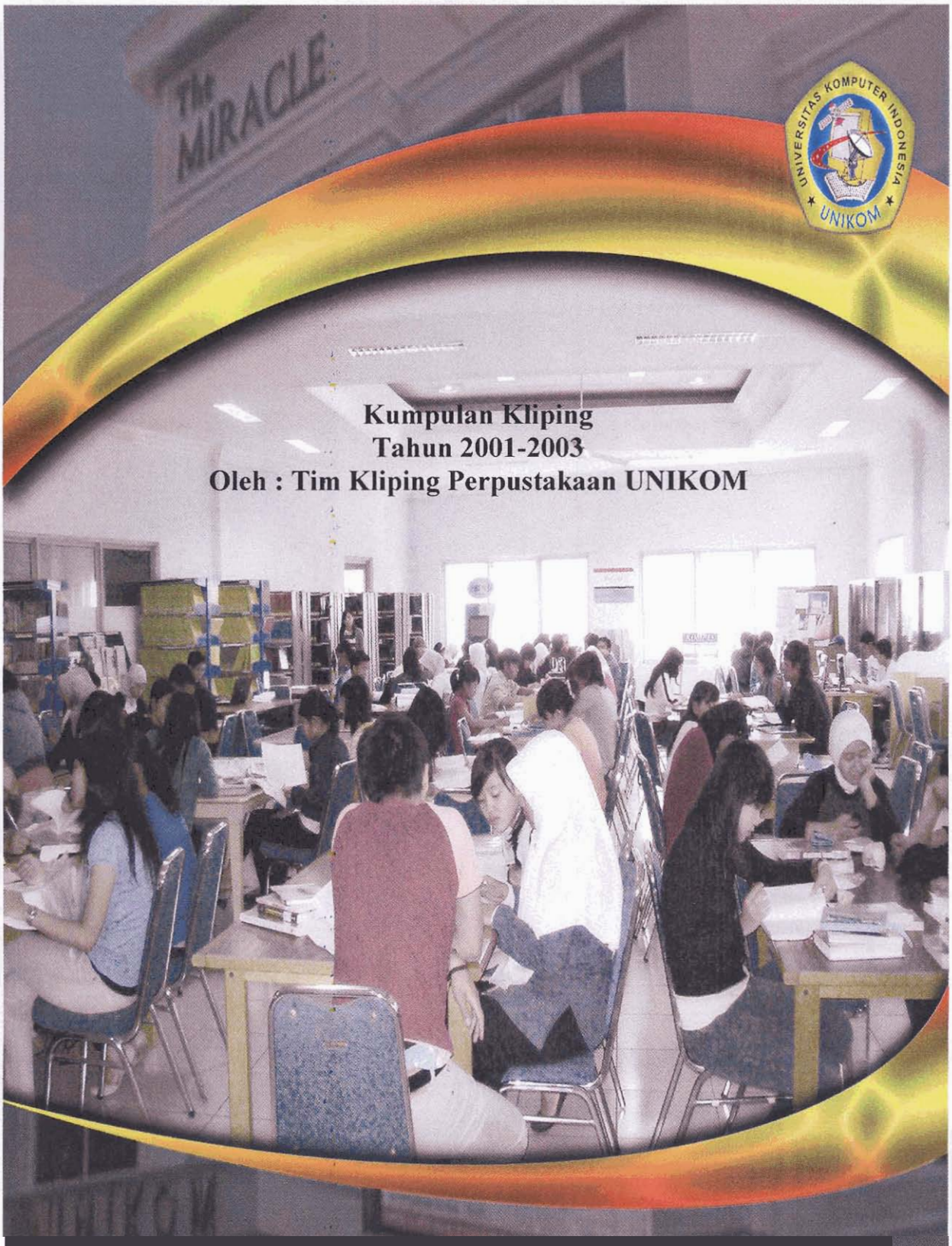


Kumpulan Kliping
Tahun 2001-2003
Oleh : Tim Kliping Perpustakaan UNIKOM

perpustakaan unikom

learning and get friendly with library

gedung 5 lantai 7
e-mail : perpus@unikom.ac.id

Hari /Tanggal /Bulan/ Tahun : MINGGU / 18 / AGUSTUS / 2002
Hlm/Kolom : 27 / 1-5
Sumber : Kompas / ~~Pikiran Rakyat~~ /
Penulis : DEWABRATA, WISNU
Subjek / NO. class : LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN / 388.3

Pungli di Jalur Surabaya-Jakarta

Masih Adakah Hati Nurani?

WAJAH Romin (45), panggil saja begitu, sopir truk salah satu perusahaan ekspedisi angkutan barang di Surabaya, sedikit merengut lantaran kesal. Sekitar dua kilometer lagi truk yang ia kendarai mulai memasuki Kota Cirebon, kota yang terletak dekat dengan perbatasan Provinsi Jawa Tengah dan Jawa Barat. Dari penuturannya kepada *Kompas* sepanjang perjalanan dari Surabaya hingga Jakarta terungkap, kekesalan sopir asal Lamongan itu memang bukannya tidak beralasan.

"MULAI masuk Jawa Barat sini sudah payah, banyak lokasi yang terkenal rawan, mulai dari sepanjang jalur Cirebon sampai nanti di Cikampek sebelum masuk tol. Rawannya bukan karena penjahat saja, tapi juga gara-gara banyak petugas *pake* seragam yang minta uang pungutan liar (pungli). Kalau lewat jalur sini sopir harus *nyiapkan* banyak uang untuk membayar mereka," ujar Romin.

Menurut pria yang sudah menjadi sopir truk sejak tahun 1984 itu, besarnya "tarif" pungli di sepanjang jalur-jalur Jawa Barat bervariasi. Keadaan serupa relatif tidak ditemukan di jalur-jalur pantai utara (Pantura) mulai dari Jawa Timur sampai Jawa Tengah. Sedangkan menurut Romin, kalaupun harus keluar uang di jalur itu, biasanya sekadar uang damai lantaran sopir tertangkap melanggar rambu lalu lintas.

Sepanjang perjalanan mulai dari Surabaya hingga perbatasan wilayah Jawa Tengah, Romin hanya menunjuk dua lokasi rawan pungli seperti di perempatan jalan menuju Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, dan beberapa lokasi di Kabupaten Tuban. "Kalau di Tuban, memang ada polisi yang suka *nyanggong*, menunggu di pinggir jalan, beberapa ratus meter dari pasar hewan. Setiap truk yang mengangkut sapi dikutip Rp 5.000 per hewan dan itu pun cuma ramai setiap hari Minggu waktu pasar hewan buka. Polisi malah tidak segan-segan mengejar pemilik hewan sampai ke pasar," ujarnya.

