

KESIAPAN DALAM MENGHADAPI ERA PERDAGANGAN BEBAS MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

Aan Zulyanto

Universitas Prof. Dr. Hazairin, SH. Bengkulu

aanzulyanto@gmail.com

Abstract: *The commitment of ASEAN countries to achieve a single economic zone, the ASEAN Economic Community (AEC), applies effectively in early 2016. The Economic Integration is expected will enhance the traffic of goods, services and production factors between ASEAN countries due to the elimination of tariff and regulation. For Indonesia, the ASEAN region has enough contribute to the national economy because more than 20 percent of the activities carried out Intra ASEAN trade. Nevertheless, there are still some issues that need more attention to get gain from the free trade. (i) Trade deficit in Intra-ASEAN continues to increase. Indonesia gets only a trade surplus in four countries; Philippines, Myanmar, Cambodia, and Laos, while the other five ASEAN countries, Indonesia has a large deficit. Unlucky, the surplus comes from small value of transactions, while the deficit occurred in countries with large trade transactions. (ii) The Indonesia competitiveness in ASEAN is relatively still low. The quality of infrastructure, institutional, technological readiness and labor market efficiency is relatively underdeveloped compared with other countries. Nonetheless, the government has been working to increase competitiveness through standardization system and accelerating the development of policies through MP3EI.*

Keywords: *International Trade, Competitiveness, ASEAN Economic Community (AEC)*

Abstrak: Komitmen negara-negara Asean untuk mewujudkan satu kawasan ekonomi tunggal bernama Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) secara efektif berlaku mulai awal tahun 2016. Integrasi Ekonomi tersebut diyakini akan meningkatkan lalu lintas barang dan jasa serta faktor produksi antar negara karena adanya penghapusan regulasi dan tariff yang dapat menghambat perdagangan bebas. Bagi Indonesia, kawasan Asean memberikan kontribusi cukup penting bagi perekonomian nasional karena lebih dari 20 persen aktivitas perdagangan dilakukan Intra Asean. Namun demikian, masih terdapat beberapa persoalan yang perlu mendapat perhatian agar integrasi ekonomi tersebut benar-benar bermanfaat bagi perekonomian domestik, antara lain; (i) Defisit neraca perdagangan intra Asean terus mengalami peningkatan. Indonesia hanya mengalami surplus perdagangan pada empat Negara, yaitu Filipina, Myanmar, Kamboja, dan Laos, sementara dengan lima Negara ASEAN lainnya Indonesia mengalami deficit yang cukup besar. Parahnya sebagian besar surplus perdagangan terdapat pada nilai transaksi yang relative kecil, sementara deficit terjadi justru pada Negara dengan transaksi perdagangan yang besar. (ii). Daya saing Intra Asean juga masih rendah. Berbagai faktor seperti kualitas infrastruktur, kelembagaan, kesiapan tehnologi dan efisiensi pasar tenaga kerja relative masih tertinggal dibandingkan dengan negara lain. Meskipun demikian, pemerintah juga telah berupaya meningkatkan daya saing melalui kebijakan standardisasi dan percepatan pembangunan melalui MP3EI.

Kata Kunci: Perdagangan Internasional, Daya Saing, Masyarakat Ekonomi Asean (MEA)

1. PENDAHULUAN

Arus globalisasi dan liberalisasi yang disertai dengan pesatnya perkembangan teknologi informasi dan transportasi telah meningkatkan intensitas hubungan antar negara-negara di dunia, baik dalam aktivitas ekonomi, politik, maupun sosial budaya. Suatu kawasan cenderung menjadi terintegrasi dengan kawasan lainnya, sehingga sulit bagi suatu Negara untuk terhindar secara penuh dari perkembangan eksternal yang terjadi diluar otoritasnya. Kondisi ini semakin mendorong Negara-negara untuk melakukan kerjasama baik dalam tataran global maupun regional agar dapat mengambil manfaat dari proses liberalisasi yang terjadi.

Pentingnya kerjasama regional ini juga disadari oleh Negara-negara di kawasan Asia Tenggara, termasuk Indonesia, sehingga puncaknya pada tahun 1967 dilaksanakan forum pertemuan oleh lima Negara yaitu Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura, dan Thailand yang menghasilkan Deklarasi Bangkok untuk membentuk *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN). Organisasi ini bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, kemajuan sosial, dan pengembangan kebudayaan negara-negara anggotanya, memajukan perdamaian dan stabilitas di tingkat regionalnya, serta meningkatkan kesempatan untuk membahas perbedaan di antara anggotanya dengan damai. Dalam perkembangannya jumlah anggota ASEAN terus bertambah menjadi 10 negara dengan masuknya Brunei Darussalam (1984), Vietnam (1995), Laos (1997), Myanmar (1997), dan Kamboja (1998).

Sejak awal pembentukannya, ASEAN secara intensif menyepakati berbagai kesepakatan dalam bidang ekonomi. Diawali dengan kesepakatan Preferential Tariff Arrangement (PTA) pada tahun 1977 hingga dalam KTT ASEAN ke-2 tanggal 15 Desember 1997 di Kuala Lumpur, Malaysia, mulai disepakati Visi ASEAN 2020, yaitu mewujudkan kawasan yang stabil, makmur dan berdaya-saing tinggi dengan pembangunan ekonomi yang merata yang ditandai dengan penurunan tingkat kemiskinan dan perbedaan sosial ekonomi. Kemudian pada tahun 2003 disepakati 3 (tiga) pilar untuk mewujudkan *ASEAN Vision 2020* yaitu: (1) *ASEAN Economic Community*, (2) *ASEAN Political-Security Community*, (3) *ASEAN Socio-Cultural Community*. Selanjutnya pada KTT ke-12 ASEAN di Cebu, Filipina, tanggal 13 Januari 2007 disepakati untuk mempercepat *ASEAN Economic Community* (AEC) atau Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) menjadi tahun 2015 (Kementrian perdagangan).

Untuk memuluskan pembentukan MEA, beberapa kesepakatan pendahuluan telah dilakukan, antara lain disepakatinya *Common Effective Preferential Tariff - ASEAN Free Trade Area* (CEPT-AFTA) pada tahun 1992 dengan target implementasi tahun 2008, kemudian dipercepat menjadi tahun 2003 dan 2002 untuk ASEAN-6. Pada tahun 1995, ASEAN mulai memasukkan bidang jasa dalam kesepakatan kerjasamanya yang ditandai dengan ditandatanganinya *ASEAN Framework Agreement on Services* (AFAS) dan selanjutnya pada tahun 1998 disepakati pula kerjasama dalam bidang investasi *ASEAN Investment Area* (AIA).

MEA merupakan langkah lebih maju dan komprehensif dari kesepakatan perdagangan bebas ASEAN (*ASEAN Free Trade Area/AFTA*). AEC Blueprint mengamanatkan ASEAN tidak hanya akan menjadi satu pasar tunggal (*single market*),

namun juga satu basis produksi tunggal (*single production base*) yang mensyaratkan aliran faktor-faktor produksi yang bebas, termasuk modal dan tenaga kerja terampil. Dengan demikian dalam MEA, seluruh Negara ASEAN harus melakukan liberalisasi perdagangan barang, jasa, investasi, tenaga kerja terampil secara bebas dan arus modal yang lebih bebas. Hambatan-hambatan perdagangan bebas, baik tariff maupun non tariff sudah tidak dapat diberlakukan lagi. Disamping itu, terdapat peningkatan fasilitas perdagangan seperti prosedur kepabeanan, melalui pembentukan dan penerapan *ASEAN Single Window (ASW)*, serta mengevaluasi skema *Common Effective Preferential Tariff (CEPT) Rules of Origin (ROO)*, maupun melakukan harmonisasi standard dan kesesuaian (*standard and conformance*) (Kementrian perdagangan).

