

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara yang memiliki historis panjang dengan organisasi regional *The Association of Southeast Asian Nations* atau yang lebih dikenal dengan ASEAN. Bagaimana tidak, *The Association of Southeast Asian Nations* yang berdiri pada tanggal 8 Agustus 1967 di Bangkok tersebut diinisiasikan oleh lima negara pendiri dengan Indonesia menjadi salah satunya. Indonesia telah lama menjadikan ASEAN sebagai salah satu pilar utama dalam membangun kebijakan luar negerinya. Bahkan pada masa kepemimpinan presiden Soeharto, beliau sebagai representasi dari Indonesia dikenal sebagai pemimpin alamiah ASEAN karena dianggap mampu merangkul negara-negara tetangganya di kawasan ASEAN. Banyak ditemukan hasil pengamatan studi Asia Tenggara yang mengakui bahwa Indonesia dibawah Soeharto sejak 1967 telah berhasil membentuk ASEAN lebih kuat, besar dan terarah (Wibowo, 2010).

ASEAN merupakan organisasi kawasan atau regional yang didirikan dengan tujuan untuk mensejahterakan dan memajukan negara-negara di Asia Tenggara. Salah satu upaya untuk mensejahterahkan negara-negara anggotanya adalah dengan menciptakan *ASEAN Connectivity* atau konektivitas ASEAN. Melalui rencana induk konektivitas ASEAN (*Master Plan on ASEAN Connectivity*), konektivitas memiliki tiga tujuan yang dimaksudkan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, menyetarakan pertumbuhan ekonomi, dan meningkatkan daya saing ASEAN pada lingkup global.

Peningkatan konektivitas atau keterhubungan regional melewati sektor transportasi menjadi penting untuk merealisasikan liberalisasi perdagangan di bawah Masyarakat Ekonomi Asean (MEA). Mantan Wamenhub RI Bambang Susantono telah menyatakan dukungannya terhadap agenda konektivitas transportasi yang memiliki dampak positif terhadap perdagangan intra-regional ASEAN. Transportasi hadir sebagai pendistribusi barang yang akan diperdagangkan pada aktivitas perdagangan. Transportasi lah yang membawa

barang dari pabrik, gudang, sampai akhirnya sampai ke tangan konsumen. Hal ini lebih dikenal dengan aktivitas transportasi logistik. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia maupun *ASEAN Member States* (AMS) perlu untuk menciptakan suatu sistem transportasi yang tangguh agar dapat mendukung cita-cita konektivitas ASEAN.

Cita-cita konektivitas ASEAN tertuang pada *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC) yang diadopsi pada 28 Oktober 2010 melalui Deklarasi Hanoi yang mencakup tiga dimensi berikut: konektivitas fisik (transportasi, informasi dan teknologi komunikasi, energi); kelembagaan (perdagangan, investasi, liberalisasi jasa); dan hubungan antar masyarakat (pendidikan, budaya, pariwisata). MPAC dianggap sebagai langkah awal dalam membangun konektivitas fisik, kelembagaan dan mobilitas masyarakat yang sangat penting untuk mempercepat integrasi ASEAN (Tongzon dan Cheong, 2014).

Adapun ASEAN memiliki rencana konektivitas yang berfokus pada sektor transportasi yaitu *Kuala Lumpur Transport Strategic Plan* (KLTSP). KLTSP dibangun berdasarkan pencapaian *Brunei Action Plan* (BAP) yang merupakan *strategic plan* sebelumnya dan selaras dengan visi kerja sama transportasi pasca-2015 berikut yang diadopsi oleh Menteri Transportasi ASEAN yaitu “Menuju konektivitas yang lebih besar, efisiensi, integrasi, keamanan dan keberlanjutan transportasi ASEAN untuk memperkuat daya saing ASEAN dan mendorong pertumbuhan dan pembangunan yang inklusif di kawasan”. KLTSP memiliki masing-masing tujuan strategis di lima area, yaitu:

**Tabel 1.1: Tujuan Strategis Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (KLTSP)**

AREA	TUJUAN STRATEGIS
Transportasi Udara	Memperkuat Pasar Penerbangan Tunggal ASEAN untuk ASEAN yang lebih kompetitif dan tangguh.
Transportasi Darat	Membangun jaringan transportasi darat regional yang efisien, aman, dan terintegrasi di dalam ASEAN dan negara-negara tetangga untuk mendukung pengembangan perdagangan dan pariwisata.
Transportasi Maritim	Membangun Pasar Pengiriman Tunggal ASEAN dan mempromosikan keselamatan maritim, keamanan dan koridor ekonomi strategis di ASEAN.
Transportasi Berkelanjutan	Merumuskan kerangka kebijakan regional untuk mendukung transportasi berkelanjutan yang mencakup moda transportasi rendah karbon, efisiensi energi, dan inisiatif transportasi yang ramah pengguna, integrasi transportasi dan perencanaan pengguna lahan.
Fasilitasi Transportasi	Membangun sistem logistik dan transportasi multimoda yang terintegrasi, efisien, dan berdaya

	saing global, untuk pergerakan penumpang yang mulus dengan kendaraan darat dan kargo di dalam dan di luar ASEAN.
--	--

**Sumber:** *Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (KLTSP)*  
(<https://asean.org/book/kuala-lumpur-transport-strategic-plan-asean-transport-strategic-plan-2016-2025/>)