Sementara itu, besaran tarif pungli pun bervariasi, mulai dari sekadar "uang rokok" yang Rp 1.000-Rp 2.000 sampai "uang damai" dari ancaman tilang yang mencapai di atas Rp 50.000. Untuk tarif berdamai itu para sopir truk terpaksa harus merogoh kocek lebih dalam, bahkan sampai mengorbankan uang makan. Padahal, anggaran membayar pungli lebih membengkak lagi manakala truk yang bebannya berlebih lewat jembatan timbang.

Sepanjang jalur Pantura, sejak Surabaya sampai Jakarta, sedikitnya, menurut Romin, ada lima lokasi jembatan timbang yang harus dilewati. Setiap truk dengan beban angkut atau ketinggian tumpukan barang melebihi kapasitas bak truk, terpaksa harus membayar "denda" sedikitnya Rp 20.000. Itu pun tanpa secarik pun lembar kuitansi atau tiket.

"Kalau dari aturan yang saya tahu, kelebihan beban itu harus dikurangi dengan jalan menurunkan muatan untuk disimpan di gudang yang disediakan. Tapi, siapa yang mau berisiko menitip barang di sana. Apalagi kalau yang diangkut barang-barang elektronik. Siapa yang tanggung jawab kalau barang itu rusak atau hilang? Ya, akhirnya terpaksa saja kasih uang ke petugas," ujarnya.

Lebih lanjut, menurut dia, jika sebuah truk tertangkap di jalan lantaran kelebihan beban, uang damai yang harus dikeluarkan agar tidak ditilang polisi bisa dipastikan jauh lebih mahal. Hal itu karena jelas-jelas sopir truk memang bersalah. Biasanya tarif bisa mencapai di atas Rp 150.000. Angkanya akan lebih membengkak kalau si pelanggar mencoba kabur. Mobil patroli polisi tidak segan-segan mengejar dan hasilnya malah akan lebih runyam.

"Kalau sampai dikejar dan tertangkap, polisi bisa minta uang damai seberapa saja dia mau minta. Alasannya untuk mengganti bensin yang dipakai mengejar truk itu. Kalau sudah *digetok* macam itu, uang Rp 500.000 saja sih bisa langsung melayang," papar Romin sambil *nyengir*.

Dari pengamatan *Kompas* dan penuturan Romin, aktivitas pungli dilakukan banyak pihak. Mulai dari preman suruhan petugas, aparat berseragam Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ), dan bahkan petugas polisi dari Patroli Jalan Raya (PJR). Dari sekitar enam titik rawan pungli yang ditunjuk Romin, setiap sopir truk sedikitnya harus menyiapkan anggaran rutin minimal sebesar Rp 50.000.

Hari /Tanggal /Bulan/ Tahun : ...../ ...../...../.....
Hlm/Kolom : ...../.....
Sumber : Kompas / Pikiran Rakyat / .....
Penulis : .....
Subjek : .....

Walau relatif sulit menentukan jumlah pasti truk barang yang melintas di jalur ini, Romin setidaknya mencoba mengira-ngira dengan menunjuk salah satu lokasi yang sering dipakai para sopir menghindar dari "terkaman" pungli para petugas. Caranya, diusahakan tidak masuk jalur Jawa Barat sebelum sore hari. Biasanya para sopir bersembunyi dengan jalan *ngetem* di lima kilometer sebelum jembatan timbang Kanci, Cirebon.

"Kalau sampai dikejar dan tertangkap, polisi bisa minta uang damai seberapa saja dia mau minta. Alasannya untuk menggganti bensin yang dipakai mengejar truk itu."

Menurut Romin, di lokasi itu ada sebidang tanah tempat para sopir biasa parkir dan beristirahat di beberapa warung makan yang didirikan di sana. Tidak jauh dari lokasi parkir itu ada sebuah rumah makan (RM) Padang satu-satunya yang menurut Romin sering juga dipakai polisi menunggu para calon korban mereka.

"Areal parkir itu bisa menampung sedikitnya 500 truk tronton. Setiap sopir yang datang pagi hari masuk, *ngetem*, dan menunggu di sana setidaknya sampai pukul 15.00. Perhitungannya, paling cepat mereka bisa masuk Cirebon sore hari dan melanjutkan sampai Cikampek malam hari. Pas jam-jam segitu polisi biasanya sudah agak sepi," ujarnya.

Dengan asumsi tarif uang pungli sedikitnya Rp 50.000, dari sebanyak 500 truk bermasalah itu saja potensi uang hasil pungli jumlahnya bisa mencapai Rp 25.000.000 setiap hari. Angka nominal tadi masih belum memperhitungkan tarif "uang damai" tilang yang lebih variatif, di atas Rp 50.000, dan uang tarif kelebihan beban angkut di beberapa jembatan timbang, yang minimal besarnya mencapai Rp 20.000.

"Padahal, sewaktu-waktu di sepanjang jalur yang kami lewati, polisi bisa saja mendadak merazia. Alasan mereka bisa macam-macam, mulai dari tidak ada kotak perlengkapan P3K, melanggar rambu lalu lintas, surat-surat tidak lengkap, sampai surat izin mengemudi (SIM) yang tidak sesuai pelat nomor kendaraan," tambah Romin.

Menurut Romin, setiap kali berangkat mengantarkan barang ia memperoleh ongkos pergi pulang (PP) dari perusahaannya sebesar Rp 1.365.000. Dengan waktu perjalanan minimal tiga hari, uang ongkos itu dipakai untuk membeli bahan bakar solar sebanyak 500 liter, uang makan sopir dan seorang kernet sebesar Rp 20.000 per hari, uang jasa tol, serta berbagai keperluan lain.

"Bersihnya saya cuma terima Rp 300.000 untuk sekali mengangkut dengan lama perjalanan sekitar lima hari pulang pergi. Belum lagi untuk bayaran kernet yang jumlahnya juga tidak terlalu jauh dari yang saya peroleh. Makanya, kalau sampai kena tilang dan terpaksa berdamai dengan polisi, uang ongkos malah tidak bersisa lagi. Saya malah sering berpikiran, apa selama ini polisi mengira kami para sopir banyak duit sehingga dengan gampang mereka minta uang," tambah Romin.

Selain di perjalanan, Romin juga mengaku harus mengeluarkan biaya ekstra setiap kali bongkar muat barang baik di Pelabuhan Tanjung Perak maupun Pelabuhan Kali Mas, Semarang. Sedikitnya ia harus mengeluarkan uang sejumlah Rp 30.000. "Habis kalau sedang menaikkan atau menurunkan barang, mulai dari kuli, satpam, kerani, administrator, portir, tukang stempel, dan petugas *fork lift* minta jatah. Masing-masing biasanya minta tarif dari Rp 2.500 sampai Rp 5.000," tambahnya.