Meskipun pembentukan MEA ditujukan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat di kawasan Asia Tenggara secara keseluruhan, tetapi tidak sedikit kekhawatiran yang muncul bahwa kita tidak akan mendapat manfaat banyak dari integrasi ekonomi ini selain hanya sebagai pasar yang besar bagi produk-produk luar. Sebagai contoh Produk kehutanan Indonesia yang telah diliberalisasi sejak tahun 2007 belum menunjukkan kinerja yang baik. Hal ini terlihat dari 127 pos tarif produk yang dibina Kementerian Kehutanan, hanya 34 pos tarif yang mengalami surplus perdagangan, 62 pos tarif mengalami deficit (Lubis, 2013). Kementerian Perindustrian (2011) juga mengungkapkan bahwa liberalisasi ACFTA berdampak buruk terhadap kinerja beberapa industry nasional, salah satunya adalah kinerja sektor elektronik, dan terdapat indikasi dumping untuk beberapa produk tertentu. Begitu juga Bank Indonesia (2008) menyatakan bahwa apabila menggunakan patokan kondisi relatif faktor-faktor produksi, nampaknya manfaat terbesar dari integrasi ASEAN hanya akan dinikmati oleh beberapa negara tertentu, dalam hal ini adalah Singapura, Malaysia, dan Thailand. Namun, peluang Indonesia untuk turut menikmati kue ekonomi pasca integrasi tentu saja masih sangat terbuka, yaitu apabila dalam periode 7-8 tahun ini Indonesia mampu melakukan perubahan substansial dalam hal perbaikan SDM maupun fisik (*human and physical capital*).

Berbagai persoalan dasar seperti infrastruktur, institusi, dan kualitas sumberdaya manusia dirasakan menjadi kendala bagi peningkatan daya saing kita sehingga pelaku usaha diperkirakan belum mampu memainkan peran yang lebih banyak dalam masyarakat ekonomi ASEAN. Untuk itu tulisan ini mencoba melihat kesiapan kita dalam menghadapi MEA melalui kajian terhadap kebijakan pembangunan yang telah dilakukan pemerintah, sebagaimana pendapat Chirativat (2002) dan Park et.al, (2008) bahwa persiapan merupakan kunci keberhasilan peningkatan kinerja industri dan perekonomian dalam menghadapi liberalisasi.

2. LITERATURE REVIEW

2.1 Teori Perdagangan Internasional

Pada prinsipnya kerjasama ekonomi antar Negara dilakukan dalam rangka meningkatkan kerjasama perdagangan barang dan jasa. Meskipun masih ada perdebatan, tetapi secara umum perdagangan internasional diyakini merupakan salah satu faktor yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi (*engine of growth*) dan pada

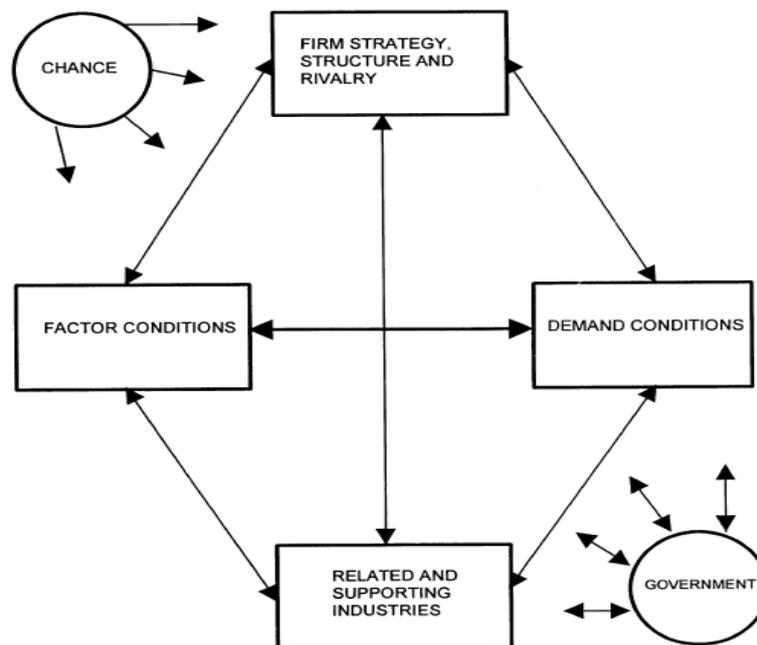
akhirnya meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Salah satu manfaat keterbukaan ekonomi adalah suatu negara memiliki kesempatan mengkonsumsi lebih besar dari kemampuannya memproduksi karena terdapat perbedaan harga relatif dalam proses produksi yang mendorong spesialisasi (Chacoliades, 1978).

Teori Merkantilisme menekankan pentingnya peran ekspor dalam kesejahteraan suatu bangsa. Surplus ekspor tersebut dikonversikan dalam bentuk logam mulia. Sehingga suatu negara akan kuat dan sejahtera apabila memiliki logam mulia yang banyak (Salvatore, 1997). Sementara itu terdapat juga Teori perdagangan internasional Klasik yang dikemukakan oleh Adam Smith (Keunggulan Absolut), David Ricardo (Keunggulan Komparative), dan JS Mill (Kemanfaatan Relative). Adam Smith berpandangan bahwa adanya keunggulan absolut membuat suatu negara dapat berspesialisasi produksi dan melakukan ekspor, sementara impor dilakukan atas barang-barang yang tidak memiliki keunggulan absolut. Adanya spesialisasi menciptakan manfaat perdagangan antar negara (*gain form trade*). Perdagangan internasional akan terjadi dan menguntungkan kedua negara jika masing-masing negara memiliki keunggulan absolut yang berbeda. Meskipun demikian, Ricardo berpendapat bahwa perdagangan tetap bisa dilakukan meski hanya satu negara yang memiliki keunggulan absolut, asalkan masing-masing negara memiliki perbedaan dalam labor efficiency (*cost comparative advantage*) dan atau labor productivity (*production comparative advantage*) yang mengindikasikan adanya keunggulan comparative atas setiap produk di masing-masing negara. Menyempurnakan pandangan Ricardo, JS Mill mengemukakan teori keunggulan comparative dengan menentukan dimanakah letak titik keseimbangan penukaran antara dua Negara yang menukarkan barang masing-masing, supaya nilai yang diminta oleh pihak yang satu justru sama dengan nilai yang ditawarkan oleh pihak lain (Hady, 2004).

