkan:</p> <p>a. mengoperasikan pesawat udara paling lambat 12 (dua belas) bulan setelah izin kegiatan diterbitkan;</p> <p>b. mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan sipil dan peraturan perundang-undangan lain yang berlaku;</p> <p>c. menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri; dan</p> <p>d. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab, kepemilikan pesawat udara, dan/atau domisili kantor pusat kegiatan kepada Menteri.</p> <p>(4) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang dilakukan oleh orang perseorangan diwajibkan:</p> <p>a. mengoperasikan pesawat udara paling lambat 12 (dua belas) bulan setelah izin kegiatan diterbitkan;</p> <p>b. mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan sipil dan peraturan perundang-undangan lain;</p> <p>c. menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri; dan</p> <p>d. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab, kepemilikan pesawat udara, dan/atau domisili pemegang izin kegiatan kepada Menteri.</p>		
Kewajiban Pemegang Izin Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 119:</p> <p>(1) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang tidak melakukan kegiatan angkutan udara secara nyata dengan mengoperasikan pesawat udara selama 12 (dua belas) bulan berturut-turut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf a, ayat (3) huruf a, dan ayat (4) huruf a, izin usaha angkutan udara niaga atau izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan



PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>diterbitkan tidak berlaku dengan sendirinya.</p> <p>(2) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf c dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin serta denda.</p> <p>(3) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf d dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.</p> <p>(4) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (3) huruf b dan ayat (4) huruf b dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin serta denda.</p>		
Kewajiban Pemegang Izin Angkutan Udara Niaga	<p>Pasal 120:</p> <p>Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban pemegang izin angkutan udara, persyaratan, tata cara, dan prosedur peneanaan sanksi diatur dengan Peraturan Menteri.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tarif Angkutan Udara	<p>Pasal 126:</p> <p>(1) Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kargo.</p> <p>(2) Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas golongan tarif pelayanan kelas ekonomi dan non-ekonomi.</p> <p>(3) Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan komponen:</p> <p>a. tarif jarak;</p> <p>b. pajak;</p> <p>c. iuran wajib asuransi; dan</p> <p>d. biaya tustlah/tambahan (<i>surcharge</i>).</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tarif Angkutan Udara	<p>Pasal 127:</p> <p>(1) Hasil perhitungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (3) merupakan batas atas tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri.</p> <p>(2) Tarif batas atas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri dengan mempertimbangkan aspek perlindungan konsumen dan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dari persaingan tidak sehat.</p> <p>(3) Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri yang ditetapkan oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dipublikasikan kepada konsumen.</p> <p>(4) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dilarang menjual harga tiket kelas ekonomi melebihi tarif batas atas yang ditetapkan Menteri.</p> <p>(5) Badan usaha angkutan udara yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dikenakan sanksi administratif berupa sanksi peringatan dan/atau pencabutan izin rute penerbangan.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Tarif Angkutan Udara	<p>Pasal 128:</p> <p>(1) Tarif penumpang pelayanan non-ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan kargo berjadwal dalam negeri ditentukan berdasarkan mekanisme pasar.</p> <p>(2) Tarif angkutan udara niaga untuk penumpang dan angkutan kargo tidak berjadwal dalam negeri ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tarif Angkutan Udara	<p>Pasal 129:</p> <p>Tarif penumpang angkutan udara niaga dan angkutan kargo berjadwal luar negeri ditetapkan dengan berpedoman pada hasil perjanjian angkutan udara bilateral atau multilateral.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tarif Angkutan Udara	<p>Pasal 130:</p> <p>Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi dan angkutan udara perintis serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Pengangkutan Barang Khusus dan Berbahaya	<p>Pasal 136:</p> <p>(1) Pengangkutan barang khusus dan berbahaya wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan.</p> <p>(2) Barang khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa barang yang karena sifat, jenis, dan ukurannya memerlukan penanganan khusus.</p> <p>(3) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, atau bahan gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa, dan harta benda, serta keselamatan dan keamanan penerbangan.</p> <p>(4) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diklasifikasikan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. bahan peledak (<i>explosives</i>);</li> <li>b. gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (<i>compressed gases, liquified or dissolved under pressure</i>);</li> <li>c. cairan mudah menyala atau terbakar (<i>flammable liquids</i>);</li> <li>d. bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar (<i>flammable solids</i>);</li> <li>e. bahan atau barang pengoksidasi (<i>oxidizing substances</i>);</li> <li>f. bahan atau barang beracun dan mudah menular (<i>toxic and infectious substances</i>);</li> <li>g. bahan atau barang radioaktif (<i>radioactive material</i>);</li> <li>h. bahan atau barang perusak (<i>corrosive substances</i>);</li> <li>i. cairan, aerosol, dan <i>jelly</i> (<i>liquids, aerosols, and gels</i>) dalam jumlah tertentu; atau</li> <li>j. bahan atau zat berbahaya lainnya (<i>miscellaneous dangerous substances</i>).</li> </ul> <p>(5) Badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait untuk sanksi administrasi dan tata cara prosedur pengangkutan.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Pengangkutan Barang Khusus dan Berbahaya	Pasal 137: Ketentuan lebih lanjut mengenai prosedur dan tata cara peneanaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (5) diatur dengan Peraturan Menteri.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait untuk sanksi administrasi dan tata cara prosedur pengangkutan.	Kementerian Perhubungan
Pengangkutan Barang Khusus dan Berbahaya	Pasal 138: (1) Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, atau pengirim yang menyerahkan barang khusus dan/atau berbahaya wajib menyampaikan pemberitahuan kepada pengelola pergudangan dan/atau badan usaha angkutan udara sebelum dimuat ke dalam pesawat udara. (2) Badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan pengangkutan barang khusus dan/atau barang berbahaya wajib menyediakan tempat penyimpanan atau penumpukan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan sistem dan prosedur penanganan barang khusus dan/atau berbahaya selama barang tersebut belum dimuat ke dalam pesawat udara. (3) Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, atau pengirim, badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pengangkutan barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait untuk sanksi administrasi dan tata cara prosedur pengangkutan.	Kementerian Perhubungan
