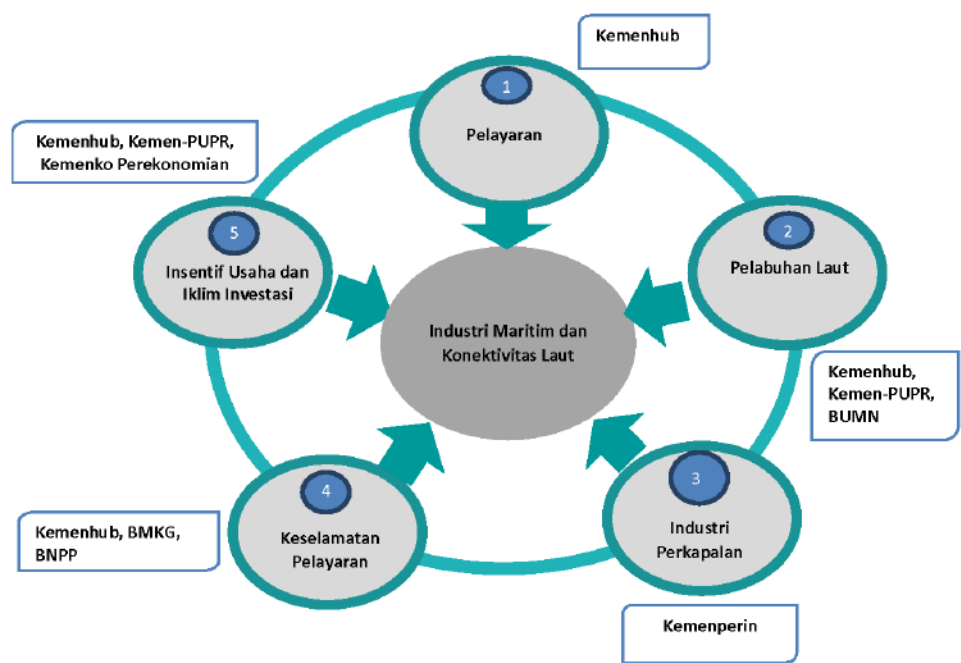


PROGRAM PRIORITAS B
INDUSTRI MARITIM DAN
KONEKTIVITAS LAUT

PROGRAM PRIORITAS B
INDUSTRI MARITIM DAN KONEKTIVITAS LAUT

Program prioritas industri maritim dan konektivitas laut terdiri dari 5 (lima) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Pelayaran; (2) Pelabuhan Laut; (3) Industri Perkapalan; (4) Keselamatan Pelayaran; dan (5) Insentif Usaha dan Iklim Investasi. Secara skematik, 5 (lima) kegiatan prioritas tersebut digambarkan sebagai berikut:



Isu dan Kondisi Saat ini

Konektivitas laut (tol laut) yang handal merupakan kebutuhan, mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas sehingga konektivitas laut harus mampu menghubungkan titik-titik penting dari Sabang sampai Merauke. Untuk itu, konektivitas laut perlu didukung oleh penguatan infrastruktur dan industri maritim yang mencakup industri galangan kapal dan komponen perkapalan, pelabuhan dan jasa maritim, serta industri pelayaran.

Program pembangunan tol laut adalah salah satu upaya untuk mengurangi disparitas regional antara Wilayah Indonesia Bagian Barat dengan Wilayah Indonesia Bagian Timur yang telah mengakibatkan terjadinya

ketimpangan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan infrastruktur. Tol laut diharapkan menjadi solusi untuk memperlancar arus pertukaran komoditas, meningkatkan mobilitas masyarakat, dan pemerataan pembangunan ekonomi. Disparitas harga yang sangat tinggi selama ini dirasakan oleh masyarakat di Wilayah Timur Indonesia karena biaya logistik yang tinggi, contohnya Papua. Hal tersebut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Wilayah Indonesia Bagian Barat dengan Wilayah Indonesia Bagian Timur yang ditunjukkan oleh ketimpangan sebaran kontribusi PDB antarwilayah yang cukup tinggi. Pada tahun 2013, kontribusi PDB Sumatra mencapai 23,8%, Jawa mencapai 58,0%, Bali-Nusa Tenggara mencapai 2,5%, Kalimantan mencapai 8,7%, Sulawesi mencapai 4,8%, dan Papua mencapai 2,2 % (Bappenas, 2015).