Selain teori klasik, berkembang pula teori perdagangan internasional modern, antara lain *Teori Faktor Produksi Heckser – Ohlin (H – O)*, *Teori Stolper dan Samuelson*, dan *Competitive Advantage of Nation* dari M Porter. Teori H – O utamanya memperbaiki hal-hal yang belum dapat dijelaskan oleh teori keunggulan comparative. Menurut Teori H-O, perbedaan produktivitas terjadi dikarenakan adanya perbedaan jumlah atau proporsi faktor produksi yang dimiliki (*endowment factors*) masing-masing negara. Negara-negara yang memiliki faktor produksi relatif banyak atau murah dalam memproduksinya akan melakukan spesialisasi produksi untuk kemudian mengekspor barangnya. Sebaliknya, masing-masing negara akan mengimpor barang tertentu jika negara tersebut memiliki faktor produksi yang relatif langka atau mahal dalam memproduksinya. Meskipun demikian, muncul kritik terhadap teori H-O di atas antara lain dinyatakan bahwa teori H-O hanya mampu menjelaskan 40% dari volume perdagangan dunia sedangkan fenomena terjadinya 60% negara maju belum mampu dijelaskan. Sehingga memunculkan peluang timbulnya teori baru, antara lain teori siklus produksi (*product life cycle*) yang dikemukakan oleh Raymod Vernon. Teori ini antara lain berdasarkan adanya anggapan bahwa variabel-variabel dalam perekonomian senantiasa berubah dan perubahannya terjadi dalam model bahkan menggunakan

perubahan variabel-variabel tersebut sebagai *driving motives* timbulnya perdagangan internasional (Sih Prapti E., 1991).

Porter (1990) mengemukakan teori *Competitive Advantage of Nation* yang banyak mendasari kebijakan industry di suatu negara. Menurut Porter (1990), dalam era persaingan global saat ini, suatu bangsa atau Negara dapat bersaing di pasar internasional bila memiliki keunggulan competitive (*competitive advantage of nation*) terutama pada empat factor penentu yang dikenal sebagai Porter's Diamond of National Competitive Advantage yaitu Factor Conditions, Demand Condition, Related dan Supporting Industry, dan Firm Strategy Structure & Rivalry.



Sumber: Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, 1990.

Gambar 1. Porter's Diamond Framework

Industri suatu negara yang sukses dalam skala internasional pada umumnya didukung oleh kondisi faktor produksi yang baik, permintaan dan tuntutan mutu dalam negeri yang tinggi, industri hulu atau hilir yang maju dan persaingan domestik yang ketat. Keunggulan kompetitif yang hanya didukung oleh satu atau dua atribut saja biasanya tidak akan dapat bertahan, sebab keempat atribut tersebut sering berinteraksi positif dalam negara yang sukses dalam meningkatkan daya saing. Di samping kesempatan, peran pemerintah juga merupakan variable tambahan yang cukup signifikan. (Halwani, 2005).

2.2 Teori Integrasi Ekonomi

Kerjasama ekonomi yang begitu intens antar Negara seringkali berlanjut dengan membentuk suatu kawasan ekonomi yang terintegrasi. Diharapkan dengan integrasi ini liberalisasi perdagangan dapat memberikan manfaat yang lebih cepat dan lebih baik bagi Negara-negara di suatu kawasan. Hasil kajian Dollar (1992) dan Edwards (1998)

menunjukkan bahwa integrasi ekonomi yang menurunkan atau menghilangkan semua hambatan perdagangan di antara negara-negara anggota, dapat meningkatkan daya saing dan membuka besarnya pasar pada negara anggota, dapat meningkatkan persaingan industri domestik yang dapat memacu efisiensi produktif di antara produsen domestik dan meningkatkan kualitas dan kuantitas input dan barang dalam perekonomian, produsen domestik dapat meningkatkan profit dengan semakin besarnya pasar ekspor dan meningkatkan kesempatan kerja.

Jovanovic (2006) mendokumentasikan berbagai definisi integrasi ekonomi yang berkembang dari Tinbergen, Balassa, Holzman, Kahneert, serta Menis dan Sauvant, dan kemudian secara umum mendefinisikan integrasi ekonomi sebagai sebuah proses di mana sekelompok negara berupaya untuk meningkatkan tingkat kemakmurannya. Sementara itu, United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) mendefinisikan integrasi ekonomi sebagai kesepakatan yang dilakukan untuk memfasilitasi perdagangan internasional dan pergerakan faktor produksi lintas negara. Pelkman (2003) mendefinisikan integrasi ekonomi sebagai integrasi yang ditandai oleh penghapusan hambatan-hambatan ekonomi (*economic frontier*) antara dua atau lebih ekonomi atau negara. Hambatan-hambatan ekonomi tersebut meliputi semua pembatasan yang menyebabkan mobilitas barang, jasa, faktor produksi, dan juga aliran komunikasi, secara aktual maupun potensial relatif rendah. Krugman (1991) memperkenalkan suatu anggapan bahwa secara alami blok perdagangan didasarkan pada pendekatan geografis yang dapat memberikan efisiensi dan meningkatkan kesejahteraan bagi anggotanya.

Balassa (1961), Solvatore (1997), dan Hosny (2013) menguraikan integrasi ekonomi atas beberapa bentuk :

- 1) Pengaturan Perdagangan Preferensial (*Preferential Trade Arrangements*) dibentuk oleh negaranegara yang sepakat menurunkan hambatan-hambatan perdagangan di antara mereka dan membedakannya dengan negara-negara yang bukan anggota.
- 2) Kawasan perdagangan bebas (*free trade area*) di mana semua hambatan perdagangan baik tariff maupun non tarif di antara negara-negara anggota dihilangkan sepenuhnya, namun masingmasing negara anggota masih berhak menentukan sendiri apakah mempertahankan atau menghilangkan hambatan-hambatan perdagangan yang diterapkan terhadap negara-negara nonanggota.
- 3) Persekutuan Pabean (*Customs Union*) mewajibkan semua negara anggota untuk tidak hanya menghilangkan semua bentuk hambatan perdagangan di antara mereka, namun juga menyeragamkan kebijakan perdagangan mereka terhadap negara lain non-anggota
- 4) Pasaran bersama (*Common Market*) yaitu suatu bentuk integrasi di mana bukan hanya perdagangan barang saja yang dibebaskan namun arus faktor produksi seperti tenaga kerja dan modal juga dibebaskan dari semua hambatan.