Selain besaran tarif pungli yang harus dibayarkan, modus operandi para pelaku pungli juga beragam. Baik polisi maupun petugas DLLAJ biasa melakukan aksi mereka sendirian atau berkelompok. Mereka juga memilih lokasi strategis tempat melancarkan aksi. Biasanya tempat-tempat yang dipilih seperti dekat persimpangan jalan, kawasan pasar, atau daerah dekat terminal angkutan. Melewati tempat-tempat itu kendaraan memang terpaksa berjalan pelan karena padatnya pejalan kaki. Hal itu semakin mempermudah para oknum mengutip uang.

Dari pengamatan *Kompas* sepanjang mengikuti perjalanan dari Surabaya ke Jakarta, pungutan secara terang-terangan terjadi di beberapa lokasi seperti di depan Pasar Karangampel, Cirebon, depan Terminal Bus Jatibarang, Pasar Patrol, Terminal Bus Pamanukan, dan Jembatan Timbang Jatisari, Karawang. Petugas berseragam biasanya berdiri di tengah jalan sambil menengadahkan tangan mereka ke arah sopir meminta *persenan*.

Saat beraksi, para petugas berseragam DLLAJ tampak lebih berani. Mereka bergerombol di depan terminal bus seperti di Jatibarang dan Pamanukan. Gerombolan petugas itu juga terlihat berani sambil memukul-mukulkan tongkat kayu yang dibawa ke badan mobil sambil tidak henti-hentinya meniupkan peluit. Mereka juga melengkapi diri dengan papan peringatan tempat pemungutan retribusi (TPR) yang dipasang melintang di tengah jalan.

Anehnya, tidak saja angkutan umum dalam kota yang mereka kutip retribusi, namun juga para sopir bus luar kota dan truk barang yang lewat di jalan itu. "Kami takut karena mereka itu juga bisa menilang. Biasanya yang ditilang surat kir kendaraan. Daripada urusan panjang terpaksa harus memberi mereka sekadar uang rokok," ujar Romin.

Sementara modus operandi yang biasa dilakukan oknum polisi antara lain dengan cara berpatroli di sepanjang jalur yang biasa dilewati. Biasanya setiap melihat truk yang mengangkut barang melebihi kapasitas, para oknum itu memberi tanda dengan menyalakan lampu sirine dan meminggirkan mobil patroli. Sopir truk yang sudah biasa mengerti kode itu. Mereka langsung meminggirkan kendaraan lalu kernet truk keluar dan berlari tergopoh-gopoh menghampiri mobil patroli untuk memberikan uang *ngemel*.

Hari /Tanggal /Bulan/ Tahun : ...../...../...../.....
Hlm/Kolom : ...../.....
Sumber : Kompas / Pikiran Rakyat / .....
Penulis : .....
Subjek : .....

Pungutan secara terang-terangan terjadi di beberapa lokasi seperti di depan Pasar Rangampel, Cirebon, depan Terminal Bus Jatibarang, Pasar Patrol, Terminal Bus Pamanukan, dan Jembatan Timbang Jatisari, Karawang.

Berdasarkan pengalamannya Romin juga melihat ada kesamaan modus yang dipakai para oknum polisi itu dalam melancarkan aksi mereka. Biasanya ancaman dimulai dengan menunjuk-nunjukkan pasal-pasal Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang kami langgar berikut besarnya denda yang sampai jutaan rupiah itu. Tapi tetap saja ujung-ujungnya mereka minta duit.

"Mereka selalu *ngancam*, 'Ayo, berani *nitip* uang berapa kamu?" begitu biasanya polisi *ngomong*. Saya, kan, jadi takut. Tapi, anehnya setiap kali orang-orang itu sudah *nerima* uang mereka selalu bilang terima kasih dan selamat jalan, *lho*," ujar Romin sambil tertawa geli.

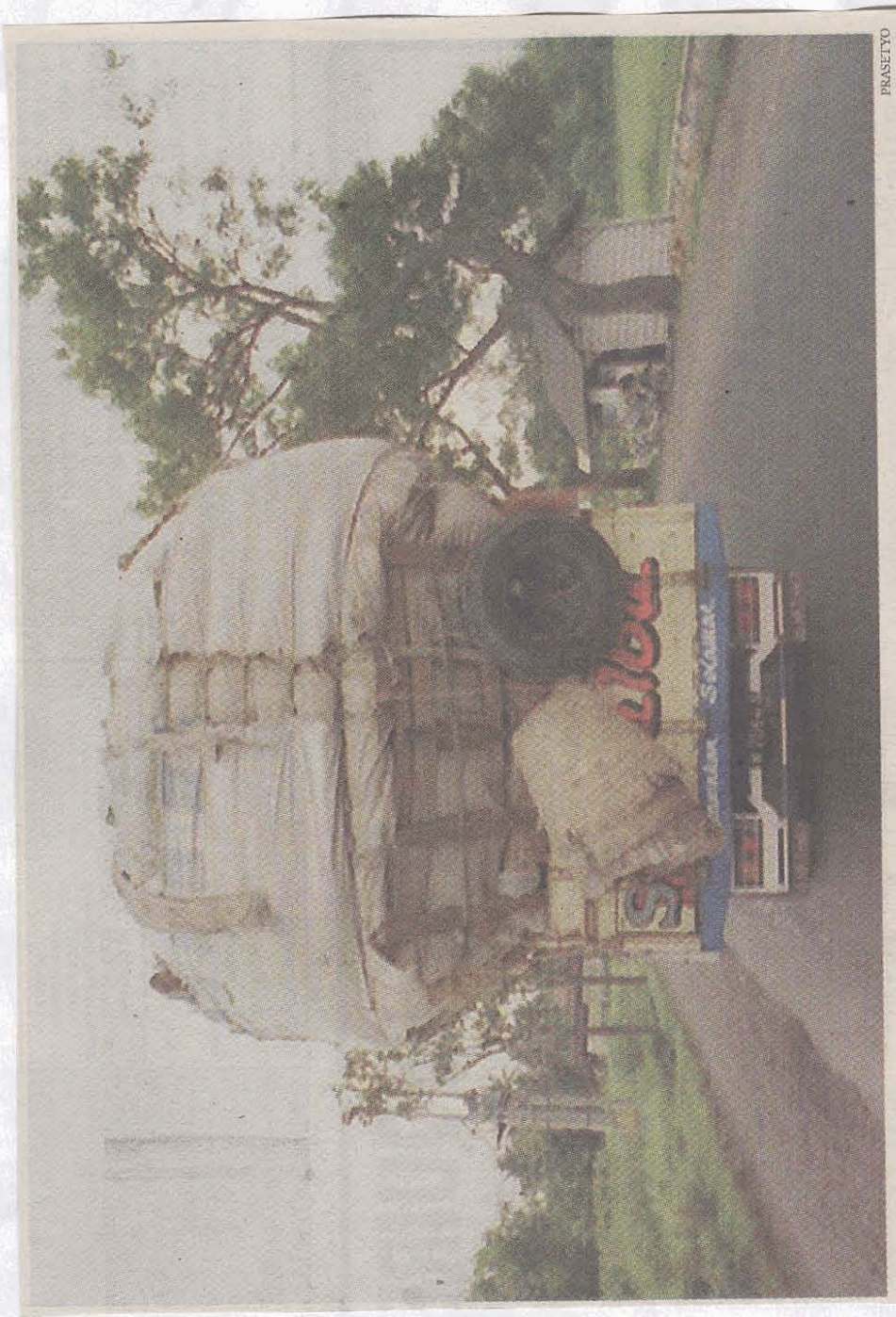
Namun, lebih lanjut Romin mengakui, keadaan seperti itu juga disebabkan kesalahan kedua belah pihak. Baik sopir truk maupun pengusaha tempat mereka bekerja sudah terbiasa melanggar aturan. Mereka tahu benar kalau sanksi hukum bisa dengan mudah diakali dengan jalan "berdamai" dan membayar sedikit upeti. Sementara di sisi lain aparat tahu betul dengan kekuasaan serta kewenangan yang mereka miliki untuk menjatuhkan sanksi.