Namun, pada kenyataannya masih banyak tantangan yang dihadapi oleh negara-negara ASEAN terkait dengan tujuan strategis KLTSP, tidak terkecuali di Indonesia. Pada tantangan di area fasilitasi transportasi, masih banyak ditemukan inefisiensi seperti tingginya biaya transportasi logistik, rendahnya kualitas infrastruktur transportasi, terdapat kesenjangan sektor transportasi di antara anggota ASEAN, peraturan transportasi yang tidak efisien, dan belum terealisasinya perjanjian fasilitasi transportasi di beberapa negara anggota. Padahal, sangat penting bagi negara anggota untuk merealisasikan kerangka kerja dalam mewujudkan tujuan dan semangat konektivitas ASEAN. Kesenjangan antar negara anggota ASEAN dalam hal kelembagaan dan kapasitas implementasi masing-masing juga masih menjadi tantangan besar (Yean & Das, 2016).

Beberapa tantangan yang telah disebutkan diatas juga masih terjadi di Indonesia. Survey terkait dengan performa logistik yang dilakukan oleh Bank Dunia pada tahun 2018 menyatakan bahwa Indonesia masih menempati urutan ke 46 yang memiliki skor 3.15/5 (World Bank, 2018). Terdapat pula data Kementerian Keuangan tahun 2021 yang menyatakan hal serupa. Performa logistik di Indonesia memakan biaya yang cukup tinggi dengan angka 23,5% dari PDB (Kemenkeu, 2023). Anggota DPR RI dari Fraksi PKS Hamid Noor Yasin menyatakan bahwa berdasarkan data Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) Kementerian Keuangan (Kemenkeu), angka tersebut terdiri dari 8,9% biaya inventori, 8,5% biaya transportasi darat, 2,8% biaya transportasi laut, 2,7% biaya administrasi, dan 0,8% biaya lainnya (PKS, 2023). Transportasi logistik disini memiliki sumbangsih terbesar kedua setelah biaya inventori. Yang mana hal tersebut sangat bertolak

belakang dengan tujuan agenda konektivitas ASEAN dalam MPAC dimana ASEAN ingin mengurangi biaya logistik pada tren produktivitas dan daya saing.

Meningkatkan daya saing logistik menjadi krusial jika ASEAN ingin mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang kuat seiring dengan kenaikan upah di seluruh kawasan. Hal ini juga bertentangan dengan salah satu fokus MPAC yaitu *seamless logistics* yang memiliki tujuan strategis untuk menurunkan biaya rantai pasokan di setiap negara anggota ASEAN yang mana melibatkan transportasi logistik.

Pada KLTSP, ASEAN juga menimbang biaya transportasi semakin signifikan untuk pola perdagangan dan produksi periode 2016-2025. Semakin tinggi inefisiensi transportasi maka akan semakin tinggi juga dampak negatif pada kemajuan konektivitas ASEAN. Perkembangan transportasi logistik suatu negara akan mendukung perkembangan perdagangan regional dan globalnya, seperti pada kasus penurunan tarif domestik terbukti meningkatkan perdagangan intra-ASEAN (Lai, Pang, Wong, Lun, & Ng, 2019).

ASEAN harus berjuang untuk mengatasi permasalahan inefisiensi transportasi di negara-negara anggotanya. Oleh karena itu, ASEAN memiliki tanggung jawab untuk terus berupaya mengawasi dan mendorong mengoperasionalkan perjanjian fasilitasi transportasi yang berdampak langsung pada sektor logistik di masa depan pada negara-negara anggota. Begitu pula juga dengan negara anggota yang memiliki tanggung jawab untuk mematuhi kerangka kerja ASEAN dengan cara mengimplementasi dan menyepakati satu standar yang sama yang telah dibangun pada forum ASEAN. Hal tersebut dilakukan dalam rangka efisiensi transportasi logistik yang dapat menguntungkan bagi negara-negara anggota ASEAN maupun untuk kepentingan perdagangan intra-regional.

Disepakatinya liberalisasi perdagangan ASEAN mengharuskan setiap negara anggota untuk siap meningkatkan kemampuan dan kinerja transportasi logistiknya dan ASEAN memiliki peran untuk terus mendorong negara anggota untuk meningkatkan kinerja transportasi logistiknya. Para pemimpin ASEAN perlu saling menyadari bahwa untuk memperkuat pertumbuhan perdagangan, pembangunan transportasi logistik sangat penting tidak hanya untuk mendukung

peningkatan arus perdagangan di ASEAN tetapi juga untuk menjembatani pembentukan perdagangan bebas untuk mengimbangi peningkatan perdagangan dengan negara-negara lain (Lai, Pang, Wong, Lun, & Ng, 2019).

Penting negara-negara anggota, tidak terkecuali Indonesia untuk mengimplementasi perjanjian fasilitasi transportasi yang berdampak langsung pada sektor logistik. Salah satu perjanjian fasilitasi transportasi yang berdampak langsung pada sektor logistik adalah *ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport* (AFAMT). AFAMT merupakan perjanjian kerangka kerja ASEAN dalam memajukan transportasi multimoda di kawasan. Penggunaan sistem transportasi multimoda menjadi penting untuk mendukung efisiensi dan integrasi transportasi sesuai dengan cita-cita konektivitas ASEAN. Beberapa penelitian telah membuktikan bahwa terdapat hubungan positif diantara pengaruh sistem multimoda terhadap efisiensi maupun integrasi. Seperti sebuah studi penelitian *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) pada tahun 2010 menemukan bahwa perdagangan intra ASEAN akan meningkat sekitar 4%, atau antara 2% hingga 6% per ekonomi anggota jika transportasi multimoda yang efisien diterapkan di wilayah tersebut (Arise Plus, 2019).