Pengangkutan Barang Khusus dan Berbahaya	Pasal 139: Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara prosedur pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya serta peneanaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.	Mewajibkan aturan turunan dari menteri teknis terkait untuk sanksi administrasi dan tata cara prosedur pengangkutan.	Kementerian Perhubungan
Tanggung Jawab Pengangkut	Pasal 140: (1) Badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan. (2) Badan usaha angkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati. (3) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tanggung Jawab Pengangkut	Pasal 141: (1) Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara. (2) Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.            (3) Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.</p>		
Tanggung Jawab Pengangkut	<p>Pasal 142:            (1) Pengangkut tidak bertanggung jawab dan dapat menolak untuk mengangkut calon penumpang yang sakit, kecuali dapat menyerahkan surat keterangan dokter kepada pengangkut yang menyatakan bahwa orang tersebut diizinkan dapat diangkut dengan pesawat udara.            (2) Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib didampingi oleh seorang dokter atau perawat yang bertanggung jawab dan dapat membantunya selama penerbangan berlangsung.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tanggung Jawab Pengangkut	<p>Pasal 143:            Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tanggung Jawab Pengangkut	<p>Pasal 144:            Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tanggung Jawab Pengangkut	<p>Pasal 145:            Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tanggung Jawab Pengangkut	<p>Pasal 146:            Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tanggung Jawab Pengangkut	<p>Pasal 147:            (1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.            (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:</p>	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau</li> <li>b. memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.</li> </ul>		
Tanggung Jawab Pengangkut	<p>Pasal 148: Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 sampai dengan Pasal 147 tidak berlaku untuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. angkutan pos;</li> <li>b. angkutan penumpang dan/atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara negara; dan</li> <li>c. angkutan udara bukan niaga.</li> </ul>	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait	Kementerian Perhubungan
Tanggung Jawab Pengangkut	<p>Pasal 149: Ketentuan lebih lanjut mengenai batas waktu keterlambatan angkutan udara diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.</p>	Mewajibkan aturan turunan dari kementerian teknis terkait	Kementerian Perhubungan
<b>PP No. 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penerbangan</b>			
Jenis Kegiatan Angkutan Udara	<p>Pasal 47:</p> <p>(1) Kegiatan Angkutan Udara terdiri atas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Angkutan Udara Niaga; dan</li> <li>b. Angkutan Udara Bukan Niaga.</li> </ul> <p>(2) Angkutan Udara Niaga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Angkutan Udara Niaga dalam negeri; dan</li> <li>b. Angkutan Udara Niaga luar negeri.</li> </ul> <p>(3) Kegiatan Angkutan Udara Niaga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dapat dilakukan secara berjadwal dan/atau tidak berjadwal oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga nasional dan/atau asing untuk mengangkut penumpang dan Kargo atau khusus mengangkut Kargo.</p>	Tidak ada	Tidak ada
Angkutan Udara Niaga Dalam Negeri	<p>Pasal 48: Angkutan Udara Niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara nasional yang telah mendapatkan Perizinan Berusaha.</p>	Tidak ada	Tidak ada
Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri	<p>Pasal 49: (1) Angkutan Udara Niaga berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara nasional yang telah mendapat Perizinan Berusaha Angkutan Udara Niaga berjadwal.</p>	Tidak ada	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>(2) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara dapat melakukan kegiatan Angkutan Udara Niaga tidak berjadwal setelah mendapat persetujuan dari Menteri.</p> <p>(3) Kegiatan Angkutan Udara Niaga tidak berjadwal yang bersifat sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilakukan atas inisiatif instansi Pemerintah Pusat dan/atau atas permintaan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga nasional.</p> <p>(4) Kegiatan Angkutan Udara Niaga tidak berjadwal yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menyebabkan terganggunya pelayaran pada rute yang menjadi tanggung jawabnya dan pada rute yang masih dilayani oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal lainnya.</p>		
	<p>Pasal 50:</p> <p>(1) Kegiatan Angkutan Udara Niaga berjadwal hanya dapat dilakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga dan perusahaan Angkutan Udara asing yang telah mendapat persetujuan Rute Penerbangan dari Menteri.</p> <p>(2) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal nasional dan perusahaan Angkutan Udara asing dilarang melakukan penjualan Tiket Penerbangan sebelum persetujuan Rute Penerbangan diterbitkan.</p>	Tidak ada	Tidak ada
Perizinan Angkutan Udara Niaga Berjadwal oleh Asing	<p>Pasal 53:</p> <p>(1) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal Nasional dapat melakukan kerja sama Angkutan Udara dengan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal nasional lainnya untuk melayani angkutan dalam negeri dan/atau luar negeri.</p> <p>(2) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal nasional dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan Angkutan Udara asing untuk melayani Angkutan Udara Luar Negeri.</p> <p>(3) Kerja sama Angkutan Udara untuk melayani Angkutan Udara Luar Negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan kesepakatan dalam perjanjian hubungan udara bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51.</p> <p>(4) Kerja sama Angkutan Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) wajib dilaporkan kepada Menteri.</p>	Tidak ada	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>Pasal 59:</p> <p>(1) Setiap Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal yang melayani rute Angkutan Udara Dalam Negeri harus menetapkan kelompok pelayanan sebelum melaksanakan kegiatan Angkutan Udara Niaga berjadwal.</p> <p>(2) Pelayanan yang disediakan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikelompokkan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. pelayanan dengan standar maksimum;</li> <li>b. pelayanan dengan standar menengah; atau</li> <li>c. pelayanan dengan standar minimum.</li> </ol> <p>(3) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal dalam menyediakan pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memberitahukan kepada pengguna jasa tentang kondisi dan spesifikasi pelayanan yang disediakan.</p>	Tidak ada	Tidak ada