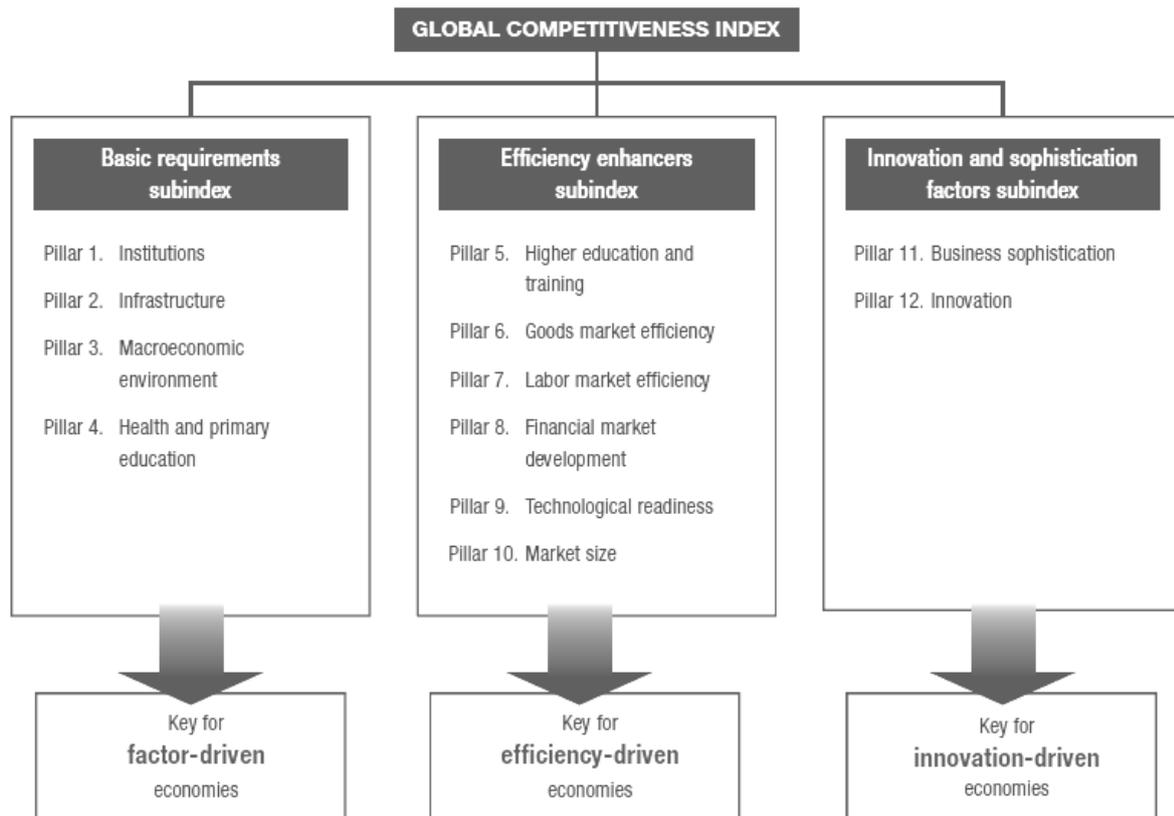
- 5) Uni Ekonomi (Economic Union) yaitu dengan menyeragamkan kebijakan-kebijakan moneter dan fiskal dari masing-masing negara anggota di dalam suatu kawasan atau bagi negara-negara yang melakukan kesepakatan.

2.3 Global Competitiveness Index

Keunggulan daya saing kompetitif yang dikembangkan oleh Potter juga diakui secara luas sebagai faktor penting yang harus dimiliki oleh suatu Negara agar dapat mengambil manfaat dari terjadinya perdagangan internasional. Menurutnya telah terjadi pergeseran paradigma dalam menerapkan strategi pembangunan ekonomi yang bertumpu kepada comparative advantage, dari bertumpu sumber daya alam, kepada competitive advantage dan peningkatan produktivitas. Bahkan lebih jauh Potters mengembangkan teori competitiveness ini dalam melihat tahapan pembangunan ekonomi suatu Negara. Porter (1990) mengklasifikasikan tiga tahapan pembangunan. Tahap Pertama, factor driven economic, yaitu hanya mengandalkan sumber daya alamnya saja untuk melakukan pembangunan. Sumber daya alam yang ada tersebut diolah secara sederhana, kemudian diekspor sehingga mungkin saja negara atau daerah tersebut justru nanti akan mengimpor kembali setelah diolah oleh negara lain. Tahap selanjutnya adalah efficiency driven economic, yaitu menggunakan strategi dengan efisiensi investasi. Pada tahap ini peningkatan produktivitas dari faktor-faktor sumber daya berasal dari investasi. Sedangkan tahap ketiga dari pembangunan adalah innovation driven economic, yaitu suatu kondisi dimana pembangunan dengan menciptakan produk dan jasa dengan nilai tambah yang lebih tinggi, yang lebih unik, melalui inovasi dan peningkatan produktivitas akibat persaingan yang tajam.

Berbagai literature mencoba menggali dan mengidentifikasi secara lebih luas tentang keunggulan competitive ini. World Economic Forum telah mengidentifikasi daya saing (competitiveness) sebagai suatu set dari kelembagaan atau institusi, kebijakan, dan berbagai faktor lain yang menentukan tingkat produktivitas suatu Negara. Tingkat produktivitas ini pada gilirannya menunjukkan kemakmuran yang dapat dicapai sebuah perekonomian. Tingkat produktivitas juga menentukan tingkat pengembalian yang bisa diperoleh dari investasi yang dilakukan, dimana investasi ini merupakan faktor penting dalam menentukan tingkat pertumbuhan ekonomi. Dengan demikian, sebuah Negara yang lebih competitive akan tumbuh lebih cepat dari waktu ke waktu. Konsep competitiveness melibatkan komponen yang statis dan dinamis (WEF, 2014).

World Economic Forum telah menyusun berbagai faktor daya saing tersebut dalam suatu Global Competitiveness Indeks (GCI) dimana komponen-komponen penting yang menentukan daya saing suatu bangsa dikelompokkan menjadi 12 pilar daya saing, yaitu : Institutions, Infrastructure, Macroeconomic Environment, Health and Primary Education, Higher Education and Training, Goods Market Efficiency, Labor Market Efficiency, Financial Market Development, Technological Readiness, Market Size, Business sophistication, dan Innovation (WEF, 2014).



Sumber : WEF, 2015, *The Global Competitiveness Report 2015–2016*.

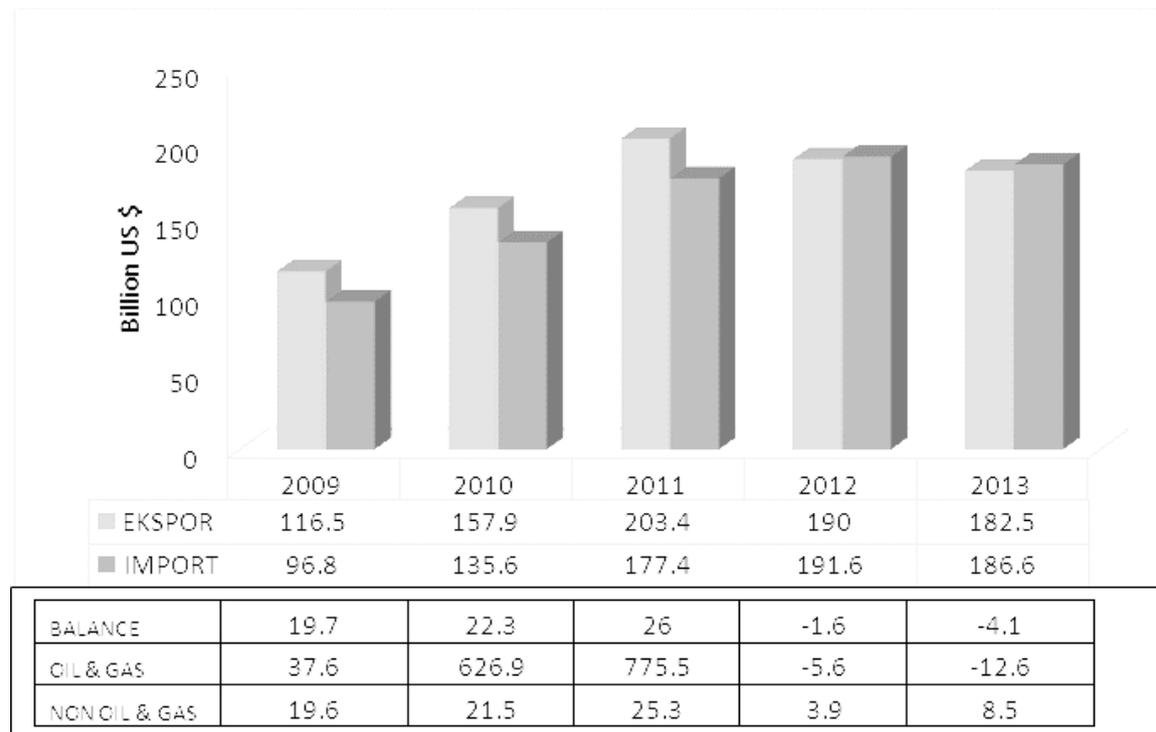
Gambar 2. Global Competitiveness Index

3. PEMBAHASAN

3.1 Kondisi Perdagangan Internasional Indonesia

Kinerja perekonomian Indonesia tidak terlepas kegiatan perdagangan luar negeri. Hal ini ditunjukkan dengan berbagai kerjasama perdagangan yang telah dilakukan baik dalam skala global dan regional, seperti WTO, APEC, AFTA, maupun kerjasama bilateral dengan Jepang (EPA) dan Singapura (KEK). Tingginya keterbukaan ekonomi ini juga tercermin dari kontribusi ekspor dan impor dalam pembentukan Produk Domestik Bruto (PDB), seperti yang terlihat sampai tahun 2013, proporsi nilai ekspor terhadap PDB mencapai 23,74% sementara nilai impor mencapai 25,74% (BPS, 2014).