"Tapi, sebenarnya kami ini tergantung bagaimana aparat. Kalau mereka bertindak tegas, masakan kami berani melawan. Makanya kami berani melanggar karena tahu mereka bisa diajak damai asal harganya cocok. Menurut saya, kalau mau tegas harus dimulai dari para komandan mereka. Polisi-polisi yang di lapangan itu, kan, cuma takut sama komandannya. Kecuali kalau komandan sama anak buah memang sama-sama doyan makan *dendeng*, jadinya ya malah makan *rame-rame*," ujar Romin sambil tertawa lebar.

Dari penuturannya, tidak terdengar sedikit pun rasa optimis dalam nada bicara Romin. Setidaknya ia yang sudah merasakan empat kali perubahan pemerintahan mengaku tidak melihat ada perubahan sama sekali. Siapa pun pemimpinnya, setiap hari ia harus tetap merogoh kocek dalam-dalam dan bahkan sampai mengorbankan uang yang seharusnya bisa dibawa pulang untuk menghidupi seorang istri dan dua orang anak yang masih bersekolah.

Tidak sedikit pula pemberitaan berbagai media massa yang menyoroti fenomena itu. Padahal, uang yang seharusnya bisa digunakan Romin, atau keluarga-keluarga lainnya, untuk meningkatkan gizi atau mencerdaskan anak-anak mereka hilang menguap di tengah jalan. Sadarkah para pemungli bahwa uang yang mereka rampas itu seharusnya menjadi hak ribuan anak dari keluarga sederhana macam Romin? Cuma mereka yang berhati nurani yang mampu menjawab pertanyaan itu. (WISNU DEWABRATA)

Hari /Tanggal /Bulan/ Tahun : ...../ ...../...../.....
Hlm/Kolom : ...../.....
Sumber : Kompas / Pikiran Rakyat / .....
Penulis : .....
Subjek : .....



PRASETYO

Beban — *Pungutan liar (pungli) di jalan raya menjadi beban tersendiri bagi para sopir. Puluhan ribu rupiah harus mereka keluarkan untuk urusan pungli tersebut. Tetapi, kelebihan muatan seperti ditunjukkan oleh truk pengangkut barang ini, tetap tak bisa ditolerir. Sopir bersangkutan harus ditindak karena besar muatannya tak memenuhi aturan, sekaligus membahayakan orang lain.*

Hari /Tanggal /Bulan/ Tahun : MINGGU / 18 / AGUSTUS / 2002
Hlm/Kolom : 35 / 1-9
Sumber : Kompas / Pikiran Rakyat /
Penulis : SANTOSA, Ferry.
Subjek : PERDAGANGAN / 380.1

Pemerintah Belum Mengurangi Hambatan Berinvestasi

"POKOKNYA pemerintah harus mengurangi hambatan, membuat investasi lebih atraktif, memperbaiki prosedur pabean."

DEMIKIAN Kepala Perwakilan Dagang Amerika Serikat (AS) Robert Zollick, April 2002, di Pulau Bintan dalam jumpa pers bersama Menteri Perindustrian dan Perdagangan Rini MS Soewandi dan Menteri Perdagangan dan Industri Singapura Philip Yeo.

Empat bulan berlalu. Namun, sekarang belum tampak pihak Singapura mau merealisasikan keikutsertaan Bintan dan Batam dalam perdagangan bebas.

Ironisnya, saat pelaku usaha dalam negeri dan pejabat tinggi negara asing meminta efisiensi birokrasi untuk menghemat ekonomi biaya tinggi, realitasnya birokrasi yang bertele-tele, praktik "uang siluman" atau pungutan liar di birokrasi pemerintah tetap menjamur. Tak heran jika hasil survei yang diterbitkan Political and Economic Risk Consultancy (PERC) memosisikan Indonesia sebagai negara terkorup di Asia.

Seorang importir produsen dari Surabaya mengungkapkan setelah memasukkan dokumen impor, pemberitahuan impor barang (PIB) di kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, pihaknya harus membayar pungutan hampir Rp 1 juta.

"Ada yang namanya pemeriksaan pabean, pemeriksaan P2 (Pencegahan dan Penyidikan—**Red**), kantor, pemeriksaan P2 wilayah, pemeriksaan *surveylance*," katanya. Total pungutan yang harus dibayar untuk pemeriksaan itu antara Rp 200.000 dan Rp 500.000.

Selain itu saat menentukan tarif Bea Masuk (BM) berdasarkan nomor HS (*harmonized system*) barang oleh oknum aparat BC dan menentukan jalur pemeriksaan, pihak pelaku usaha juga harus membayar pungutan sebesar Rp 500.000.

rupa juga terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Dari perhitungan yang ada, dari pengurusan satu dokumen sampai barang keluar, setidaknya diperlukan uang ekstra untuk pungutan liar sebesar Rp 50.000 untuk [illegible] di jalur hijau dan Rp 300.000 untuk pemeriksaan di jalur merah.

Misalnya, pemeriksaan jalur merah, pemeriksaan barang secara fisik, dibutuhkan pungutan sebesar Rp 200.000. Pemeriksaan foto isi barang sebesar Rp 40.000, pengambilan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) sebesar Rp 5.000, dan fiat hanggar BC sebesar Rp 20.000.

Padahal, menurut Kepala Bidang P2 kantor DJBC IV Tanjung Priok, dalam sehari ada 600 dokumen PIB yang masuk. Dalam sehari, uang pungutan liar yang beredar mencapai Rp 210 juta. Dalam setahun dengan 260 hari kerja, total uang pungutan yang beredar mencapai Rp 5,4 milyar.

Seorang pengurus dokumen impor, Trimarjoko, mengungkapkan pungutan itu perlu diberikan kepada oknum aparat BC untuk mempercepat pengurusan dokumen. Kalau tidak, pengurus dokumen impor dipersulit. "Saya pernah diminta Rp 50.000 oleh oknum aparat BC di hanggar. Saya katakan, saya tidak punya uang. Kalau bapak mau, minta saja ke kantor pakai kwitansi," tuturnya.