	<p>Pasal 61:</p> <p>(1) Standar pelayanan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (1) merupakan standar pelayanan minimal, yang memuat paling sedikit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. informasi yang jelas terhadap jenis dan spesifikasi yang ditawarkan oleh Badan Usaha Angkutan Udara;</li> <li>b. akses informasi yang jelas dan transparan terhadap pemberlakuan tarif;</li> <li>c. syarat dan ketentuan pengangkutan yang tidak bertentangan dengan asas perlindungan konsumen;</li> <li>d. informasi kepastian operasional Penerbangan;</li> <li>e. penumpang memperoleh hak dan perlindungan ketika Penerbangannya mengalami gangguan operasional termasuk gangguan Penerbangan pada skala besar;</li> <li>f. penumpang berkebutuhan khusus memperoleh akses terhadap pelayanan Angkutan Udara tanpa ada diskriminasi dan memiliki hak untuk menyampaikan kebutuhannya selama Penerbangan; dan</li> <li>g. penumpang memiliki alasan untuk menyampaikan keluhan dan setiap keluhan wajib ditindaklanjuti oleh Badan Usaha Angkutan Udara.</li> </ol> <p>(2) Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. standar pelayanan sebelum Penerbangan;</li> <li>b. standar pelayanan selama Penerbangan; dan</li> <li>c. standar pelayanan setelah Penerbangan.</li> </ol> <p>(3) Standar pelayanan minimal penumpang Angkutan Udara ditetapkan oleh Menteri.</p>	Mewajibkan aturan turunan.	Kementerian Perhubungan
	Pasal 62:	Tidak ada	Tidak ada

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>(1) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal yang telah menetapkan standar pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (1), wajib memublikasikan maklumat pelayanan.</p> <p>(2) Maklumat pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan komitmen dan kesanggupan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal untuk melaksanakan pelayanan sesuai dengan standar pelayanan yang dimiliki.</p>		
<p>Kewajiban Pemegang Izin Usaha Angkutan Niaga</p>	<p>Pasal 65:</p> <p>(1) Pemegang izin usaha Angkutan Udara Niaga wajib:</p> <p>a. melakukan kegiatan Angkutan Udara secara nyata paling lambat 12 (dua belas) bulan sejak izin usaha diterbitkan dengan mengoperasikan minimal jumlah Pesawat Udara yang dimiliki dan dikuasai sesuai dengan lingkup usaha atau kegiatannya;</p> <p>b. memiliki dan menguasai Pesawat Udara dengan jumlah tertentu;</p> <p>c. mematuhi ketentuan wajib angkut, Penerbangan sipil, dan ketentuan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;</p> <p>d. menutup asuransi Tanggung Jawab Pengangkutan nilai pertanggungan sebesar santunan penumpang Angkutan Udara Niaga yang dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi;</p> <p>e. melayani calon penumpang secara adil tanpa diskriminasi atas dasar suku, agama, ras, antargolongan, serta strata ekonomi dan sosial;</p> <p>f. menyerahkan laporan kegiatan Angkutan Udara, termasuk Keterlambatan dan pembatalan Penerbangan, setiap jangka waktu tertentu kepada Menteri;</p> <p>g. menyerahkan laporan kinerja keuangan yang telah diaudit oleh kantor akuntan publik terdaftar yang paling sedikit memuat neraca, laporan rugi laba, arus kas, dan rincian biaya, setiap tahun paling lambat akhir bulan April tahun berikutnya kepada Menteri;</p> <p>h. melaporkan jika terjadi perubahan penanggung jawab atau pemilik Badan Usaha Angkutan Udara Niaga, domisili Badan Usaha Angkutan Udara Niaga dan pemilikan Pesawat Udara kepada Menteri; dan</p> <p>i. memenuhi standar pelayanan yang ditetapkan Memiliki dan menguasai Pesawat Udara dengan jumlah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, dengan ketentuan:</p> <p>a. Angkutan Udara Niaga berjadwal memiliki paling sedikit 1 (satu) unit Pesawat Udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit Pesawat Udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan operasional Penerbangan sesuai dengan rute yang dilayani;</p>	<p>Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Permen.</p>	<p>Kementerian Perhubungan</p>



PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>b. Angkutan Udara Niaga tidak berjadwal memiliki paling sedikit 1 (satu) unit Pesawat Udara dan Pesawat Udara yang lainnya dalam bentuk menguasai dengan jenis yang mendukung kelangsungan operasional Penerbangan sesuai dengan rute yang dilayani; dan</p> <p>c. Angkutan Udara Niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit Pesawat Udara dan Pesawat Udara yang lainnya dalam bentuk menguasai dengan jenis yang mendukung kelangsungan operasional Penerbangan sesuai dengan rute yang dilayani.</p> <p>Dalam hal Badan Usaha Angkutan Udara memiliki lebih dari 1 (satu) izin usaha, jumlah kepemilikan, dan penguasaan Pesawat Udara wajib menyesuaikan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2)-</p>		
Pengangkutan Barang Khusus	<p>Pasal 74:</p> <p>(1) Pengangkutan barang khusus dan berbahaya wajib memenuhi persyaratan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan.</p> <p>(2) Barang khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa barang yang karena sifat, jenis, dan ukurannya memerlukan penanganan khusus.</p> <p>(3) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, atau bahan gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa, dan harta benda, serta Keselamatan dan Keamanan Penerbangan.</p>	Tidak ada	Tidak ada

## DAFTAR REGULASI TERKAIT ANGKUTAN LAUT

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
<b>UU No. 17 Tahun 2008</b>			
Angkutan Laut Dalam Negeri	<p>Pasal 8:</p> <p>(1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.</p> <p>(2) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus.

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Laut Dalam Negeri	<p>Pasal 9:</p> <p>(1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri disusun dan dilaksanakan secara terpadu, baik intra-maupun antar moda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.</p> <p>(2) Kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur (liner) serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (<i>tramper</i>).</p> <p>(3) Kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek.</p> <p>(4) Jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri disusun dengan memperhatikan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. pengembangan pusat industri, perdagangan, dan pariwisata;</li> <li>b. pengembangan wilayah dan/atau daerah;</li> <li>c. rencana umum tata ruang;</li> <li>d. keterpaduan intra-dan antar moda transportasi; dan</li> <li>e. perwujudan Wawasan Nusantara.</li> </ul> <p>(5) Penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan bersama oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan memperhatikan masukan asosiasi pengguna jasa angkutan laut.</p> <p>(6) Jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (5) ditetapkan oleh Menteri.</p> <p>(7) Pengoperasian kapal pada jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan mempertimbangkan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. kelaiklautan kapal;</li> <li>b. menggunakan kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh warga negara Indonesia;</li> <li>c. keseimbangan permintaan dan tersedianya ruangan;</li> <li>d. kondisi alur dan fasilitas pelabuhan yang disinggahi; dan</li> <li>e. tipe dan ukuran kapal sesuai dengan kebutuhan.</li> </ul> <p>(8) Pengoperasian kapal pada trayek tidak tetap dan tidak teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan wajib dilaporkan kepada Pemerintah.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus.