Secara keseluruhan, perkembangan neraca perdagangan Indonesia selama periode 2009-2013 mengalami pasang-surut. Tahun 2009-2011, Indonesia masih mengalami surplus neraca perdagangan, namun memasuki tahun 2012 sudah terjadi deficit sebesar minus 1,6 Milliar dolar dan bertambah menjadi minus 4,1 Milliar dolar tahun 2013. Deficit ini terutama disebabkan karena transaksi perdagangan sektor migas, sebagaimana gambar di bawah ini;



Sumber : BPS, 2014.

Gambar 3. Neraca Perdagangan Indonesia 2009 -2013 (Milliar US \$)

Dari gambar diatas terlihat bahwa defisit transaksi migas telah mereduksi surplus yang dihasilkan oleh perdagangan sektor non migas, dan deficit ini semakin besar, karena pada saat yang sama surplus perdagangan yang dihasilkan sektor non migas mengalami penurunan terutama setelah tahun 2011. Oleh sebab itu, untuk mengembalikan surplus neraca perdagangan pemerintah perlu menekan import minyak dan sekaligus memperbesar kembali ekspor non migasnya. Tekanan minyak terhadap perekonomian domestic juga ditemukan dalam studi Nizar (2012) dan mengisyaratkan perlunya langkah-langkah yang bisa mentransformasikan kebiasaan masyarakat yang semula boros BBM menjadi hemat BBM, dan mendorong kebijakan pengembangan energi alternatif.

Dalam lingkup regional ASEAN, nilai transaksi perdagangan Indonesia cukup tinggi, dimana porsi ekspor ke Negara ASEAN rata-rata mencapai 21% dari seluruh nilai ekspor Indonesia, dan proporsi nilai impor mencapai 28%. Angka ini diyakini akan semakin meningkat ketika komitmen untuk menjadikan kawasan ASEAN terintegrasi menjadi satu pasar tunggal dalam Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015 benar-benar diwujudkan karena implementasi MEA 2015 menyebabkan lalu lintas barang dan jasa, serta lalu lintas modal dan tenaga kerja terampil antar Negara ASEAN menjadi sedemikian bebasnya.

**Tabel 1. Nilai Ekspor – Impor Indonesia terhadap Negara ASEAN
Tahun 2009 – 2012 (Million US \$)**

NEGARA	2009		2010		2011		2012	
	EKSPOR	IMPOR	EKSPOR	IMPOR	EKSPOR	IMPOR	EKSPOR	IMPOR
Thailand	3,233.8	4,612.9	4,566.6	7,470.7	5,896.7	10,405.0	6,635.1	11,438.5
Singapura	10,262.7	15,550.4	13,723.3	20,240.8	18,443.9	25,964.0	17,135.0	26,086.3
Filipina	2,405.9	544.0	3,180.7	706.3	3,699.0	852.4	3,707.6	799.7
Malaysia	6,811.8	5,688.4	9,362.3	8,648.7	10,995.8	10,404.9	11,278.3	12,243.5
Myanmar	174.8	29.1	284.2	31.9	359.5	71.3	401.6	63.5
Kamboja	201.2	3.4	217.7	4.7	259.5	7.9	292.2	11.6
Brunei Darussalam	74.9	639.6	61.0	666.2	81.7	1,018.4	81.8	419.8
laos	4.7	0.4	5.5	0.6	8.6	1.3	23.8	3.3
Vietnam	1,454.2	653.8	1,946.2	1,142.3	2,354.2	2,382.9	2,273.7	2,595.0
ASEAN	24,624.0	27,722.0	33,347.5	38,912.2	42,098.9	51,108.9	41,829.1	53,662.2
BALANCE		(3,098.0)		(5,564.7)		(9,010.0)		(11,833.1)
Proporsi Terhadap Total Perdagangan	21.1	28.6	21.1	28.7	20.7	28.8	22.0	28.0

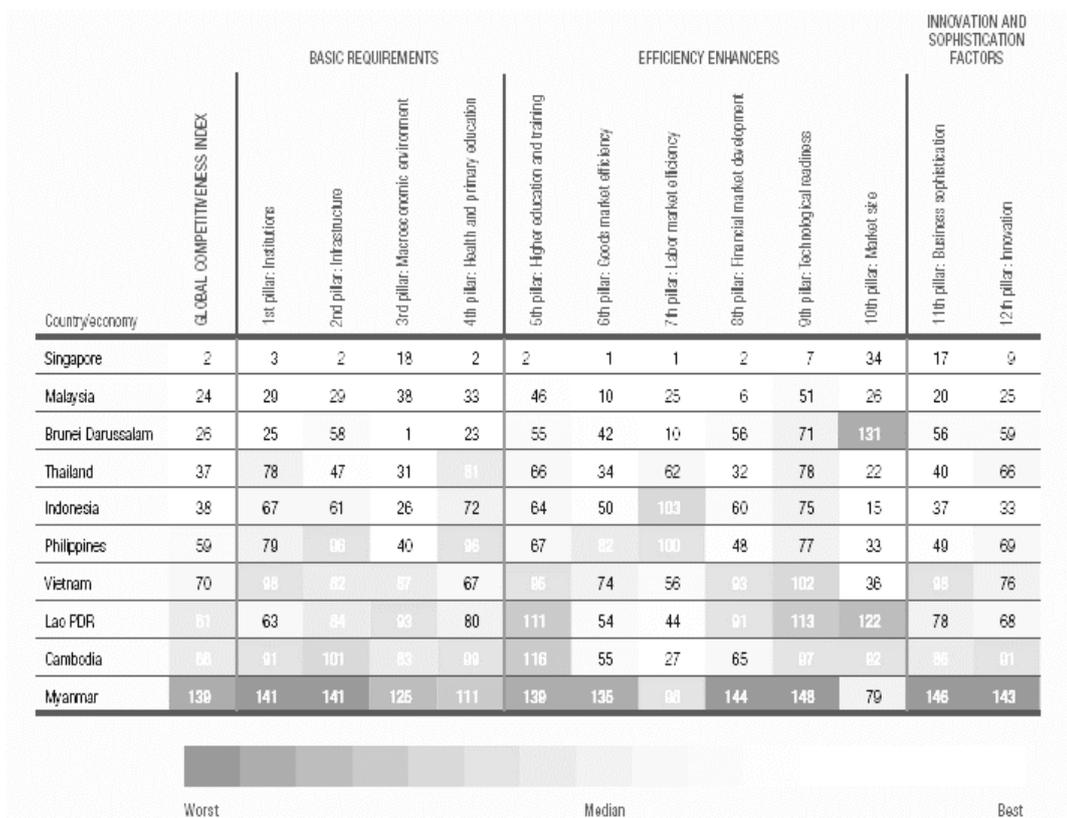
Sumber : BPS, 2013.