Selain menyangkut oknum aparat BC, pungutan kepelabuhanan yang membuat ekonomi biaya tinggi juga terjadi pada instansi lain, seperti PT Pelindo II. Pungutan pengelolaan kepelabuhanan (*terminal operator*/TO) dalam kegiatan ekspor dan impor di pelabuhan konvensional Tanjung Priok, Jakarta, mencapai lebih Rp 250 milyar per tahun sebagai ekonomi biaya tinggi.

Pungutan mencapai ra[illegible] **milyar karena banyaknya perusahaan bongkar muat (PBM) yang ditunjuk sebagai TO untuk mengelola pelabuhan.** "Salah satu penyebab ekonomi biaya tinggi itu karena pengelolaan pelabuhan konvesional diserahkan kepada beberapa perusahaan PBM sebagai TO," kata Ketua Kepelabuhanan dan Kepabeanan Dewan Pemakai Jasa Angkutan Laut Indonesia (Depalindo) Toto Dirgantoro.

Ditambahkan Toto, volume muatan kapal yang merapat di pelabuhan konvensional mencapai 40 juta metrik ton per tahun. Jika diasumsikan 40 persen dari jumlah muatan kapal itu, yaitu 16 juta ton dibayarkan melalui PBM pemilik TO, uang yang "menguap" mencapai Rp 64 milyar. Uang "menguap" karena PBM non TO perlu menyerahkan *fee* penyandaran kapal yang lebih besar kepada PBM pemilik TO sebesar kurang lebih Rp 4.000. "Itu baru uang yang harus dikeluarkan untuk mengurus penyandaran kapal," katanya.

Untuk bongkar muat dari lambung kapal ke dermaga, lanjut Toto, juga terjadi pungutan yang menjadi ekonomi biaya tinggi. Ia mencontohkan, biaya bongkar muat dari lambung kapal ke dermaga untuk kelompok barang I, yaitu *general cargo* ditetapkan sebesar Rp 6.485 per metrik ton.

Akan tetapi, pihak pengelola pelabuhan juga mengikutsertakan pungutan pengangkutan dari dermaga ke tempat penimbunan (*cargo doring*) sebesar Rp 7.578 dan pungutan pengangkutan dari tempat penimbunan ke atau dari gudang sebesar Rp 4.872 ke dalam komponen biaya bongkar muat.

Dengan pungutan yang tidak perlu itu, menurut Toto, uang yang harus dikeluarkan pelaku usaha mencapai Rp 199 milyar. Angka itu diperoleh dengan asumsi 40 persen dari muatan kapal yang merapat, yaitu 40 juta metrik ton per tahun juga dipungut biaya *cargo doring* dan *receiving* atau *delivery*.

Melihat fenomena pungli yang begitu gencar dan kerja

aparat BC di lapangan yang belum optimal di lapangan, wajar jika pemerintah Singapura dan AS mensyaratkan adanya penyederhanaan pengurusan dokumen di DJBC. Untuk dapat ikutserta dalam perdagangan bebas Singapura dan AS, pemerintah harus mewujudkan persyaratan yang diminta.

◆◆◆

PERSOALAN pungutan itu tidak hanya terjadi di pelabuhan. Dalam pengurus perizinan usaha, kegiatan ekspor, dan impor pun terlihat pungutan tetap terjadi karena banyaknya "meja" birokrasi yang harus dilalui. Dengan birokrasi yang panjang itu, birokrasi pemerintah tidak efisien dalam menciptakan iklim investasi dan usaha.

Misalnya, pihak Departemen Perindustrian dan Perdagangan sudah mensyaratkan adanya Angka Pengenal Impor (API) maupun Angka Pengenal Impor Terbatas (APIT), termasuk Nomor Pengenal Importir Khusus (NPIK) tidak luput dari pungli.

Akan tetapi, DJBC juga merencanakan membuat Daftar Registrasi Pabean (DRP) untuk mengontrol importir-importir yang selama ini hanya mendapat perizinan impor dari Departemen Perindustrian dan Perdagangan (Depperindag). Padahal, persyaratan membuat API, APIT, NPIK, dan DRP hampir sama, seperti identitas importir dan nomor pokok wajib pajak (NPWP).

Pengurusan perizinan seperti itu tidak hanya membuang waktu, tetapi juga berpeluang besar terjadi pungli, uang pelicin, atau apalah namanya. Buntutnya, pelaku usah harus menanggung beban biaya tambahan dan iklim investasi pun dapat menjadi tidak tercoreng.

Menurut seorang Manajer Divisi Impor perusahaan swasta yang enggan disebut namanya, untuk membentuk perusahaan, ada beberapa perizinan yang harus dibuat. Misalnya, pembuatan akta pendirian PT dengan biaya resmi sekitar Rp 1.5 juta, Surat Keputusan (SK) dari Departemen Kehakiman dengan biaya resmi mencapai Rp 2,5 juta, dan Berita Negara RI (BNRI) sebesar Rp 1 juta.

Selain biaya-biaya itu, ungkap manajer itu, untuk mendirikan perusahaan juga dibutuhkan SK domisili di tingkat kelurahan dengan biaya borongan sebesar Rp 350.000, NPWP sebesar Rp 200.000 di Ditjen Pajak, Surat Izin Usaha Perusahaan (SIUP) sebesar Rp 750.000, dan Tanda Daftar Perusahaan (TDP) sebesar Rp 750.000 di Depperindag.

Investor yang ingin mengurus perizinan di Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) pun juga harus menanggung beban biaya tambahan. Misalnya, untuk pembuatan perizinan investasi *(master list)* diperlukan biaya pengurusan sebesar Rp 2 juta dan rencana penggunaan tenaga kerja asing (RPTK) sebesar Rp 750.000.

Tidak ada satu instansi pun yang dapat menghitung berapa pungutan-pungutan yang terjadi di birokrasi pemerintah, khususnya yang terkait dengan perizinan usaha. Yang terlihat dalam uraian di atas hanya beberapa instansi pemerintah, seperti DJBC, Depperindag, dan BKPM. Itu pun belum terurai semuanya.

Biaya penyandaran kapal yang harus diserahkan PBM pemilik TO kepada PT Pelindo II, lanjut Toto, kurang lebih sebesar Rp 4.000 per metrik ton. Sementara itu, PBM non TO yang beroperasi harus membayar biaya penyandaran kapal rata-rata Rp 6.000 sampai Rp 8.000 per metrik ton kepada PBM pemilik TO. Selanjutnya, pemilik PBM pemilik TO menyerahkan biaya kepada pihak PT Pelindo II sebesar Rp 4.000.