Angkutan Laut Dalam Negeri	<p>Pasal 10:</p> <p>Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan laut dalam negeri diatur dengan Peraturan Pemerintah.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Laut Luar Negeri	<p>Pasal 11:</p> <p>(1) Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal asing.</p> <p>(2) Kegiatan angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan agar perusahaan angkutan laut nasional memperoleh pangsa muatan yang wajar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(3) Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang termasuk angkutan laut lintas batas dapat dilakukan dengan trayek tetap dan teratur serta trayek tidak tetap dan tidak</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>teratur.</p> <p>(4) Perusahaan angkutan laut asing hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum.</p> <p>(5) Perusahaan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia.</p>		
Angkutan Laut Luar Negeri	<p>Pasal 12: Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan laut luar negeri, keagenan umum, dan perwakilan perusahaan angkutan laut asing diatur dengan Peraturan Pemerintah.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Laut Khusus	<p>Pasal 13:</p> <p>(1) Kegiatan angkutan laut khusus dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.</p> <p>(2) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan izin operasi dari Pemerintah.</p> <p>(3) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan kondisi dan persyaratan kapal sesuai dengan jenis kegiatan usaha pokoknya.</p> <p>(4) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum kecuali dalam hal keadaan tertentu berdasarkan izin Pemerintah.</p> <p>(5) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berupa:</p> <p>a. tidak tersedianya kapal; dan</p> <p>b. belum adanya perusahaan angkutan yang mampu melayani sebagian atau seluruh permintaan jasa angkutan yang ada.</p> <p>(6) Pelaksana kegiatan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut khusus ke pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional atau pelaksana kegiatan angkutan laut khusus sebagai agen umum.</p> <p>(7) Pelaksana kegiatan angkutan laut khusus hanya dapat menjadi agen bagi kapal yang melakukan kegiatan yang sejenis dengan usaha pokoknya.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Laut Khusus	<p>Pasal 14: Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan laut khusus diatur dengan Peraturan Pemerintah.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Laut-Pelayaran Rakyat	<p>Pasal 15:</p> <p>(1) Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat sebagai usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri.</p> <p>(2) Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Laut-Pelayaran Rakyat	<p>Pasal 16:</p> <p>(1) Pembinaan angkutan laut pelayaran-rakyat dilaksanakan agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut pelayaran-rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.</p> <p>(2) Pengembangan angkutan laut pelayaran-rakyat dilaksanakan untuk:</p> <p>a. meningkatkan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau;</p> <p>b. meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja; dan</p> <p>c. meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional.</p> <p>(3) Armada angkutan laut pelayaran-rakyat dapat dioperasikan di dalam negeri dan lintas batas, baik dengan trayek tetap dan teratur maupun trayek tidak tetap dan tidak teratur.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Laut-Pelayaran Rakyat	<p>Pasal 17:</p> <p>Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat diatur dengan Peraturan Pemerintah.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Sungai dan Danau	<p>Pasal 18:</p> <p>(1) Kegiatan angkutan sungai dan danau di dalam negeri dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.</p> <p>(2) Kegiatan angkutan sungai dan danau antara Negara Republik Indonesia dan negara tetangga dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah negara tetangga yang bersangkutan.</p> <p>(3) Angkutan sungai dan danau yang dilakukan antara dua negara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) hanya dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal berbendera negara yang bersangkutan.</p> <p>(4) Kegiatan angkutan sungai dan danau disusun dan dilakukan secara terpadu dengan memperhatikan intra dan antarmoda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.</p> <p>(5) Kegiatan angkutan sungai dan danau dapat dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur atau trayek tidak tetap dan tidak teratur.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	(6) Kegiatan angkutan sungai dan danau dilarang dilakukan di laut kecuali mendapat izin dari Syahbandar dengan tetap memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.		
Angkutan Sungai dan Danau	<p>Pasal 19:</p> <p>(1) Untuk menunjang usaha pokok dapat dilakukan kegiatan angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri.</p> <p>(2) Kegiatan angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan izin Pemerintah.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Sungai dan Danau	<p>Pasal 20:</p> <p>Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan sungai dan danau diatur dengan Peraturan Pemerintah.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Penyeberangan	<p>Pasal 21:</p> <p>(1) Kegiatan angkutan penyeberangan di dalam negeri dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.</p> <p>(2) Kegiatan angkutan penyeberangan antara Negara Republik Indonesia dan negara tetangga dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah negara yang bersangkutan.</p> <p>(3) Angkutan penyeberangan yang dilakukan antara dua negara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) hanya dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal berbendera negara yang bersangkutan.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Penyeberangan	<p>Pasal 22:</p> <p>(1) Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.</p> <p>(2) Penetapan lintas angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan mempertimbangkan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;</li> <li>b. fungsi sebagai jembatan;</li> <li>c. hubungan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;</li> <li>d. tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutnya;</li> <li>e. Rencana Tata Ruang Wilayah; dan</li> <li>f. jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.</li> </ul> <p>(3) Angkutan penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Penyeberangan	Pasal 23: Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan penyeberangan diatur dengan Peraturan Pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan di Perairan untuk Daerah masih Tertinggal dan/atau Wilayah Terpencil	Pasal 24: (1) Angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil wajib dilaksanakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah. (2) Angkutan di perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan pelayaran-perintis dan penugasan. (3) Pelayaran-perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan dengan biaya yang disediakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah. (4) Penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan kepada perusahaan angkutan laut nasional dengan mendapatkan kompensasi dari Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebesar selisih antara biaya produksi dan tarif yang ditetapkan Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebagai kewajiban pelayanan publik. (5) Pelayaran-perintis dan penugasan dilaksanakan secara terpadu dengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah. (6) Angkutan perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil dievaluasi oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah setiap tahun.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan di Perairan untuk Daerah masih Tertinggal dan/atau Wilayah Terpencil	Pasal 25: Pelayaran-perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 dapat dilakukan dengan cara kontrak jangka panjang dengan perusahaan angkutan di perairan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang diawaki oleh warga negara Indonesia.