Dari tabel di atas terlihat bahwa Singapura menjadi partner dagang terbesar di kawasan ASEAN dengan nilai transaksi tahun 2012 mencapai 17,1 Milliar dollar US untuk ekspor dan 26 Milliar dollar US untuk import, disusul oleh Malaysia dengan transaksi ekspor – import masing-masing 11,2 dan 12,2 Milliar dollar US. Sementara itu Laos dan Kamboja menjadi Negara dengan transaksi nilai transaksi perdagangan yang paling sedikit. Dari tabel di atas juga terlihat bahwa selama tahun 2009-2012 neraca perdagangan Indonesia di kawasan ASEAN selalu mengalami deficit dan cenderung semakin membesar. Deficit tahun 2012 mencapai lebih dari 11, 8 Milliar dollar US, jauh lebih besar dari tahun 2009 yang sebesar 3 Milliar dollar US. Secara keseluruhan, sampai tahun 2012 Indonesia hanya mengalami surplus perdagangan pada empat Negara, yaitu Filipina, Myanmar, Kamboja, dan Laos, sementara dengan lima Negara ASEAN lainnya Indonesia mengalami deficit yang cukup besar. Parahnya sebagian besar surplus perdagangan terdapat pada nilai transaksi yang relative kecil, sementara deficit terjadi justru pada Negara dengan transaksi perdagangan yang besar. Perlu dicatat juga bahwa deficit perdagangan dengan Malaysia dan Vietnam terjadi pada tahun-tahun terakhir, setelah sebelumnya sempat menikmati surplus perdagangan.

3.2 Daya Saing Indonesia di ASEAN

Kondisi neraca perdagangan Indonesia selama tahun-tahun terakhir menjelang MEA 2015 sebenarnya bisa mengindikasikan seberapa siap perekonomian kita untuk berintegrasi secara penuh dengan Masyarakat ASEAN. Adanya kesepakatan-kesepakatan pendahuluan sebelum diberlakukannya MEA 2015 seperti kesepakatan AFTA (ASEAN Free Trade Agreement) disinyalir menjadi salah satu faktor yang menyebabkan jurang deficit neraca perdagangan Indonesia di kawasan ASEAN semakin besar. Dengan demikian dapat dipahami kekhawatiran banyak pihak jika keberadaan MEA 2015 akan menyebabkan perekonomian nasional semakin tertekan.

Untuk melihat kesiapan menghadapi persaingan global, khususnya penerapan MEA 2015 perlu dilihat bagaimana daya saing (competitiveness) yang kita miliki, sebagaimana yang dinyatakan oleh Porter (1990) bahwa suatu bangsa atau Negara dapat bersaing di pasar internasional bila memiliki keunggulan *competitive*. Berdasarkan laporan yang dikeluarkan World Economic Forum (WEF) tahun 2014, peringkat daya saing Indonesia berada di urutan 38 dari 148 negara atau naik 12 peringkat dari periode sebelumnya yang berada di rangking 50. Namun jika dibandingkan dengan Negara ASEAN lainnya, peringkat ini masih di bawah Singapura (2), Malaysia (24), Brunei Darussalam (26), dan Thailand (37), sebagaimana di bawah ini.



Sumber : WEF, 2013.

Catatan : Angka menunjukkan peringkat negara untuk masing-masing indikator

Gambar 4. Global Competitive Index (GCI) Negara ASEAN tahun 2013.

Dari gambar diatas dapat terlihat bahwa secara keseluruhan daya saing Indonesia sesungguhnya belum begitu baik. Beberapa faktor penyebabnya antara lain terdapat pada persyaratan dasar (basic requirements), yaitu kelembagaan, infrastruktur, serta kesehatan dan pendidikan dasar. Pada aspek kelembagaan, terutama berkaitan dengan rendahnya pengakuan hak kepemilikan (property rights), tingkat korupsi, dan kejahatan terorganisir (organized crime). Sementara persoalan infrastruktur terutama pada rendahnya kualitas pelabuhan, supply listrik, dan jalan raya. Pada aspek kesehatan dasar, berbagai penyakit seperti malaria dan tuberculosis, serta HIV/AIDS turut menjadi hambatan bagi peningkatan daya saing kita.

Selanjutnya pada faktor efisiensi, dimana kesiapan teknologi (Technological Readiness) dan efisiensi pasar tenaga kerja (Labor Market Efficiency) masih memerlukan perhatian khusus, karena masih jauh dari target yang diharapkan. Inefisiensi pada labor market terutama disebabkan karena ekonomi biaya tinggi, fleksibilitas tingkat upah, maupun rasio wanita dalam angkatan kerja. Sementara pada kesiapan teknologi dikarenakan rendahnya tingkat penggunaan internet, tingkat langganan fixed broadband internet, maupun tingkat bandwidth internetnya. Terkait dengan efisien pasar tenaga kerja ini, hasil studi Kristo (2014) menyebutkan bahwa pada wilayah yang terintegrasi, dimana investasi asing dan perdagangan luar negeri terjadi begitu intens, tenaga kerja yang siap dan kompeten terbukti mampu mempengaruhi pertumbuhan ekonomi secara lebih baik.

Sementara itu beberapa faktor yang dirasakan dapat mengangkat daya saing kita terdapat pada pilar market size, business sophistication, dan Innovation. Bahkan dari kedua belas pilar yang membentuk global competitiveness index, pilar market size memberikan nilai yang paling baik. Hal ini dapat dimaklumi karena jumlah penduduk Indonesia yang sangat besar mengisyaratkan potensi pasar yang besar pula. Meskipun demikian, nilai market size ini dapat terus ditingkatkan melalui peningkatan rasio ekspor terhadap PDB, karena rendahnya rasio ekspor terhadap PDB selama ini juga telah menekan nilai market size untuk lebih tinggi lagi.

Daya saing ini menjadi sangat penting terutama jika kita melihat fakta bahwa deficit neraca perdagangan Indonesia di ASEAN selama beberapa tahun terakhir terjadi pada transaksi perdagangan dengan Negara-negara yang memiliki daya saing tinggi, seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand, sementara surplus neraca perdagangan diperoleh dari transaksi terhadap Negara yang memiliki daya saing di bawah Indonesia. Untuk itu, peningkatan daya saing dalam menghadapi persaingan global adalah merupakan suatu keharusan agar kita dapat memperoleh manfaat dari integrasi ekonomi yang terjadi. Sebagaimana Mogoe (2014) menyatakan bahwa perlu peningkatan daya saing untuk menciptakan keseimbangan ekspor impor.

Liberalisasi perdagangan mengandung konsekuensi tingkat persaingan akan semakin ketat dalam memperebutkan peluang dalam pasar AEC. Bila industri kita tidak mampu bersaing di tataran ASEAN, maka AEC akan menjadi musibah (loss of opportunities). Jika tidak mampu bersaing, Indonesia sebagai negara terbesar di ASEAN dengan jumlah penduduk \pm 250 juta berpotensi dibanjiri produk produk negara-negara lain di ASEAN atau bahkan dari luar ASEAN. Sebaliknya, bila industri kita mampu bersaing dalam pasar AEC yang terdiri dari 600 juta penduduk, maka AEC akan membawa berkah dan manfaat (land of opportunities) yang nyata bagi perekonomian nasional (Kemenperin, 2013).