Dijelaskan Toto, PT Pelindo II Tanjung Priok Jakarta menunjuk setidaknya 14 PBM sebagai TO atau yang disebut PBM pemilik TO di pelabuhan konvesional Tanjung Priok, Jakarta. Selain 14 PBM itu, masih ada banyak PBM yang tidak ditunjuk PT Pelindo II sebagai TO atau disebut sebagai PBM non-TO. PBM pemilik TO berfungsi mengatur kapal-kapal yang akan merapat di pelabuhan konvensional.

Bayangkan, bagaimana pengurusan izin dan pungli di birokrasi pemerintah seperti di bidang usaha perkebunan, kehutanan, dan pertambangan. Mungkin, tidak salah kalau hasil survei dari PERC yang diterbitkan Maret 2002 memosisikan Indonesia sebagai negara paling korup di Asia dengan tingkat skor 9.92. Skor yang diperoleh Indonesia itu merupakan angka terjelek negara ini sejak PERC melakukan survei sejak tahun 1995.

◆◆◆

MENURUT Ketua Gabungan Perusahaan Ekspor Indonesia (GPEI) Benny Soetrisno, pungli-pungli di birokrasi pemerintah semacam itu memang tidak dapat dihilangkan karena sudah membudaya. Namun, untuk mengurangi ekonomi biaya tinggi dan efisiensi birokrasi itu sendiri, diperlukan upaya terus menerus untuk mengurangi pungli.

(FERRY SANTOSA)

BIAYA OPERASIONAL PELABUHAN

PER 20"/40" KONT (RP)

IMPOR		
A) Pengurusan Dokumen		
1	Petugas perben/staf	20.000
2	Petugas PU/staf	5.000
3	Petugas P2	10.000
4	Petugas hanggar	10.000
5	Pemeriksa	5.000
6	Petugas segel P2	20.000
7	Petugas pintu	10.000
	Sub Total	**80.000**
B) Pengurusan di Perum (CV)		
1	Divisi jasa	10.000
2	Terminal C/Y	10.000
3	Petugas fiat D/O	5.000
4	Petugas BBM	10.000
5	Alat stacker (angkat kontainer)	7.000
6	Forklift M/T	1.000
7	Timbangan	3.000
8	Petugas KPLP+KPPP	3.000
9	Petugas pos masuk	5.000
10	PLAB (Adpel)	3.000
11	Dantim KPLP/Ka Pos	3.000
12	Repo (pergeseran kontainer)	2.000
13	Petugas Pamapta	3.000
14	Penerbitan EIR/CIR di C/Y	2.000
	Sub Total	**67.000**
	Total	**147.000**
Biaya resmi pengurusan di lokasi Depo Kontainer		
1	Empty Kontainer	17.500 20" 27.500 40"
2	Penumpukan	6.500 20" 13.000 40"
EKSPOR		
1	Petugas PLAB (Adpel)	1.000
2	Petugas forklift	2.000
3	Petugas TOP loader di CY UTPK	2.000
4	Petugas surat pengantar/EIR	1.000
5	Petugas SPK di Pelindo	1.000
6	Petugas DPSSP di Pelindo	1.000
7	Petugas Pos KP3/KPLP	1.000
8	Petugas Pos CY	1.000
9	Petugas hanggar fiat muat	5.000
10	Petugas pemeriksaan dokumen PEB	3.000
11	Petugas pembukuan dokumen PEB	1.500
12	Petugas transfer data	1.500
13	Petugas penerbitan LPBC	1.500
14	Petugas gate in	2.500
	Total	**25.000**
Biaya resmi pengurusan di lokasi Depo Kontainer		
1	Lift on empty kontainer	27.500 20" 32.500 40"
2	Penumpukan	80.500 20" 145.500 40"

Nonresmi Resmi

Hari /Tanggal /Bulan/ Tahun : MINGGU / 2 / FEBUARI / 2003
Hlm/Kolom : 22 / 1-7
Sumber : Kompas / Pikiran Rakyat /
Penulis :
Subjek / NO. CLASS : SATELIT / 384.51

Mandiri dengan Membuat Satelit Sendiri

HUJAN yang mulai turun hari-hari ini, biasanya membuat masyarakat—terutama yang tinggal di Jakarta—lebih memperhatikan peramalan cuaca. Maklumlah, hujan sedikit saja sudah menciptakan genangan air dengan buntut kemacetan berjam-jam. Orang mungkin juga sudah paham, berkat jasa satelit, prakiraan cuaca menjadi lebih akurat.

SATELIT memang sudah menjadi bagian dari kehidupan sehari-hari manusia modern. Telekomunikasi, siaran televisi, radio, inventarisasi sumber daya alam, mitigasi bencana, pengembangan perkotaan, sampai ke ketahanan pangan, semua menjadi mudah dengan kehadiran satelit.

Sayangnya, hampir semua kebutuhan dalam negeri yang menggunakan satelit, dipenuhi dengan pasokan dari satelit asing. Memang Indonesia telah memiliki dan memanfaatkan satelit Palapa sejak tahun 1976, tetapi fungsi utamanya adalah untuk telekomunikasi.

Indonesia yang belum mampu membuat sendiri satelit, memesan Satelit Palapa dari Amerika. Sedang pasokan citra dan data satelit untuk keperluan lain seperti yang disebut di atas, berasal dari satelit sumber daya alam milik asing, seperti Landsat dan NOAA (Amerika Serikat), SPOT (Perancis), Radarsat (Kanada), JRS (Jepang), dan juga Feng Yun (Cina).

Selama ini, lembaga yang terkait dengan masalah observasi sumber daya alam di Indonesia yaitu Lapan (Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional) memang hanya menerima hasil citra dari satelit di atas seperti apa adanya. Lapan tidak dapat menentukan jalur orbit satelit, daerah pantauan, dan waktu peredaran satelit-satelit tersebut di atas wilayah Nusantara.

KARENA itu Lapan berupaya mengurangi ketergantungan Indonesia dari negara maju di bidang persatelitan dengan merintis pembuatan satelit.

Upaya itu diwujudkan dengan dibentuknya Pusat Teknologi Elektronika Dirgantara pada struktur organisasi Lapan yang baru tahun 2001, dengan tugas merancang dan mengimplementasikan sistem satelit mikro Lapan.

Satelit mikro menjadi pilihan, karena selain teknologinya sudah maju dan aplikasinya luas, penguasaan teknologinya lebih mudah karena relatif sederhana, biaya lebih murah, dan banyak negara yang menawarkan kerja sama.

"Keuntungan lain, saat peluncurannya satelit mikro bisa membonceng peluncuran satelit besar, sehingga biayanya murah," papar Toto Marnanto Kadri, Kepala Biro Humas dan Kerja Sama Lapan.

Seperti dikemukakan Kepala Lapan Mahdi Kartasasmita, rencana ini diwujudkan dengan mendekati berbagai pemilik teknologi persatelitan untuk bekerja sama.