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan di Perairan untuk Daerah masih Tertinggal dan/atau Wilayah Terpencil	Pasal 26: Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayaran-perintis dan penugasan pada angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil diatur dengan Peraturan Pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Perizinan Angkutan	Pasal 27: Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Perizinan Angkutan	Pasal 28: (1) Izin usaha angkutan laut diberikan oleh: a. bupati/wali kota yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah provinsi dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau</p> <p>c. Menteri bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antarprovinsi dan internasional.</p> <p>(2) Izin usaha angkutan laut pelayaran-rakyat diberikan oleh:</p> <p>a. bupati/wali kota yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota; atau</p> <p>b. gubernur yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi, pelabuhan antarprovinsi, dan pelabuhan internasional.</p> <p>(3) Izin usaha angkutan sungai dan danau diberikan oleh:</p> <p>a. bupati/wali kota sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha; atau</p> <p>b. Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta untuk orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta.</p> <p>(4) Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) untuk angkutan sungai dan danau kapal yang dioperasikan wajib memiliki izin trayek yang diberikan oleh:</p> <p>a. bupati/wali kota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani trayek dalam wilayah kabupaten/kota;</p> <p>b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani trayek antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau</p> <p>c. menteri bagi kapal yang melayani trayek antarprovinsi dan/atau antarnegara.</p> <p>(5) Izin usaha angkutan penyeberangan diberikan oleh:</p> <p>a. bupati/wali kota sesuai dengan domisili badan usaha; atau</p> <p>b. Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta untuk badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta.</p> <p>(6) Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (5) untuk angkutan penyeberangan, kapal yang dioperasikan wajib memiliki persetujuan pengoperasian kapal yang diberikan oleh:</p> <p>a. bupati/wali kota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;</p> <p>b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam provinsi; dan</p> <p>c. menteri bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarprovinsi dan/atau antarnegara.</p>		
Perizinan Angkutan	<p>Pasal 29:</p> <p>(1) Untuk mendapatkan izin usaha angkutan laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) badan usaha wajib memiliki kapal berbendera Indonesia dengan ukuran sekurang-kurangnya GT 175 (seratus tujuh puluh lima <i>Gross Tonnage</i>).</p> <p>(2) Orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga negara asing dalam bentuk usaha patungan (<i>joint venture</i>) dengan membentuk perusahaan angkutan laut yang memiliki kapal berbendera Indonesia</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal dengan ukuran GT 5000 (lima ribu <i>Gross Tonnage</i> ) dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia.		
Perizinan Angkutan	Pasal 30: Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan perizinan angkutan di perairan diatur dengan Peraturan Pemerintah	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Usaha Jasa terkait Angkutan di Perairan	Pasal 31: (1) Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan. (2) Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa: a. bongkar muat barang; b. jasa pengurusan transportasi; c. angkutan perairan pelabuhan; d. penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut; e. <i>tally</i> mandiri; f. depo peti kemas; g. pengelolaan kapal ( <i>ship management</i> ); h. perantara jual beli dan/atau sewa kapal ( <i>ship broker</i> ); i. keagenan Awak Kapal ( <i>ship manning agency</i> ); j. keagenan kapal; dan k. perawatan dan perbaikan kapal ( <i>ship repairing and maintenance</i> ).	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Usaha Jasa terkait Angkutan di Perairan	Pasal 32: (1) Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu. (2) Selain badan usaha yang didirikan khusus untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kegiatan bongkar muat dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya. (3) Selain badan usaha yang didirikan khusus untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kegiatan angkutan perairan pelabuhan dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional. (4) Kegiatan <i>tally</i> yang bukan <i>tally</i> mandiri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) huruf e dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan bongkar muat, atau perusahaan jasa pengurusan transportasi, terbatas hanya untuk kegiatan <i>cargodoring</i> , <i>receiving/delivery</i> , <i>stuffing</i> , dan <i>stripping</i> peti kemas bagi kepentingannya sendiri.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus



PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Usaha Jasa terkait Angkutan di Perairan	Pasal 33: Setiap badan usaha yang didirikan khusus untuk usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) wajib memiliki izin usaha.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Usaha Jasa terkait Angkutan di Perairan	Pasal 34: Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan perizinan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan diatur dengan Peraturan Pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Tarif Angkutan dan Usaha Jasa Terkait	Pasal 35 (1) Tarif angkutan di perairan terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang. (2) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah. (3) Tarif angkutan penumpang nonekonomi ditetapkan oleh penyelenggara angkutan berdasarkan tingkat pelayanan yang diberikan. (4) Tarif angkutan barang ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan sesuai dengan jenis, struktur, dan golongan yang ditetapkan oleh Pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Tarif Angkutan dan Usaha Jasa Terkait	Pasal 36: Tarif usaha jasa terkait ditetapkan oleh penyedia jasa terkait berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa terkait sesuai dengan jenis, struktur, dan golongan yang ditetapkan oleh Pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Tarif Angkutan dan Usaha Jasa Terkait	Pasal 37: Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis, struktur, dan golongan tarif angkutan dan usaha jasa terkait diatur dengan Peraturan Pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya	Pasal 44: Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya	Pasal 45: (1) Barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 dapat berupa: a. kayu gelondongan ( <i>logs</i> ); b. barang curah; c. rel; dan d. ternak. (2) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 berbentuk: a. bahan cair; b. bahan padat; dan c. bahan gas.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<p>(3) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diklasifikasikan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. bahan atau barang peledak (<i>explosives</i>);</li> <li>b. gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (<i>compressed gases, liquified or dissolved under pressure</i>);</li> <li>c. cairan mudah menyala atau terbakar (<i>flammable liquids</i>);</li> <li>d. bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar (<i>flammable solids</i>);</li> <li>e. bahan atau barang pengoksidasi (<i>oxidizing substances</i>);</li> <li>f. bahan atau barang beracun dan mudah menular (<i>toxic and infectious substances</i>);</li> <li>g. bahan atau barang radioaktif (<i>radioactive material</i>);</li> <li>h. bahan atau barang perusak (<i>corrosive substances</i>); dan</li> <li>i. berbagai bahan atau zat berbahaya lainnya (<i>miscellaneous dangerous substances</i>).</li> </ul>		
Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya	<p>Pasal 46: Pengangkutan barang berbahaya dan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 wajib memenuhi persyaratan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. pengemasan, penumpukan, dan penyimpanan di pelabuhan, penanganan bongkar muat, serta penumpukan dan penyimpanan selama berada di kapal;</li> <li>b. keselamatan sesuai dengan peraturan dan standar, baik nasional maupun internasional bagi kapal khusus pengangkut barang berbahaya; dan</li> <li>c. pemberian tanda tertentu sesuai dengan barang berbahaya yang diangkut.</li> </ul>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya	<p>Pasal 47: Pemilik, operator, dan/atau agen perusahaan angkutan laut yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus wajib menyampaikan pemberitahuan kepada Syahbandar sebelum kapal pengangkut barang khusus dan/atau barang berbahaya tiba di pelabuhan.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah	Tidak disebutkan secara khusus
Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya	<p>Pasal 48: Badan Usaha Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan wajib menyediakan tempat penyimpanan atau penumpukan barang berbahaya dan barang khusus untuk menjamin keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas barang di pelabuhan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan sistem dan prosedur penanganan barang berbahaya dan barang khusus di pelabuhan.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya	<p>Pasal 49: Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya diatur dengan Peraturan Pemerintah.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
<b>PP No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran</b>			
Tarif Angkutan	<p>Pasal 23:</p> <p>(1) Besaran tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan perairan Pelabuhan berdasarkan kesepakatan antara pengguna dan penyedia jasa angkutan sesuai dengan jenis, struktur, dan golongan tarif yang ditetapkan oleh Menteri.</p> <p>(2) Jenis tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. barang yang sesuai bentuk dan sifatnya memerlukan penanganan secara umum;</li> <li>b. barang khusus yang karena sifat dan ukurannya memerlukan penanganan khusus antara lain kayu, gelondongan, barang curah, rel, dan ternak;</li> <li>c. barang berbahaya yang karena sifat, ciri khas, dan keadaannya dapat membahayakan jiwa manusia dan lingkungan yang dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, dan bahan gas; dan</li> <li>d. kendaraan beserta muatannya yang diangkut Kapal <i>ro-ro</i>.</li> </ol> <p>(3) Struktur tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kerangka tarif yang dikaitkan dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. kekhususan jenis barang;</li> <li>b. bentuk kemasan;</li> <li>c. volume atau berat barang; dan</li> <li>d. jarak atau waktu tempuh.</li> </ol> <p>(4) Golongan tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan penggolongan tarif yang ditetapkan berdasarkan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. jenis barang yang diangkut mencakup barang umum, peti kemas, curah kering, curah cair, gas, dan ternak;</li> <li>b. jenis pelayanan mencakup pelayanan biasa dan pelayanan khusus misalnya menggunakan <i>reefer container</i>;</li> <li>c. fasilitas angkutan mencakup fasilitas angkutan unimoda dan multimoda; dan</li> <li>d. klasifikasi mencakup: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. berdasarkan sifat barang misalnya barang mengganggu dan barang berbahaya;</li> <li>2. berdasarkan ukurannya misalnya <i>over dimension</i> atau</li> <li>3. berdasarkan sifat penanganannya misalnya <i>project cargo</i> dengan ukuran dan bentuk khusus.</li> </ol> </li> </ol>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Permen.	Kementerian Perhubungan
Kelaikan Kapal	<p>Pasal 87:</p> <p>(1) Setiap Kapal wajib memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal yang meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. keselamatan Kapal;</li> <li>b. pencegahan pencemaran dari Kapal;</li> <li>c. pengawakan Kapal;</li> <li>d. garis muat Kapal dan pemuatan;</li> </ol>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Permen.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;</li> <li>f. status hukum Kapal;</li> <li>g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari Kapal; dan</li> <li>h. manajemen keamanan Kapal.</li> </ul> <p>(2) Pemenuhan setiap persyaratan Kelaiklautan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat, surat, dan/atau dokumen Kelaiklautan Kapal terdiri atas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. sertifikat Keselamatan Kapal penumpang;</li> <li>b. sertifikat Keselamatan Kapal barang;</li> <li>c. sertifikat kelaikan dan pengawakan Kapal penangkap ikan;</li> <li>d. sertifikat pencegahan pencemaran;</li> <li>e. sertifikat <i>Maritime Labour Convention</i> (MLC);</li> <li>f. dokumen keselamatan pengawakan minimum;</li> <li>g. sertifikat garis muat;</li> <li>h. surat ukur dan surat tanda kebangsaan Kapal;</li> <li>i. sertifikat manajemen Keselamatan Kapal dan pencegahan pencemaran dari Kapal; dan</li> <li>j. sertifikat manajemen keamanan Kapal.</li> </ul> <p>(3) Khusus Kapal penumpang yang berlayar di Perairan Indonesia wajib dilengkapi dengan sertifikat keselamatan Kapal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a.</p> <p>(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawakan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c diatur dengan Peraturan Menteri.</p> <p>(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai sertifikasi <i>Maritime Labour Convention</i> (MLC) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e diatur dengan Peraturan Menteri.</p>		

## DAFTAR REGULASI TERKAIT ANGKUTAN KERETA API

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
<b>UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian</b>			
Angkutan Barang dengan Kereta Api	<p>Pasal 139:</p> <p>(1) Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong.</p> <p>(2) Angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>barang umum;</li> <li>barang khusus;</li> <li>bahan berbahaya dan beracun; dan</li> <li>limbah bahan berbahaya dan beracun.</li> </ol>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Barang dengan Kereta Api	<p>Pasal 140:</p> <p>(1) Angkutan barang umum dan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) huruf a dan huruf b wajib memenuhi persyaratan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>pemuatan, penyusunan, dan pembongkaran barang pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sesuai dengan klasifikasinya;</li> <li>keselamatan dan keamanan barang yang diangkut; dan</li> <li>gerbong yang digunakan sesuai dengan klasifikasi barang yang diangkut.</li> </ol> <p>(2) Kereta api untuk mengangkut bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) huruf c serta limbah bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) huruf d wajib:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut;</li> <li>menggunakan tanda sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut; dan</li> <li>menyertakan petugas yang memiliki kualifikasi tertentu sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut.</li> </ol>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Barang dengan Kereta Api	<p>Pasal 141:</p> <p>(1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengangkut barang yang telah dibayar biaya angkutannya oleh pengguna jasa sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih.</p> <p>(2) Pengguna jasa yang telah membayar biaya angkutan berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih.</p> <p>(3) Surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan barang.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Barang dengan Kereta Api	<p>Pasal 142:            (1) Dalam kegiatan pengangkutan barang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berwenang untuk:</p> <p>a. memeriksa kesesuaian barang dengan surat angkutan barang;            b. menolak barang angkutan yang tidak sesuai dengan surat angkutan barang; dan            c. melaporkan kepada pihak yang berwajib apabila barang yang akan diangkut merupakan barang terlarang.            (2) Apabila terdapat barang yang diangkut dianggap membahayakan keselamatan, ketertiban, dan kepentingan umum, penyelenggara sarana perkeretaapian dapat membatalkan perjalanan kereta api.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Barang dengan Kereta Api	<p>Pasal 143:            (1) Pengguna jasa bertanggung jawab atas kebenaran keterangan yang dicantumkan dalam surat angkutan barang.            (2) Semua biaya yang timbul sebagai akibat keterangan yang tidak benar serta merugikan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian atau pihak ketiga menjadi beban dan tanggung jawab pengguna jasa.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Barang dengan Kereta Api	<p>Pasal 144:            (1) Apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengirim barang dengan kereta api lain atau moda transportasi lain atau mengganti biaya angkutan barang.            (2) Apabila pengguna jasa membatalkan pengiriman barang dan sampai dengan batas waktu sebagaimana dijadwalkan tidak melapor kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, pengguna jasa tidak mendapat penggantian biaya angkutan barang.            (3) Apabila pengguna jasa membatalkan atau menunda pengiriman barang sebelum batas waktu keberangkatan sebagaimana dijadwalkan, biaya angkutan barang dikembalikan dan dapat dikenakan denda.            (4) Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib meneruskan angkutan barang dengan:            a. kereta api lain; atau            b. moda transportasi lain.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Angkutan Barang dengan Kereta Api	<p>Pasal 145:            (1) Pada saat barang tiba di tempat tujuan, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian segera memberi tahu kepada penerima barang bahwa barang telah tiba dan dapat segera diambil.            (2) Biaya yang timbul karena penerima barang terlambat dan/atau lalai mengambil barang menjadi tanggung jawab penerima barang.            (3) Dalam hal barang yang diangkut rusak, salah kirim, atau hilang akibat kelalaian Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengganti segala kerugian yang ditimbulkan.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Barang dengan Kereta Api	Pasal 146: Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan barang dengan kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Tarif Angkutan Kereta Api	Pasal 151: (1) Tarif angkutan kereta api terdiri dari tarif angkutan orang dan tarif angkutan barang. (2) Pedoman tarif angkutan orang dan tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Pemerintah. (3) Pedoman penetapan tarif angkutan berdasarkan perhitungan modal, biaya operasi, biaya perawatan, dan keuntungan.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah	Tidak disebutkan secara khusus
Tarif Angkutan Kereta Api	Pasal 152: (1) Tarif angkutan orang ditetapkan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dengan memperhatikan pedoman tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (2). (2) Tarif angkutan orang dapat ditetapkan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah untuk: a. angkutan pelayanan kelas ekonomi; dan b. angkutan perintis.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Tarif Angkutan Kereta Api	Pasal 153: (1) Untuk pelayanan kelas ekonomi, dalam hal tarif angkutan yang ditetapkan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 152 ayat (2) huruf a lebih rendah daripada tarif yang dihitung oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berdasarkan pedoman penetapan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah, selisihnya menjadi tanggung jawab Pemerintah atau Pemerintah Daerah dalam bentuk kewajiban pelayanan publik.  (2) Untuk pelayanan angkutan perintis, dalam hal biaya yang dikeluarkan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian untuk mengoperasikan sarana perkeretaapian lebih tinggi daripada pendapatan yang diperoleh berdasarkan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah, selisihnya menjadi tanggung jawab Pemerintah atau Pemerintah Daerah dalam bentuk subsidi angkutan perintis.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Tarif Angkutan Kereta Api	Pasal 154: (1) Apabila Penyelenggara Sarana Perkeretaapian menggunakan prasarana perkeretaapian yang dimiliki atau dioperasikan oleh Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian membayar biaya penggunaan prasarana perkeretaapian. (2) Besarnya biaya penggunaan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan pedoman penetapan biaya penggunaan prasarana perkeretaapian yang ditetapkan oleh Pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Tarif Angkutan Kereta Api	Pasal 155: Tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (1) ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berdasarkan pedoman penetapan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (2).	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Tarif Angkutan Kereta Api	Pasal 156: Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif angkutan kereta api dan biaya penggunaan prasarana perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

#### DAFTAR REGULASI TERKAIT ANGKUTAN JALAN RAYA

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
<b>UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas</b>			
<b>Angkutan Orang dan Barang</b>	Pasal 137: (1) Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. (2) Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus. (3) Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan mobil barang. (4) Mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali: a. rasio Kendaraan Bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai; b. untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau c. kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah. (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai mobil barang yang digunakan untuk angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan peraturan pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus



PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum	<p>Pasal 160:            Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>angkutan barang umum; dan</li> <li>angkutan barang khusus.</li> </ol>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Barang Umum	<p>Pasal 161:            Pengangkutan barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 160 huruf a harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>prasarana Jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas Jalan;</li> <li>tersedia pusat distribusi logistik dan/atau tempat untuk memuat dan membongkar barang; dan</li> <li>menggunakan mobil barang.</li> </ol>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Barang Khusus dan Alat Berat	<p>Pasal 162:</p> <p>(1) Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus wajib:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;</li> <li>diberi tanda tertentu sesuai dengan barang yang diangkut;</li> <li>memarkir Kendaraan di tempat yang ditetapkan;</li> <li>membongkar dan memuat barang di tempat yang ditetapkan dan dengan menggunakan alat sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;</li> <li>beroperasi pada waktu yang tidak mengganggu Keamanan, Keselamatan, Kelancaran, dan Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan</li> <li>mendapat rekomendasi dari instansi terkait.</li> </ol> <p>(2) Kendaraan Bermotor Umum yang mengangkut alat berat dengan dimensi yang melebihi dimensi yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 harus mendapat pengawalan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.</p> <p>(3) Pengemudi dan pembantu Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Angkutan Barang Khusus dan Alat Berat	<p>Pasal 163:</p> <p>(1) Pemilik, agen ekspedisi muatan angkutan barang, atau pengirim yang menyerahkan barang khusus wajib memberitahukan kepada pengelola pergudangan dan/atau penyelenggara angkutan barang sebelum barang dimuat ke dalam Kendaraan Bermotor Umum.