Implementasi tol laut diantaranya bertujuan untuk meningkatkan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, serta meningkatkan peran transportasi laut Indonesia yang saat ini belum optimal, sehingga dalam jangka panjang diharapkan akan berdampak terhadap terciptanya keunggulan kompetitif bangsa, terciptanya kekuatan industri nasional di seluruh *hinterland* pelabuhan strategis, serta disparitas harga yang rendah.

1. Pelayaran

Transportasi angkutan laut domestik masih terpusat melayani wilayah yang memiliki aktivitas ekonomi tinggi yaitu di Wilayah Indonesia Bagian Barat. Di Wilayah Indonesia Bagian Timur, walaupun transportasi laut telah menjadi tulang punggung aktivitas pergerakannya namun saat ini pengembangannya belum optimal. Hal ini menyebabkan pergerakan atau distribusi barang antar kedua wilayah tidak berimbang.

Potensi ekonomi perhubungan laut diperkirakan mencapai USD 25 miliar/tahun, di mana Indonesia memiliki tiga jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang dilalui lebih dari 45% total barang dan komoditas perdagangan dunia dengan nilai sekitar USD 1.500 triliun/tahun yang diangkut oleh kapal-kapal niaga (UNCTAD, 2012). Namun demikian, potensi ini belum dimanfaatkan secara signifikan oleh pelabuhan-pelabuhan di sepanjang lokasi ALKI. Selain itu, penggunaan armada niaga nasional untuk angkutan ekspor dan impor juga masih rendah. Di sisi lain, terkait pelayaran rakyat (Pelra), masih belum sesuai dengan standar dan mayoritas kapal armada niaga nasional sudah berumur lebih dari 20 tahun.

Di samping itu, kinerja logistik nasional Indonesia masih tergolong rendah dan belum optimal, hal tersebut merujuk pada Indeks Kinerja Logistik Global (*Logistic Performance Index/LPI*) yang dikeluarkan oleh *World Bank* pada tahun 2014. Berdasarkan peringkat *Logistic Performance Index*, Indonesia menduduki peringkat ke-53 dari 160 negara yang disurvei. Biaya logistik di Indonesia yang tinggi, mencapai 24% dari PDB, menyebabkan rendahnya daya saing Indonesia secara umum.

2. Pelabuhan Laut

Pembangunan jaringan pelabuhan strategis yang siap menampung kapal-kapal ukuran besar merupakan salah satu kebutuhan yang perlu segera dipenuhi. Sebaran pelabuhan tersebut akan dihubungkan oleh jaringan pelayaran yang dapat mencakup segenap wilayah tanah air. Dalam RPJMN 2015-2019, direncanakan pengembangan dan pembangunan 24 pelabuhan strategis yang terintegrasi dalam konsep tol laut, terdiri atas pelabuhan *feeder* dan pelabuhan *hub*. Idealnya, beberapa pelabuhan harus mampu dilalui kapal-kapal besar berbobot 3.000-10.000 TEUs. Sementara rata-rata pelabuhan yang tersedia hanya memiliki kedalaman 9-12 meter, sehingga hanya dapat disinggahi kapal dengan bobot maksimal 4.000 TEUs.