Jerman yang sudah berhasil meluncurkan beberapa satelit mikro dan berfungsi baik—dalam hal ini German Aerospace Center (DLR)—kemudian menjadi pilihan, karena Lapan sudah lebih dari 20 tahun bekerja sama dengan lembaga antariksa Jerman ini.

Kerja sama itu mencakup bidang inderaja, pembuatan sensor optik, penelitian atmosfer, komunikasi data, energi angin, stasiun Bumi untuk pengendalian roket dan satelit, serta pembangunan stasiun Bumi mikrosat dan sistem komunikasinya dalam gelombang VHF/UHF dan S-Band.

Selanjutnya, kerja sama akan dikembangkan untuk pembuatan satelit mikro, dibantu oleh Technical University Berlin (TU Berlin). Sedang untuk peluncurannya, Pemerintah Indonesia sudah menandatangani kerja sama dengan Pemerintah India.

◆◆◆

PROGRAM pembangunan satelit mikro akan dilakukan dalam dua tahap selama lima tahun hingga 2007. Tahap I yang berlangsung selama tahun 2003-2004 bertujuan untuk alih teknologi satelit mikro, mulai dari pengetahuan sampai keterampilan pengintegrasiannya.

Karena alih teknologi ini melibatkan lembaga penelitian, industri, dan perguruan tinggi, diharapkan peran industri antariksa dan pengetahuan serta minat masyarakat di bidang keantariksaan bisa meningkat setelah tahap I.

Pada tahap ini, model satelit akan memanfaatkan model satelit mikro yang sudah dibuat Jerman. "Tetapi muatannya kami yang menentukan," papar Toto.

Muatan itu mencakup sensor penginderaan jauh untuk pengamatan lingkungan, sistem telekomunikasi *store and forward* untuk hubungan data antardaerah terpencil, dan *Global Positioning System* (GPS) untuk koreksi geometri data citra penginderaan jauh bagi navigasi satelit.

Pada tahap II yang berjalan paralel dengan tahap I (2003-2007), baru dirancang satelit mikro operasional untuk pembangunan ketahanan pangan di Indonesia.

Pengembangannya meliputi konsep misi, rancang bangun muatan sensor, struktur bus satelit, sistem elektronik, sistem kendali, ruas Bumi, perangkat lunak, serta peluncuran dan operasi satelit mikro. Muatan utama satelit mikro tahap ini adalah sensor optik inderaja sesuai misi ketahanan pangan, yang kalau memungkinkan akan dipertimbangkan muatan sekunder.

Hari /Tanggal /Bulan/ Tahun : ...../...../...../.....
Hlm/Kolom : ...../.....
Sumber : Kompas / Pikiran Rakyat / .....
Penulis : .....
Subjek : .....

Sedangkan dengan India, Lapan bekerja sama dengan ISRO (Indian Space Research Organization) meliputi pelatihan, penelitian atmosfer atas dengan radar, pembangunan stasiun Bumi untuk pengendalian satelit termasuk satelit mikro, dan peluncuran satelit [illegible] teknik *piggy* [illegible] satelit mikro Indonesia bisa dititipkan saat roket ISRO meluncurkan satelit besar.

◆◆◆

PADA tahap pertama pembangunan satelit mikro, ahli teknologi satelit Indonesia akan dikirim ke Universitas Teknik Berlin dan DLR Jerman untuk mendesain dan merancang bangun, integrasi, produksi, pengujian, dan persiapan peluncuran satelit mikro.

"Biaya program satelit mikro ini dari pembuatan hingga peluncurannya sepenuhnya diambil dari dana pemerintah. Anggaran tahap I satu juta Euro per tahun," jelas Mahdi.

Karena diperkirakan biaya tahap I 1,5-2 juta Euro, maka biaya akan ditutup dari dua tahun anggaran. Biaya ini antara lain akan digunakan untuk membeli berbagai komponen satelit dan biaya hidup para perancang satelit Indonesia selama di Jerman.

Satelit mikro Indonesia konfigurasinya tidak akan jauh berbeda dengan Tubsat yang dibuat DLR dan TU Berlin. Satelit Tubsat beratnya sekitar 44,8 kg dan berukuran 32 x 32 x 32 cm^3. Satelit Tubsat dirancang bermasa operasi dua tahun, namun hingga 8 tahun kemudian masih berfungsi baik. Satelit mengorbit pada ketinggian 720 km.

Dalam pengembangan ke[illegible] satelit mikro, Lapan juga telah bekerja sama dengan Astronautic Technology Sdn Bhd Malaysia dalam lokakarya pembangunan satelit mikro dan program satelit nano.

Kemitraan juga dijalin dengan NLR/NIVR Belanda desain dan studi satelit inderaja di ekuator tropis. Sementara, kerja sama pelatihan dan alih teknologi satelit mikro juga dilakukan dengan Universitas Surrey Inggris.

Sedang biaya tahap kedua masih belum diketahui. Soalnya konsep penggunaan satelit untuk ketahanan pangan itu sendiri masih harus dijabarkan dalam spesifikasi teknis.

"Kami harus bertemu berbagai pihak terkait untuk mengetahui kebutuhannya, karena ini yang akan menentukan muatan satelit. Kami berharap, tahun 2004-2005 sudah bisa menginformasikan berapa kebutuhan anggaran untuk tahap II," ujar Mahdi.

◆◆◆

PENGALAMAN negara lain dalam proses alih teknologi satelit mikro ini—Korea Selatan, misalnya—menunjukkan bahwa penguasaan teknologi tidak perlu mencapai 100 persen.

"Korea Selatan pada tahun 2015 menargetkan kandungan lokal pada produksi satelit itu 65 persen. Padahal, mereka punya industri yang sudah amat maju teknologinya," kata Mahdi.

Karena itu, Lapan juga tidak terlalu muluk memasang targetnya. "Yang berangkat ke Jerman kan tidak hanya dari Lapan. Ada industri terkait, perguruan tinggi, lembaga penelitian. Setelah jadi satu satelit saja, kita akan tahu mana yang kita bisa buat sendiri dan mana yang tidak. Yang penting kemampuan mendesain dan mengintegrasikannya sudah kita peroleh," paparnya.

(YUN/NES)

PEMANFAATAN SATELIT
Satelit
Inventarisasi sumber daya alam dan pemetaan
- Tata ruang
- Perkotaan
- Pengembangan wilayah
- Mitigasi bencana alam
- Kebakaran hutan
- Longsor
Pengembangan dunia usaha
Telekomunikasi
Penentuan lokasi GPS
Perkiraan cuaca
Stasiun Bumi
Rancang bangun dan operasi pengolahan data/citra
Aplikasi lingkungan hidup, kehutanan, pertanian, perikanan, dan sumber daya laut
Sumber: LAPAN
BESTARI

Hari /Tanggal /Bulan/ Tahun : RABU / 2 / MEI / 2001
Hlm/Kolom : 13 / 3-5
Sumber : Kompas / ~~Pikiran Rakyat~~ /
Penulis :
Subjek : PERDAGANGAN / 382

Indonesia Masuk "Priority Watch List" AS

Washington, Senin

Pemerintahan Presiden Amerika Serikat (AS) George W Bush mengancam akan mengenakan sanksi perdagangan berdasarkan undang-undang perdagangan AS pada sejumlah negara yang dinilai menerapkan hambatan perdagangan atas produk-produk dari AS.