Perlu juga dipahami bahwa MEA 2015 merupakan langkah awal bagi persaingan yang lebih luas karena MEA 2015 dibentuk dengan misi menjadikan perekonomian ASEAN menjadi lebih baik dan mampu bersaing dengan negara-negara yang perekonomiannya dinilai lebih maju, menjadikan posisi ASEAN menjadi lebih strategis di kancah Internasional (Iriawadi, 2013), dan menjadikan kekuatan baru dunia (BSN, 2013). Sebagai tindak lanjutnya, para pemimpin ASEAN telah

menyepakati pengembangan ASEAN plus one FTA dengan negara-negara yang berpotensi menjadi partner perkembangan ekonomi ASEAN seperti Australia dan New Zealand, China, India, Jepang, dan Korea. Oleh sebab itu perlu penguatan posisi Indonesia dalam MEA agar menjadi langkah strategis bagi Indonesia untuk selanjutnya melangkah ke arah pasar global yang lebih luas.

3.3 Upaya Peningkatan Daya Saing

3.3.1 Kebijakan standarisasi dalam rangka menciptakan daya saing

Globalisasi dan regionalisasi perdagangan merupakan tantangan yang harus dijawab oleh sistem standarisasi nasional baik yang berskala internasional maupun nasional (BSN 2013). Salah satu kebijakan yang dilakukan adalah dengan mendorong standarisasi bagi produk dan industri nasional. Hal ini dituangkan Peraturan Pemerintah RI No. 102 tahun 2002 tentang standarisasi yang secara tegas menyatakan bahwa tujuan standarisasi adalah untuk peningkatan kualitas hidup bangsa dan peningkatan daya saing.

Sejalan dengan itu, Kemendag (2012) menyatakan bahwa standarisasi akan menghasilkan produk yang siap untuk masuk ke pasar internasional dan bersaing dengan produk negara lain, dan dilain pihak, bagi konsumen akan tersedia pilihan produk yang lebih luas baik produk dalam negeri maupun impor. Dengan kebijakan yang tepat dibidang standarisasi, maka selain dapat meningkatkan daya saing dari produk itu sendiri tetapi juga akan menyelamatkan pasar domestic dan peningkatan penggunaan produk dalam negeri (Santoso, 2009). Standarisasi juga membuka kesempatan untuk memasuki pasar global yang sudah mapan dan bersaing dengan perusahaan yang telah lama berkecimpung pada industry tertentu (Goodman, 1998). Untuk menghindari penggunaan standarisasi sebagai hambatan dalam perdagangan internasional, didalam berbagai forum internasional seperti ASEAN atau APEC telah ada kesepakatan untuk menelaraskan standar nasional masing masing anggota dengan standar internasional, termasuk cara asesment terhadap penerapan standar untuk memudahkan tercapainya saling pengakuan kegiatan standarisasi (Kemendag, 2012).

Standarisasi di Indonesia, selain mengikuti standar internasional, juga memiliki standar sendiri yaitu standar Nasional Indonesia (SNI) yang ditetapkan oleh Badan Standar Nasional (BSN) dan berlaku secara nasional. Agar SNI dapat diterima secara luas antara para stakeholder, maka SNI dirumuskan dengan memenuhi WTO Code of good practice, yaitu meliputi: Openess, Transparency, Consensus and impartiality, Effectiveness and relevance, Coherence, dan Development dimension (BSN, 2013a). Selain itu, dalam pengembangan standar nasional, Indonesia juga telah menjadi anggota lembaga standar dunia seperti ISO, IEC, CAC dan ITU (BSN, 2013).

Meskipun demikian, peningkatan daya saing melalui kebijakan standarisasi juga masih mendapat tantangan, terutama karena penerapan SNI pada dasarnya adalah bersifat sukarela, artinya kegiatan dan produk yang tidak memenuhi ketentuan SNI tidak dilarang untuk diperdagangkan meskipun untuk hal-hal tertentu pemerintah dapat memberlakukan SNI secara wajib (Kemendag, 2012a). Dalam konteks pemberlakuan SNI secara wajib, evaluasi integritas tanda SNI oleh BSN menunjukkan

bahwa kontribusi SNI terhadap perlindungan publik dan lingkungan masih belum efektif dengan masih ditemukannya produk bertanda SNI yang tidak memenuhi persyaratan SNI. Demikian pula, masih terdapat kecenderungan impor yang terus meningkat untuk jenis produk tertentu yang SNI-nya diberlakukan secara wajib. Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan strategi pemberlakuan SNI secara wajib sebagai piranti proteksi terhadap pelaku usaha nasional di pasar domestik juga belum efektif (BSN, 2013).

Sebagai gambaran jumlah produk Indonesia yang telah memiliki Standar Nasional Indonesia (SNI) dan dinotifikasi oleh Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) masih tertinggal jauh dibandingkan dengan negara-negara lainnya. Hal ini menyebabkan Indonesia cukup sulit untuk melakukan penetrasi ke pasar internasional (BSN, 2012). Sampai dengan September tahun 2012 secara akumulatif BSN telah mengeluarkan 7.224 SNI, dimana sebanyak 90 SNI telah diberlakukan wajib oleh BSN. Hal tersebut masih sangat jauh dari target yang ditetapkan Kementerian Perindustrian yaitu sebanyak 400 SNI Wajib untuk tahun 2012 (Kementerian Perindustrian, 2012). Belum optimalnya penerapan standar mutu ini terkait dengan banyak faktor antara lain masih lemahnya kinerja lembaga pengujian mutu barang produk ekspor, kapasitas dan kelembagaan laboratorium uji produk ekspor dan impor yang masih rendah (Kemendag, 2012). Untuk meningkatkan peran SNI ini, beberapa hal yang dapat dilakukan pemerintah antara lain ; penguatan kebijakan dan pedoman standardisasi untuk memberikan landasan hukum yang kuat bagi sistem standardisasi nasional, Penguatan Infrastruktur Mutu Nasional, serta Penguatan Sistem Penerapan Standar untuk meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum pada penerapan SNI (BSN, 2013).

3.3.2 Percepatan pembangunan nasional melalui MP3EI

Selain mendorong kebijakan standardisasi, sejak tahun 2011 pemerintah juga membuat kebijakan mempercepat akselerasi pembangunan melalui Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). MP3EI merupakan langkah awal untuk mendorong Indonesia menjadi negara maju dan termasuk 10 (sepuluh) negara besar di dunia pada tahun 2025 melalui pertumbuhan ekonomi tinggi yang inklusif, berkeadilan dan berkelanjutan.

MP3EI mengedepankan pendekatan *not business as usual* yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan dan terfokus pada prioritas yang konkrit dan terukur. Strategi utama MP3EI adalah (i) Pengembangan potensi ekonomi melalui koridor ekonomi, yaitu dengan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi melalui pendekatan sektoral dan regional, mengembangkan klaster industri dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), disertai dengan penguatan konektivitas antar pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan antara pusat pertumbuhan ekonomi dengan lokasi kegiatan ekonomi serta infrastruktur pendukungnya, (ii) Penguatan konektivitas nasional, yang merupakan pengintegrasian 4 (empat) elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan wilayah (RPJMN/RTRWN), Teknologi Informasi dan

Komunikasi (TIK/ICT), dan (iii) Penguatan kemampuan SDM dan IPTEK nasional (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011).