Dengan mengimplementasi perjanjian AFAMT, maka negara anggota tidak terkecuali Indonesia akan mendapatkan kemudahan dalam melakukan sistem transportasi multimoda di kawasan karena negara-negara anggota akan terintegrasi. Hal tersebut karena kerangka kerja berusaha untuk menetapkan standar minimum serta meyelaraskan aturan pertanggung jawaban hukum atas kontrak angkutan multimoda. Dengan integrasi tersebut, maka akan terciptalah juga komunikasi yang terstruktur yang dapat memudahkan pihak-pihak terkait untuk berkomunikasi dalam rangka menerapkan sistem transportasi multimoda (Kurniawan, 2023). Terlebih lagi, dengan implementasi maka negara anggota diberikan wewenang untuk beroperasi di semua negara anggota dengan catatan negara tersebut telah meratifikasi juga, maka dari itu negara-negara anggota akan mendapatkan akses yang lebih besar ke pasar dan peluang bisnis yang besar di seluruh negara ASEAN.

Sampai saat ini, terdapat dua negara ASEAN yang belum meratifikasi perjanjian tersebut yaitu Brunei Darusalam dan Malaysia sementara terdapat

Singapura yang baru meratifikasi pada tahun 2021. Indonesia sendiri juga baru meratifikasi pada tahun 2016 dimana negara-negara lain telah meratifikasinya terlebih dahulu yaitu Kamboja pada tahun 2009, Laos dan Myanmar pada tahun 2015, Filipina dan Thailand pada tahun 2008, dan Vietnam pada tahun 2011. Oleh karena itu, implementasinya di Indonesia masih terbilang baru sehingga masih dalam tahap adaptasi serta Indonesia masih memiliki beberapa tantangan yang harus segera diselesaikan (Kurniawan, 2023).

Berdasarkan latar belakang diatas, penulis membahas lebih lanjut terkait dengan gambaran umum serta permasalahan transportasi multimoda di Indonesia sebagai suatu sistem transportasi yang dapat mendukung konektivitas ASEAN serta bagaimana kepatuhan Indonesia dengan cara mengimplementasi regulasi-regulasi AFAMT dalam mendukung agenda konektivitas ASEAN. Adapun batasan periode yang dipilih oleh penulis adalah 2019-2022. Periode tersebut dipilih penulis karena walaupun pemerintah Indonesia telah meratifikasi perjanjian AFAMT pada tahun 2016, namun upaya-upaya pemerintah dalam mengimplementasi AFAMT secara maksimal baru terlihat pada periode tersebut.

Untuk memudahkan penulis dalam penelitian, penulis memanfaatkan beberapa studi terlebih dahulu untuk mendapatkan poin-poin penting dalam rangka melengkapi informasi yang dibutuhkan terkait dengan bagaimana permasalahan konektivitas transportasi yang berkaitan dengan sistem multimoda di ASEAN, khususnya di Indonesia. Penulis melakukan beberapa studi terdahulu untuk dijadikan referensi dalam penelitian ini dan tentunya dapat menjadi pembanding agar penelitian tidak memiliki kesamaan dengan penelitian sebelumnya.

Pertama, penelitian oleh Smith, Gunasekera, dan Voak pada tahun 2019 menyebutkan bahwa biaya angkutan barang melintasi batas-batas negara di ASEAN khususnya pada transportasi darat masih menjadi permasalahan konektivitas transportasi khususnya dengan hubungannya dengan aktivitas perdagangan intra-regional. Tingginya biaya angkutan berdampak negatif terhadap aktivitas perdagangan intra-regional dimana hal tersebut besar terjadi di Indonesia, Vietnam, dan Myanmar.

Selain biaya angkutan darat, biaya angkutan di pelabuhan juga masih

ditemukan tinggi di Indonesia. Padahal, menurut penelitian kuantitatif yang dilakukan oleh Kee-hung Lai, Yu Pang, Christina W. Y. Wong, Y. H. Venus Lun, dan Y. N. Eppie Ng yang penulis ambil sebagai referensi kedua membuktikan bahwa penurunan biaya internal dapat meningkatkan perdagangan intra-ASEAN. Sehingga masih diperlukan upaya efisiensi transportasi logistik khususnya di negara-negara berkembang ASEAN termasuk Indonesia karena inefisiensi logistik masih menjadi hambatan terbesar konektivitas ASEAN.

Selain inefisiensi biaya, terdapat juga inefisiensi waktu pada aktivitas transportasi logistik dimana lamanya waktu kirim yang terjadi diakibatkan oleh kondisi prasarana logistik Indonesia yang masih konvensional, baik struktur jalan, sistem pelabuhan, hubungan antarmoda dan lain sebagainya. Hal ini dijelaskan oleh penelitian yang dilakukan oleh Tulus Irpan H. S., Imam Sony, dan Sarinah pada tahun 2016 yang penulis ambil sebagai penelitian ketiga. Indonesia sebagai wilayah kepulauan yang luas benar-benar menghadapi tantangan dalam hal logistik. Di era globalisasi ini Indonesia harus responsif terhadap perubahan yang terjadi di tingkat regional dan membuktikan komitmennya.