Indonesia sendiri termasuk dalam daftar negara prioritas untuk diawasi (*priority watch list*) berkaitan dengan pelanggaran hak milik intelektual (*intellectual property rights*), bersama 15 negara lain dan Uni Eropa. Peringatan sanksi dagang dan daftar negara-negara yang perlu diawasi itu diumumkan oleh Kepala Perwakilan Dagang AS (United States Trade Representative/USTR) Robert Zoellick di Washington, Senin (30/4).

Sebanyak 14 negara anggota Uni Eropa dan 12 negara lain di luar Uni Eropa terancam dikenai "Super 301", yakni pasal dalam undang-undang perdagangan AS yang membolehkan AS mengenakan sanksi dagang jika negara mitra dagang tetap menolak menghapuskan hambatan perdagangan terhadap produk-produk AS, setelah dilakukan serangkaian negosiasi intensif.

Negara-negara yang diancam dikenai Super 301 itu meliputi antara lain Brasil, Meksiko, India, Jepang, Korsel, Kanada, Australia, Taiwan, Filipina dan Malaysia. Sedangkan bidang perdagangan yang dicakup meliputi mulai dari hambatan untuk masuknya produk otomotif AS di Jepang dan Korsel, hingga hambatan akses produk pertanian AS ke pasar Kanada, Australia, dan Jepang.

Sedangkan Indonesia masuk daftar 15 negara (di luar Uni Eropa) yang kemungkinan bisa dikenai pasal yang membolehkan Pemerintah AS menempuh langkah-langkah tertentu untuk melindungi hak cipta (*copyrights*) dan hak paten AS dan memastikan perusahaan-perusahaan AS diperlakukan secara adil dalam tender kontrak di negara-negara asing.

Sedangkan 14 negara lainnya adalah Argentina, Costa Rica, Republik Dominika, Mesir, Hungaria, India, Israel, Korsel, Lebanon, Malaysia, Filipina, Rusia, Taiwan, dan Uruguay. Sementara 14 negara anggota Uni Eropa dituding tidak transparan dalam prosedur pembuatan peraturan dan pemberian subsidi pada Airbus, yang selama ini menjadi pesaing utama industri manufaktur pesawat AS, Boeing.

Laporan mengenai daftar negara-negara yang bisa dikena sanksi dan perlu diawasi it sendiri sebenarnya merupaka kegiatan rutin yang dilakuka oleh USTR setiap tahun, untu melindungi para eksportirny Namun oleh negara-negara mi tra dagangnya, AS selama i justru dituding sebagai pioni dalam proteksionisme. **(AP/ta**

Hari /Tanggal /Bulan/ Tahun : SELASA / 8 / MEI / 2001
Hlm/Kolom : 13 / 1-4
Sumber : Kompas / ~~Pikiran Rakyat~~ /
Penulis :
Subjek / NO KLASS : PERDAGANGAN / 380.1

Daya Saing Indonesia Terendah

Jakarta, Kompas

Laporan tahunan peringkat daya saing sejumlah negara utama di dunia, telah dikeluarkan International Institute for Management Development (IMD), Lausanne, Swiss, tanggal 26 April 2001. Indonesia berada pada posisi terendah dari 49 negara yang diteliti.

Indonesia berada pada peringkat terakhir lewat penilaian atas empat kelompok daya saing yang diperhitungkan. Pada kelompok peringkat mengenai efisiensi pemerintahan, Indonesia berada pada peringkat ke-45 (yang mencakup penilaian pas aspek keuangan publik, kebijakan fiskal, dan pendidikan).

Pada kelompok peringkat pertumbuhan ekonomi, Indonesia di urutan ke-46, dan perekonomian domestik Indonesia pada peringkat ke-44 (mencakup perdagangan internasional, investasi asing, dan tenaga kerja), peringkat efisiensi bisnis pada urutan ke-48 (produktivitas, pasar tenaga kerja, pasar uang, dan dampak globalisasi).

Untuk kelompok peringkat infrastruktur, posisi Indonesia berada pada peringkat ke-49 (yang mencakup infrastruktur dasar, infrastruktur teknologi, infrastruktur sains, kesehatan, dan lingkungan).

Peringkat daya saing tersebut disusun melalui sebuah analisa tentang bagaimana kemampuan setiap negara mengembangkan diri sebagai tempat yang memberikan daya saing kepada beberapa jenis usaha.

Di antaranya faktor yang menjadi pendukung adalah gambaran tentang industri dan pertumbuhan ekonomi dari masing-masing negara. Kemudian hal itu mengembangkan 286 kriteria yang dikelompokkan ke dalam empat faktor daya saing.

Selain itu, dalam penilaian juga dimanfaatkan data penting dari berbagai lembaga lokal maupun internasional, di samping survei langsung terhadap 3.678 responden yang mencakup kalangan eksekutif. Seluruh data yang digunakan diambil dari periode selama lima tahun terakhir dengan akurasi data yang telah dikolaborasikan dengan 35 lembaga yang tersebar di seluruh dunia. Rinciannya bisa dilihat di http://www.imd.ch/wcy/.

SKOR DAYA SAING DUNIA

1	AS	100,0	18	Taiwan	64,84	35	Ceko	46,68
2	Singapura	87,66	19	Inggris Raya	64,78	36	Meksiko	43,67
3	Finlandia	83,38	20	Norwegia	63,10	37	Slowakia	43,59
4	Luksemburg	82,81	21	Selandia baru	61,73	38	Thailand	42,67
5	Belanda	81,46	22	Estonia	60,20	39	Slovenia	42,48
6	Hongkong	79,55	23	Spanyol	60,14	40	Filipina	40,60
7	Irlandia	79,20	24	Cile	59,84	41	India	40,41
8	Swedia	77,86	25	Perancis	59,56	42	Afrika Selatan	38,61
9	Kanada	76,94	26	Jepang	57,52			
10	Swiss	76,81	27	Hongaria	55,64	43	Argentina	37,51
11	Australia	75,87	28	Korea	51,08	44	Turki	35,44
12	Jerman	74,04	29	Malaysia	50,03	45	Rusia	34,57
13	Eslandia	73,75	30	Yunani	49,96	46	Kolombia	32,84
14	Austria	72,54	31	Brasil	49,66	47	Polandia	32,01
15	Denmark	71,79	32	Italia	49,58	48	Venezuela	30,66
16	Israel	67,92	33	Cina	49,53	49	Indonesia	28,26
17	Belgia	66,03	34	Portugal	48,36			

Sumber: World Competitiveness Yearbook