</p> <p>(2) Penyelenggara angkutan barang yang melakukan kegiatan pengangkutan barang khusus wajib menyediakan tempat penyimpanan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan sistem dan prosedur penanganan barang khusus dan/atau berbahaya selama barang tersebut belum dimuat ke dalam Kendaraan Bermotor Umum.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Angkutan Barang Khusus dan Alat Berat	Pasal 164: Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Pengawasan Muatan Barang	Pasal 169: (1) Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan. (2) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang. (3) Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan. (4) Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas: a. alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau b. alat penimbangan yang dapat dipindahkan.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Pengawasan Muatan Barang	Pasal 170: (1) Alat penimbangan yang dipasang secara tetap sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (4) huruf a dipasang pada lokasi tertentu. (2) Penetapan lokasi, pengoperasian, dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah. (3) Pengoperasian dan perawatan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan oleh unit pelaksana penimbangan yang ditunjuk oleh Pemerintah. (4) Petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap wajib mendata jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Pengawasan Muatan Barang	Pasal 171: (1) Alat penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (4) huruf b digunakan dalam pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan penyidikan tindak pidana pelanggaran muatan. (2) Pengoperasian alat penimbangan untuk pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas pemeriksa Kendaraan Bermotor. (3) Pengoperasian alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan bersama dengan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
Pengawasan Muatan Barang	Pasal 172: Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan muatan angkutan barang diatur dengan peraturan pemerintah.	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Perizinan Angkutan	<p>Pasal 173:</p> <p>(1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;</li> <li>b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau</li> <li>c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.</li> </ul> <p>(2) Kewajiban memiliki izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans; atau</li> <li>b. pengangkutan jenazah.</li> </ul>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Perizinan Angkutan	<p>Pasal 174:</p> <p>(1) Izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan.</p> <p>(2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui seleksi atau pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan.</p> <p>(3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa izin pada 1 (satu) trayek atau pada beberapa trayek dalam satu kawasan.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Perizinan Angkutan	<p>Pasal 175:</p> <p>(1) Izin penyelenggaraan angkutan umum berlaku untuk jangka waktu tertentu.</p> <p>(2) Perpanjangan izin harus melalui proses seleksi atau pelelangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2).</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Izin Penyelenggaraan Angkutan Barang Khusus dan Alat Berat	<p>Pasal 180:</p> <p>(1) Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c diberikan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan rekomendasi dari instansi terkait.</p> <p>(2) Izin penyelenggaraan angkutan alat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c diberikan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.</p> <p>(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian izin penyelenggaraan angkutan barang khusus dan alat berat diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Menteri teknis terkait.	Kementerian Perhubungan
Tarif Angkutan Barang	<p>Pasal 184:</p> <p>Tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 181 ayat (2) huruf b ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum.</p>	Tidak ada	Tidak disebutkan secara khusus

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
Industri Jasa Angkutan Umum	<p>Pasal 198:</p> <p>(1) Jasa angkutan umum harus dikembangkan menjadi industri jasa yang memenuhi standar pelayanan dan mendorong persaingan yang sehat.</p> <p>(2) Untuk mewujudkan standar pelayanan dan persaingan yang sehat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah harus:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>menetapkan segmentasi dan klasifikasi pasar;</li> <li>menetapkan standar pelayanan minimal;</li> <li>menetapkan kriteria persaingan yang sehat;</li> <li>mendorong terciptanya pasar; dan</li> <li>mengendalikan dan mengawasi pengembangan industri jasa angkutan umum.</li> </ol> <p>(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan dan persaingan yang sehat diatur dengan peraturan pemerintah.</p>	Mewajibkan aturan turunan dalam bentuk Peraturan Pemerintah.	Tidak disebutkan secara khusus
<b>PP No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Jalan</b>			
Angkutan	<p>Pasal 46:</p> <p>Pemegang perizinan Berusaha penyelenggaraan angkutan barang umum wajib:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam Perizinan Berusaha; dan</li> <li>melaksanakan sistem manajemen keselamatan.</li> </ol>	Tidak ada	Tidak ada
Subsidi Angkutan	<p>Pasal 47:</p> <p>(1) Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah pada trayek atau lintas tertentu dapat memberikan subsidi angkutan.</p> <p>(2) Pemberian subsidi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dialokasikan pada anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah.</p>	Tidak ada	Tidak ada
Subsidi Angkutan	<p>Pasal 48:</p> <p>Pemberian subsidi oleh Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 diberikan kepada:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>angkutan Penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu; dan/atau</li> <li>angkutan barang pada lintas tertentu.</li> </ol>	Tidak ada	Tidak ada
Subsidi Angkutan	<p>Pasal 50:</p> <p>Pemberian subsidi bagi angkutan barang pada lintas tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 huruf b dengan kriteria:</p>	Tidak ada	Tidak ada

PENGATURAN	PASAL TERKAIT	KEWAJIBAN ATURAN TURUNAN	K/L TERKAIT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. menghubungkan wilayah tertinggal, terpencil, terluar, perbatasan, dan/atau wilayah lainnya yang karena pertimbangan aspek sosial ekonomi harus dilayani;</li> <li>b. kawasan yang belum berkembang dan tidak terdapat pelayanan angkutan barang;</li> <li>c. mendorong pertumbuhan ekonomi;</li> <li>d. sebagai stabilisator pada suatu daerah tertentu dengan tarif angkutan yang lebih rendah dari tarif yang berlaku;</li> <li>e. melayani perpindahan barang dari angkutan laut perintis;</li> <li>f. melayani daerah transmigrasi dengan kawasan perkotaan;</li> <li>g. pemulihan daerah pascabencana alam; dan/atau</li> <li>h. memberikan pelayanan angkutan barang yang terjangkau oleh masyarakat yang daya belinya masih rendah.</li> </ul>		
	<p>Pasal 51:</p> <p>(1) Besarnya subsidi angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 ayat (2) diberikan pada suatu trayek tertentu berdasarkan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. selisih antara biaya pengoperasian yang dikeluarkan dengan pendapatan operasional yang diperoleh Perusahaan Angkutan Umum; atau</li> <li>b. biaya pengoperasian angkutan orang atau angkutan barang yang dikeluarkan oleh Perusahaan Angkutan Umum, jika pendapatan diambil oleh pihak lain yang ditunjuk oleh pemberi subsidi.</li> </ul> <p>(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai perhitungan besaran subsidi angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri setelah berkoordinasi dengan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang keuangan.</p>	<p>Mengamanatkan adanya Peraturan Menteri terkait dengan berkoordinasi dengan Menteri Keuangan.</p>	<p>Kementerian Perhubungan</p>