Hal yang sama juga dijelaskan oleh penelitian yang dilakukan oleh N Budisiswanto, M Miharja, B Kombaitan, P Pradono yang penulis ambil sebagai bahan kajian literatur keempat. Mereka membuktikan dalam penelitiannya bahwa biaya penanganan peti kemas Indonesia adalah yang tertinggi di antara semua negara ASEAN. Meski merupakan negara kepulauan, sebagian besar transportasi darat Indonesia belum mendukung interkoneksi antar pulau. Budisiswanto dkk. juga menemukan bahwa Indonesia belum memiliki implementasi angkutan multimoda yang baik.

Meski telah memiliki regulasi tentang tata cara pengangkutan barang multimoda, implementasi di lapangan dari regulasi tersebut dan prosedur belum cukup kuat. Implementasi multimoda belum berjalan mulus sebagaimana tercermin dari relatif rendahnya kinerja sistem logistik secara keseluruhan. Kendala utama transportasi multimoda adalah kurangnya kemauan untuk bekerja sama dan berkoordinasi antara operator berbagai moda. Meskipun telah ada kerangka hukum yang berlaku dalam hal transportasi multimoda, realisasinya masih sangat lambat

karena dua aspek yaitu kualitas regulasi/lembaga dan kualitas implementasi.

Permasalahan pada kelembagaan terkait dengan koordinasi logistik pada sistem multimoda juga dijelaskan kembali pada penelitian lain oleh Nurullah Budiswanto, Miming Miharja, P.Pradono, dan B.Kombaitan yang penulis gunakan sebagai kajian literatur kelima. Budiswanto dkk menemukan bahwa kurangnya koordinasi pemangku kepentingan berdampak signifikan pada buruknya koordinasi logistik dalam sistem transportasi multimoda dengan mengambil studi kasus Pelabuhan Tanjung Priok. Logistik di Indonesia rumit karena sifatnya yang multisektor dan lintas wilayah. Penataan dan peningkatan sistem logistik di Indonesia yang tersebar di beberapa kementerian membutuhkan komitmen dan koordinasi yang kuat.

Tantangan transportasi multimoda juga pernah diteliti oleh Robby Kurniawan yang penulis ambil sebagai kajian literatur keenam. Pada perspektif regional ASEAN, Penyedia jasa logistik Indonesia belum mampu bersaing secara internasional. Kompetensi sumber daya manusia di bidang transportasi multimoda masih perlu ditingkatkan. Lembaga sertifikasi profesi di bidang transportasi multimoda belum terbentuk dan instansi atau unit kerja yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi intermoda/multimoda terdiri dari beberapa instansi, sehingga diperlukan koordinasi. Di era liberisasi perdagangan ASEAN, Peningkatan kualitas layanan transportasi tidak hanya diakui sebagai salah satu elemen terpenting dan khas dari pusat logistik, tetapi juga sebagai tantangan utama untuk dapat bersaing secara signifikan dengan lingkungan global.

Lebih lanjut, untuk menciptakan aktivitas logistik yang efektif untuk menunjang kegiatan perdagangan lintas batas, diperlukan juga terciptanya infrastruktur dan layanan transportasi yang baik di negara-negara ASEAN. Namun kenyataannya, infrastruktur dan layanan transportasi di beberapa negara ASEAN masih memiliki kualitas yang rendah. Hal ini disebutkan pada penelitian yang dilakukan oleh Biswa Nath Bhattacharyay yang penulis ambil sebagai kajian literatur ketujuh. Bhattacharyay menyebutkan bahwa masih terdapat kurangnya kualitas transportasi jalan ke pelabuhan, infrastruktur pelabuhan yang buruk, dan jaringan pelayaran yang kurang optimal yang akhirnya menambah biaya

transportasi secara keseluruhan. Ditemukan juga absennya pemain logistik regional yang dapat melanggengkan sistem transportasi yang terfragmentasi di wilayah ASEAN. Bhattacharya juga menambahkan bahwa masih banyak kesenjangan kapabilitas pada sektor transportasi di AMS sehingga dibutuhkan mobilisasi tabungan regional untuk memenuhi kesenjangan ini di negara-negara berpenghasilan rendah. Masih diperlukan pengurangan biaya transportasi logistik dan peningkatan infrastruktur yang berkaitan dengan perdagangan, salah satunya transportasi.

Masih berkaitan dengan rendahnya tingkat dan kualitas transportasi di negara-negara ASEAN, ditemukan pula penelitian yang penulis ambil sebagai kajian literatur kedelapan yaitu penelitian oleh Jose Tongzon and Inkyo Cheong pada tahun 2014. Tongzon dan Cheong menyebutkan bahwa masih ditemukan kekurangan seperti tingkat dan kualitas infrastruktur dalam hal pelabuhan, jalan, bandara dan telekomunikasi bervariasi di antara negara-negara ASEAN khususnya relatif buruk dalam kasus Indonesia, Filipina dan negara-negara CLMV (Cambodia, Laos, Myanmar, and Vietnam).