Secara spesifik ditargetkan bahwa dengan diterapkannya 6 koridor ekonomi yang tertuang di dalam MP3EI ini, PDB Indonesia akan bertumbuh lebih cepat dan lebih luas, baik untuk daerah di dalam koridor, maupun untuk di daerah di luar koridor. Pertumbuhan tahunan PDB nasional dengan penerapan MP3EI akan menjadi sekitar 12,7% secara nasional, dengan pertumbuhan wilayah di dalam koridor sebesar 12,9%. Sedangkan pertumbuhan di luar koridor juga akan mengalami peningkatan sebesar 12,1% sebagai hasil dari adanya spillover effect pengembangan kawasan koridor ekonomi. Dengan demikian, secara keseluruhan MP3EI dapat memacu percepatan pembangunan di Indonesia dan sekaligus meningkatkan daya saing perekonomian, khususnya dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015 dan persaingan global lainnya.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan pada bagian sebelumnya, dapat diambil beberapa kesimpulan, yaitu:

Beberapa tahun terakhir neraca perdagangan kita mengalami deficit, baik dalam skala global maupun regional ASEAN. Bahkan defisit yang terjadi di ASEAN menunjukkan kecenderungan untuk terus meningkat, terutama sejak kesepakatan pendahuluan perdagangan bebas ASEAN (AFTA) di berlakukan. Defisit ini diperkirakan semakin melebar pada saat diterapkannya integrasi kawasan secara penuh dalam MEA 2015 yang akan datang.

Rendahnya daya saing (*competitiveness*) menjadi salah satu kendala bagi kita untuk mendapatkan manfaat maksimal dalam liberalisasi perdagangan ASEAN. Secara nyata hal ini terlihat dari deficit neraca perdagangan hampir sebagian besar dialami pada transaksi perdagangan dengan Negara yang memiliki daya saing tinggi, seperti singapura, Malaysia, dan Thailand, sementara untuk Negara yang memiliki daya saing rendah, kita mengalami surplus. Faktor kelembagaan, infrastruktur, dan efisiensi pasar tenaga kerja menjadi penyumbang utama rendahnya daya saing yang dimiliki.

Kebijakan standarisasi, terutama melalui penerapan Standar Nasional Indonesia (SNI) menjadi salah kebijakan untuk meningkatkan daya saing dalam menghadapi persaingan global. Namun masih diperlukan upaya sungguh-sungguh untuk menerapkannya, baik terhadap SNI yang bersifat sukarela maupun wajib. Selain itu, adanya program MP3EI dalam rangka mempercepat pembangunan juga memiliki peran cukup besar dalam meningkatkan daya saing ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Standardisasi Nasional. (2012). *Informasi Standar Nasional Indonesia Produk Unggulan untuk Mendukung MP3EI*. BSN, Jakarta.
- Badan Standardisasi Nasional. (2013). *Buletin Informasi SNI Terbaru*, Volume 1 No. 3, November 2013.

- Badan Standardisasi Nasional. (2013a). *Draft Strategi Standardisasi Nasional 2015-2025*.
- Balassa, Bela. (1961). *The Theory of Economic Integration*. Homewood, Illinois: Richard D. Irwin.
- Bank Indonesia. (2008). *Outlook Ekonomi Indonesia 2008-2012*. Integrasi Ekonomi ASEAN dan Prospek Perekonomian Nasional, Januari, Bank Indonesia, Jakarta.
- Badan Pusat Statistik. (2014). *Berita Resmi Statistik*, No. 16/02/Th. XVII, 5 Februari 2014
- Chacoliades M. (1978). *International Trade Theory and Policy*. London: Mc Graw Hill Book Company
- Dollar, D. (1992). *Outward oriented developing economic really do grow more rapidly: Evidence from 95 LCDs. 1976-85*. *Economic Development and Cultural Change*, 40 (3), 523-544.
- Edwards, S. (1998). *Openness, productivity, and growth: What do we really know?* *Economic Journal*, 108(3), 383-398.
- Goodman, D. (1998). *Thinkink Export? Think Iso 9000*. *World Trade*. Agustus, 11 (8)
- Hady, Hamdy. (2001). *Ekonomi Internasional: Teori dan Kebijakan Perdagangan Internasional*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Hosny, Sadek Amr. (2013). *Theories of Economic Integration: A Survey of the Economic and Political Literature*, *International Journal of Economy, Management and Social Sciences*, 2(5) May 2013, Pages: 133-155.
- Iriawadi, Yani. (2013). *Kesiapan Masyarakat Indonesia Menuju AEC 2015*, Media Industri. No. 02 tahun 2013
- Jovanovic, F. (2006). *Integration, disintegration and trade in Europe: Evaluation of trade relation during the 1990s*. Working Paper No. 20.
- Kemendag. *Menuju ASEAN Economic Community 2015*.
- Kemendag. (2012). *Kajian Kebijakan Mutu Dan Standar Produk Ekspor Tertentu Dalam Meningkatkan Daya Saing*, *Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri*, Jakarta.
- Kemendag. (2012a). *Pilar-pilar Peningkatan Daya Saing dan Perlindungan Konsumen*, Direktorat Jenderal Standardisasi dan Perlindungan Konsumen Kementerian Perdagangan Republik Indonesia.
- Kementerian Industri. (2013). *Mengukur Kesiapan Industri Nasional Menjelang AEC 2015*, Media Industri, No. 02 tahun 2013.
- Kementerian Koordinator Perekonoian. (2011). *Master Plan, Percepatan Dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025*.

- Kristo, Jonel. (2014). *Growth Effects of International Integration in Southeastern Europe: Implications on FDI and Trade*, Mediterranean Journal of Social Sciences MCSER Publishing, Rome-Italy, Vol 5 No 8 May 2014.
- Lubis, Adrian. (2013). *Daya saing, kinerja perdagangan, dan dampak Liberalisasi produk kehutanan*, Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan, Vol.7 No.1, Juli 2013
- Mogoe, Seipati. (2014). *The Impact of International Trade on Economic Growth in South Africa: An Econometrics Analysis*, Mediterranean Journal of Social Sciences MCSER Publishing, Rome-Italy Vol 5 No 14 July 2014
- Nizar, Muhammad Afdi. (2012). *Dampak Fluktuasi Harga Minyak Dunia Terhadap Perekonomian Indonesia*, Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan, Vol.6 No.2, Desember 2012.
- Park, et, al. (2008). *Prospects of an ASEAN– People’s Republic of China Free Trade Area: A Qualitative and Quantitative Analysis. Economics Working Paper, Series No. 30*, Asian Development Bank.
- Porter ME. (1990). *The competitive advantage of nations*. New York: The Free, Press.
- Salvatore, D. (1997). *Ekonomi Internasional*, Erlangga, Jakarta.
- Santoso, Dana. (2009). *Peran Standardisasi Dalam Meningkatkan Daya Saing Produk Dalam Negeri*. JE/ 05 Juni / 2009.
- Sih Prapti E. (1991). *Derivasi Siklus Kehidupan Produk: Jawaban atas kegagalan Teori Hecsher-Ohlin*, Jurnal Ekonomi Bisnis Indonesia, 1, VII
- World Economic Forum. (2013). *The Global Competitiveness Report 2013–2014*.
- World Economic Forum. (2015). *The Global Competitiveness Report 2015–2016*.