Meskipun infrastruktur mereka telah meningkat dari waktu ke waktu, hal tersebut masih belum memadai dan telah menjadi kendala utama untuk mencapai konektivitas yang lebih baik. Kualitas jaringan jalan yang buruk, pungutan informal atau uang fasilitas di pos pemeriksaan dan kemacetan lalu lintas yang sering terjadi telah menyebabkan penundaan besar dan peningkatan biaya logistik yang tidak perlu. Terkait dengan penelitian tingkat implementasi di sektor transportasi, semua perusahaan yang diwawancarai berpendapat bahwa Pemerintah Indonesia dan Malaysia belum berbuat cukup untuk mengembangkan jaringan koridor logistik transportasi ASEAN. Sebagian besar dari mereka yang diwawancarai percaya bahwa Pemerintah Indonesia dan Malaysia tidak cukup mempromosikan penggunaan istilah dan praktik perdagangan yang terkait dengan transportasi multimoda.

Selain infrastruktur, realisasi transportasi multimoda juga merupakan salah satu aspek yang penting untuk diimplementasikan dalam rangka efisiensi logistik di lingkup regional maupun domestik. Hal tersebut dibuktikan oleh penelitian

kuantitatif yang dilakukan oleh Wahyu Wibowo dan Irwan Chairuddin sebagai kajian literatur kesembilan yang menemukan bahwa terdapat pengaruh sistem transportasi multimoda terhadap efisiensi biaya logistik sebesar (R Square x 100%) = 80%. Hal ini membuktikan bahwa ASEAN harus mendukung adanya pengalihan angkutan melalui multimoda agar biaya logistik turun dan menjadi lebih efektif di negara-negara anggota, tidak terkecuali Indonesia.

Penelitian diatas juga menyebutkan tantangan-tantangan multimoda Indonesia yaitu kurangnya kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) Indonesia yang berkemampuan kompetitif dalam penyelenggaraan transportasi multimoda, implementasinya masih pada tahap awal, kurangnya *Multimodal Transport Operators* (MTO), dan masih banyak moda yang menggunakan dokumen tunggal sehingga tanggung jawab pengangkut sering tidak jelas. Penyelesaian dokumen tersebut juga relatif lama karena masih dilakukan secara manual, sehingga cenderung menghambat kelancaran arus barang.

Argumentasi rendahnya kompetensi SDM juga pernah dijelaskan oleh penelitian Akhmad Yunani dan Dhanang Widijawan pada tahun 2020 yang penulis ambil sebagai kajian literatur kesepuluh. Salah satu masalah yang sampai sekarang dihadapi dan menghambat kinerja logistik nasional adalah rendahnya kompetensi SDM. Selain SDM, Yunani dan Dhanang juga menyebutkan beberapa penghambat lain seperti tumpang tindih peraturan dan rendahnya penegakan hukum/peraturan, rendahnya koordinasi lintas sektoral, kurangnya dukungan infrastruktur dan sistem, buruknya manajemen interkoneksi atau sistem intermodal antar infrastruktur pelabuhan, transportasi, dan pergudangan, dan rendahnya kapabilitas jaringan, teknologi informasi, dan pengetahuan.

Perspektif yang sama juga pernah dijelaskan oleh Marlia Herwening yang menjadi kajian literatur kesebelas penulis terkait dengan rendahnya SDM yang relevan. Dalam penelitian kuantitatifnya yang meneliti tentang kesiapan Indonesia dalam implementasi multimoda, nilai indikator *capability* memiliki nilai terendah dalam penelitiannya. Kedua tolok ukur dari indikator *capability* yang mendapatkan nilai terendah adalah dari segi sumber daya manusia dan keuangan. Dari segi sumber daya manusia perusahaan diharuskan memiliki sertifikat di bidang

multimoda dan transportasi. Hal ini dianggap memberatkan khususnya dari segi biaya, karena harus mengirim pegawai untuk mengikuti pendidikan dan pelatihan transportasi supaya memiliki sertifikat yang dimaksudkan serta waktu yang dibutuhkan untuk mengikuti pendidikan dan pelatihan akan memakan jam kerja.

Sumber daya manusia yang dimiliki perusahaan jasa angkutan logistik hanya sedikit yang memiliki sertifikat kompetensi di bidang angkutan multimoda dan sedikit pula yang memiliki ijazah/ sertifikat di bidang transportasi. Selain permasalahan SDM, Herwening juga menyebutkan permasalahan dari segi pemerintahan dimana selama ini pemerintah hanya melakukan sosialisasi kebijakan transportasi multimoda di tingkat asosiasi/ hanya melalui perwakilan antar pemerintah dengan asosiasi perusahaan yang bergerak di bidang logistik dan mungkin saja tidak diteruskan atau tidak merata sehingga operator atau perusahaan jasa angkutan logistik lainnya tidak begitu faham dengan adanya kebijakan multimoda. Hal ini dibuktikan oleh beberapa perusahaan menjawab sama sekali tidak tahu mengenai PP Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

Mengetahui tantangan transportasi multimoda menjadi penting untuk diketahui negara-negara anggota ASEAN karena realisasi multimoda menjadi krusial untuk menciptakan *ASEAN Connectivity*. Sebuah penelitian kuantitatif yang penulis ambil sebagai kajian literatur kedua belas dengan model gravitasi yang dilakukan oleh Ben Sheperd, Ramonette B. Serafica, Akhmad Bayhaqi, dan Hao Jing telah membuktikan hal tersebut. Dengan mengambil permodelan bersama, terbukti bahwa multimoda menjadi penting untuk perdagangan di Asia Pasifik.

Dengan meningkatkan konektivitas multimoda sebesar 5%, APEC akan meningkatkan ekspor sekitar 4%, atau antara 2% dan 6% per ekonomi anggota. Dalam dolar, ini setara dengan keuntungan dampak sebesar \$500 miliar secara total, atau antara \$850 juta dan \$115 miliar per ekonomi anggota. Perekonomian yang terbuka, sangat terintegrasi dengan pasar dunia, dan dengan dasar konektivitas yang kuat akan mendapatkan keuntungan maksimal. Penulis juga menemukan bahwa dari elemen konektivitas transportasi multimoda, kinerja layanan logistik secara umum memiliki pengaruh paling kuat terhadap perdagangan. Kinerja keseluruhan sangat penting di sebagian besar sektor dan ini terutama berlaku untuk kompetensi

logistik, termasuk kemampuan sektor swasta untuk mengelola transaksi internasional yang rumit yang melibatkan hubungan multimoda.

Hubungan antara logistik dan perdagangan di negara-negara ASEAN juga telah dijelaskan pada penelitian yang dilakukan oleh Prawpan Oruangke sebagai kajian literatur ketiga belas. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa *Logistic Performance Index (LPI)* dan masing-masing komponen logistik signifikan dan memberikan koefisien positif, yang berarti peningkatan kinerja logistik dapat meningkatkan volume ekspor ASEAN. Perbandingan komponen logistik di bidang regulasi kebijakan menunjukkan bahwa kompetensi logistik memiliki dampak terbesar pada perdagangan ASEAN diikuti oleh bea cukai dan infrastruktur. Hasil penelitian ini menegaskan bahwa peningkatan kinerja logistik dan masing-masing komponennya sangat terkait dengan peningkatan perdagangan ASEAN. Oleh karena itu, negara-negara anggota ASEAN harus fokus pada peningkatan kualitas layanan logistik. Dari segi waktu, sektor swasta harus mengangkut komoditas dari asal ke tujuan dalam waktu pengiriman yang dijadwalkan atau diharapkan untuk meningkatkan perdagangan.

Implementasi perjanjian transportasi yang relevan juga menjadi penting untuk mendukung *ASEAN Connectivity*. Terkait dengan pentingnya implementasi perjanjian fasilitasi transportasi ASEAN yang berhubungan langsung dengan logistik, pada kajian literatur keempat belas yang peneliti ambil yaitu penelitian Jose Tongzon pada tahun 2011 menuliskan bahwa perjanjian-perjanjian fasilitasi transportasi ASEAN yang telah ditandatangani AMS masih perlu dimasukkan ke dalam undang-undang nasional mereka. Implementasi kerangka perjanjian fasilitasi transportasi ASEAN masih menjadi salah satu tantangan bagi ASEAN karena untuk mendukung konektivitas ASEAN negara-negara anggota membutuhkan pemahaman yang sama.

Berbicara tentang permasalahan implementasi, dalam penelitian So Umezaki yang menjadi bahan kajian literatur kelima belas penulis juga menyatakan bahwa penting untuk memiliki pemahaman yang sama tentang tanggung jawab hukum perusahaan transportasi yang menyediakan layanan logistik terintegrasi di berbagai moda transportasi untuk memfasilitasi perdagangan

internasional. Oleh karena itu dibutuhkan ratifikasi serta implementasi perjanjian-perjanjian fasilitasi transportasi yaitu AFAMT, AFAFIST, dan AFAFGIT. Namun kenyataannya, Meskipun AFAMT dan AFAFIST telah diberlakukan, tidak semua AMS telah meratifikasinya. Sebagai akhir tahun 2015, AFAMT yang telah diratifikasi dan mulai berlaku hanya di antara enam AMS yaitu Kamboja, Laos, Myanmar, Filipina, Thailand, dan Vietnam. Sedangkan AFAFIST baru berlaku di antara lima AMS yaitu Kamboja, Laos, Filipina, Thailand, dan Vietnam.

Menurut penelitian diatas Indonesia masih menjadi salah satu negara yang belum meratifikasi perjanjian fasilitasi transportasi ASEAN per 2015. Penulis juga menambahkan bahwa Koordinasi antar kementerian diperlukan dalam berbagai tahapan proses kesepakatan: dari penyusunan dan finalisasi isi perjanjian, meratifikasi perjanjian dan protokol, untuk menyiapkan prosedur operasi standar untuk implementasi penuh. Koordinasi yang kuat semacam itu harus berlangsung di setiap AMS maupun di tingkat ASEAN.

Tantangan serupa juga dituliskan pada penelitian yang menjadi kajian literatur keenam belas penulis yaitu yang dilakukan oleh Tham Siew Yean and Sanchita Basu Das. Perbedaan dalam tahap kelembagaan, pembangunan dan implementasi dan kapasitas negara-negara anggota ASEAN masih menjadi salah satu tantangan utama integrasi. Negara-negara anggota masih ASEAN memerlukan satu standar yang sama untuk mewujudkan integrasi transportasi yang baik untuk mendukung konektivitas ASEAN. Yean dkk. juga menyebutkan bahwa banyaknya subsektor dan moda transportasi menyiratkan bahwa tata kelola sektor ini melintasi banyak kementerian dan lembaga, sehingga mempersulit perumusan dan implementasi kebijakan yang koheren.

Pada kajian literatur ketujuh belas, penulis mengambil penelitian terkait dengan Implementasi *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC). Penelitian terkait dengan permasalahan implementasi MPAC di lingkungan ASEAN dan Indonesia pernah dilakukan oleh Adiwana Fahlan Aritenang pada tahun 2017. Dalam penelitiannya ia menyebutkan bahwa ASEAN tidak memiliki otoritas dan kepemimpinan yang ditunjuk untuk meneruskan MPAC, sementara pelaksanaan MPAC di Indonesia masih terbatas sejak 2010 hingga 2015. Pada sektor

transportasi, Indonesia sebenarnya telah meratifikasi beberapa perjanjian fasilitasi transportasi. Namun, pelaksanaannya masih harus terus dipantau. Ini termasuk *The Facilitation of Inter-State Transport* (AFAFIST) dan *The Facilitation of Multimodal Transport* (AFAMT), dan *The Facilitation of Goods in Transit* (AFAFGIT). Peneliti juga menyebutkan permasalahan terkait hal ini di lingkup Kementerian Perhubungan dimana tidak ada satu divisi yang bertanggung jawab atas masalah *Multicapital Transport*, sehingga harus ditangani lintas divisi.

Pada kajian literatur ke delapan belas, penulis juga mengambil penelitian terkait dengan tantangan *ASEAN Connectivity* yang ditulis oleh Phidel Vineles pada tahun 2017. Mewujudkan kawasan Asia Tenggara yang lebih dekat dan terintegrasi masih menjadi tantangan bagi ASEAN. Kekompakan regional membutuhkan keterkaitan yang lebih dalam untuk kawasan yang lebih kompetitif dan tangguh. Tantangan tersebut salah satunya adalah kekurangan keterampilan. Indonesia dan Myanmar akan mengalami kekurangan pasokan sebesar 13 juta pekerja setengah terampil dan sembilan juta pekerja terampil pada tahun 2030. Lebih dari setengah dari semua pekerjaan dengan keterampilan tinggi dapat diisi oleh kandidat dengan kualifikasi yang tidak memadai di Kamboja, Indonesia, Laos, Filipina, Thailand, dan Vietnam pada tahun 2025, menurut *Asian Development Bank* (ADB) dan *International Labour Organization* (ILO). Oleh karena itu, AMS harus mengembangkan sumber daya manusia, keterampilan tenaga kerja, dan inovasi mereka untuk agenda konektivitas ASEAN yang sukses. ASEAN juga harus menerapkan kebijakan untuk mengatasi tantangan meningkatnya jumlah kelas konsumen, kesenjangan keterampilan, dan kebutuhan infrastruktur yang besar.

Berbicara mengenai tantangan konektivitas khususnya pada sektor transportasi di Indonesia dan hubungannya dengan ASEAN, penelitian yang penulis ambil sebagai kajian literatur kesembilan belas yaitu penelitian Bambang Susantono pada 2011 yang pernah melakukan penelitian terkait dengan hal tersebut. Untuk berpartisipasi dan mewujudkan konektivitas ASEAN, konektivitas domestik masing-masing negara di kawasan perlu diperkuat. Hal tersebut merupakan prasyarat konektivitas regional. Mirip dengan jaringan, ketika satu node rusak atau tidak berfungsi dengan baik, maka sisa jaringan juga akan terpengaruh. Indonesia sebagai negara anggota ASEAN memiliki tanggung jawab untuk berkomitmen

untuk konektivitas ASEAN. Untuk mendukung komitmen tersebut, Indonesia perlu meningkatkan konektivitas domestik, sehingga daya saing nasional dapat ditingkatkan di tingkat regional. Namun pada kenyataannya Indonesia masih menghadapi tantangan konektivitas domestik pada sektor transportasi dimana masih terdapat biaya yang sangat tinggi.

Biaya yang lebih tinggi disebabkan oleh inefisiensi *port* dan aksesibilitas rendah yang disebabkan oleh beberapa node yang tidak terhubung dengan baik. Faktor-faktor ini secara langsung mempengaruhi biaya transportasi dan logistik, mengakibatkan harga barang yang lebih tinggi dan daya saing yang lebih rendah. Oleh karena itu, kedepannya Indonesia perlu meningkatkan konektivitas domestiknya dalam upaya menekan biaya pengiriman, yang pada akhirnya akan berdampak pada daya saing negara. Hal ini juga dilakukan sebagai prasyarat konektivitas regional menurut Bambang Susantono yang selaras dengan cita-cita konektivitas ASEAN.

Pada kajian terakhir, penulis mengambil penelitian terkait dengan tantangan baru transportasi logistik yang dimulai pada tahun 2019. Munculnya pandemi COVID-19 pada tahun 2019 silam juga telah memunculkan permasalahan baru terhadap konektivitas transportasi logistik di Asia, tidak terkecuali di ASEAN. Penelitian berkaitan dengan hal tersebut pernah dilakukan oleh Earley dan Newman. Dalam penelitiannya, Earley dan Newman menyatakan bahwa akibat menyebarnya COVID-19 berdampak pada melambatnya perdagangan global secara signifikan. Banyak sekali wilayah yang memberlakukan pembatasan besar-besaran pada angkutan logistik. Telah terjadi gangguan pergerakan kapal, pesawat terbang, dan pengoperasian pelabuhan. Akibatnya, aktivitas logistik harus mengalami kemandekan diakibatkan banyaknya prosedur penyumbatan perbatasan, pengujian dan pelacakan operator kendaraan, dan pelacakan dan penelusuran kendaraan yang lebih baik dan pengiriman. Aktivitas logistik seperti ini tentunya membuang banyak waktu karena terlalu banyak prosedur yang harus dilakukan untuk mengangkut barang dari suatu negara ke negara lain.

Berdasarkan literatur diatas, belum ada penelitian yang membahas mengenai bagaimana Indonesia sebagai salah satu negara anggota ASEAN

mematuhi perjanjian fasilitasi transportasi AFAMT periode 2019-2022 dalam rangka mendukung konektivitas ASEAN beserta dengan peluang dan tantangannya. Oleh karena itu penulis tertarik untuk mengembangkan serta melakukan penelitian lebih lanjut untuk membahas sejauh mana kepatuhan Indonesia sebagai negara anggota ASEAN dalam mengimplementasi salah satu perjanjian fasilitasi transportasi yaitu AFAMT yang mengatur tentang transportasi multimoda yang telah dipercayai oleh seluruh negara anggota dapat membantu mewujudkan konektivitas ASEAN.

## 1.2 Rumusan Masalah

Mendukung konektivitas ASEAN menjadi penting bagi Indonesia maupun ASEAN dalam rangka memajukan perdagangan bebas, meningkatkan daya daing kawasan, integrasi pasar dan memajukan ekonomi negara anggota. Salah satu langkah untuk mendukung konektivitas ASEAN yang dapat dilakukan oleh negara anggota adalah dengan mengimplementasi sistem transportasi multimoda, sesuai dengan MPAC. Beberapa penelitian telah membuktikan bahwa transportasi multimoda memiliki hubungan yang positif dengan efektivitas transportasi. Implementasi transportasi multimoda yang efektif memiliki hubungan positif terhadap efisiensi dan integrasi.

Berdasarkan pada penguraian diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah **bagaimana implementasi ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT) dalam Mendukung Master Plan on ASEAN Connectivity di Indonesia periode 2019-2022?** Adapun batasan periode yang dipilih oleh penulis adalah 2019-2022 yang didasarkan pada walaupun pemerintah Indonesia telah meratifikasi perjanjian AFAMT pada tahun 2016, namun upaya-upaya pemerintah dalam mengimplementasi AFAMT secara maksimal baru terlihat pada periode tersebut.

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi *ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT)* dalam Mendukung *Master Plan on ASEAN Connectivity* di Indonesia yang mana perjanjian ini merupakan inisiasi dalam kerjasama regional ASEAN.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat-manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah :

- a. Manfaat praktis penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan maupun pertimbangan pemerintah mengenai kerja sama regional khususnya dalam mengimplementasikan kerjasama regional di bidang fasilitasi transportasi.
- b. Manfaat akademis penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi bagi berbagai entitas yang terlibat dalam skema kerja sama regional khususnya yang berfokus pada implementasi kerja sama di bidang fasilitasi transportasi.

#### **1.5 Sistematika Penulisan**

Untuk memahami alur pemikiran, penulis membagi sistematika penulisan menjadi enam bab yang mencakup beberapa sub bab, yaitu:

##### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini penulis menjelaskan latar belakang masalah, kajian literatur, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

##### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini penulis menjelaskan mengenai konsep atau teori yang digunakan sebagai sarana atau jalan untuk mencari jawaban terhadap masalah penelitian yang telah ditentukan. Penulis juga akan memasukan kerangka pemikiran pada bab ini untuk memberikan gambaran umum dan alur berpikir penelitian dari rumusan masalah: bagaimana implementasi *ASEAN Framework Agreement on*

*Multimodal Transport (AFAMT)* dalam Mendukung *Master Plan on ASEAN Connectivity* di Indonesia sehingga dapat menghasilkan jawaban dan temuan penelitian.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Pada bab ini berisikan tentang metode penelitian apa yang penulis gunakan untuk menjawab rumusan masalah. Mulai dari objek penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, sumber data, teknis analisis data, dan tabel rencana waktu.

### **BAB IV GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI MULTIMODA DI INDONESIA DAN KAITANNYA DENGAN ASEAN CONNECTIVITY**

Pada bab ini akan menjelaskan pembahasan tentang gambaran umum dan masalah transportasi multimoda di Indonesia dan kaitannya dengan *ASEAN Connectivity* serta membahas tentang perjanjian AFAMT yang merupakan perjanjian fasilitasi transportasi ASEAN yang mengatur transportasi multimoda.

### **BAB V IMPLEMENTASI ASEAN FRAMEWORK AGREEMENTT ON MULTIMODAL TRANSPORT (AFAMT) DI INDONESIA PERIODE 2019-2022**

Pada bab ini akan dijelaskan pembahasan tentang analisis kepatuhan negara sebagai anggota organisasi regional ASEAN dalam mengimplementasi perjanjian yang telah dibuat ditingkat regional yaitu AFAMT.

### **BAB VI PENUTUP**

Pada bab ini akan berisikan mengenai kesimpulan dan saran dari penelitian yang penulis lakukan.