Secara umum, isu utama yang dihadapi dalam pengembangan pelabuhan adalah terkait produktivitas bongkar muat (*dwelling time*) yang belum efisien; konektivitas intra dan antarinfrastruktur transportasi darat dan laut yang rendah; kedalaman alur pelayaran yang belum optimal; fasilitas pelabuhan, kapasitas dermaga, dan akses keluar masuk pelabuhan yang masih terbatas; kontribusi biaya di pelabuhan yang masih tinggi; serta kapasitas dan kualitas manajemen kawasan pelabuhan yang rendah.

3. Industri Perkapalan

Pasca penerapan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, penerapan *azas cabotage* memang berhasil meningkatkan armada nasional hingga 100% pada kurun waktu 2005-2015. Namun demikian, jumlah penambahan armada yang diproduksi oleh industri galangan kapal dalam negeri hanya mencapai kurang dari 10% dan impor kapal masih mendominasi, sehingga nilai

investasi pelayaran untuk pengadaan kapal menjadi tidak optimal. Tingginya impor kapal terjadi karena harga kapal impor lebih murah dibandingkan dengan harga kapal yang diproduksi oleh galangan kapal dalam negeri. Akibatnya, *utilisasi* atau rasio penggunaan terhadap kapasitas terpasang industri galangan kapal dalam negeri untuk membangun kapal baru hanya 60%.

Saat ini, industri galangan lebih banyak untuk pemeliharaan bukan pembuatan kapal baru, karena ketergantungan komponen pembuatan kapal dari impor mencapai 60%, serta penguasaan teknologi pembuatan kapal dan penyediaan infrastruktur pendukungnya masih rendah. Industri galangan kapal dominan berada di Kawasan Barat Indonesia. Isu dan permasalahan lainnya terkait pengembangan industri galangan kapal adalah tenaga kerja yang terbatas, industri komponen dalam negeri yang belum berkembang, kapasitas teknologi yang masih rendah, fasilitas produksi yang terbatas, regulasi yang belum kondusif, biaya energi yang mahal, kluster industri yang belum terbentuk, serta pasar yang tidak efisien. Tantangan lainnya yang terkait industri perkapalan adalah belum tersedianya kapal penangkap ikan yang “*ocean going*” untuk “mengisi kekosongan” pasca moratorium lebih dari 1.100 kapal penangkap ikan buatan luar negeri.

4. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran merupakan jaminan yang perlu diberikan bagi kapal-kapal yang melintasi wilayah laut Indonesia. Sebagai negara kepulauan yang memiliki tiga jalur ALKI sebagai jalur perdagangan laut internasional yang cukup padat, maka kewajiban Indonesia untuk dapat memberikan kepastian bagi keselamatan pelayaran. Pemerintah telah menetapkan alur dan pelintasan melalui pelaksanaan penandaan terhadap bahaya kenavigasian, serta pemutakhiran kondisi perairan. Pemberian koridor pelayaran bagi kapal-kapal yang berlayar melintasi perairan Indonesia diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Peraturan keamanan dan keselamatan di alur pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan. Keselamatan pelayaran merupakan kebutuhan sehingga perlu segera diwujudkan dengan mengaktifkan fungsi-

fungsi keselamatan pelayaran melalui pembentukan lembaga dan manajemen serta fasilitas sarana dan prasarananya.

5. Insentif Usaha dan Iklim Investasi

Insentif dan iklim usaha investasi yang kondusif sangat dibutuhkan untuk menggairahkan usaha dan meningkatkan daya saing bisnis. Salah satu hal yang menghambat industri galangan kapal dalam negeri adalah tingginya suku bunga kredit perbankan yang mencapai 13-14%, sehingga memberatkan industri galangan untuk bersaing dengan industri galangan kapal negara lain yang memiliki tingkat suku bunga lebih kompetitif. Negara-negara dengan industri galangan kapal yang kuat memberikan bunga bank yang kompetitif, berkisar antara 5-6%. Untuk itu perlu diciptakan iklim investasi yang kompetitif dan pemberian insentif yang tepat bagi tumbuh kembangnya industri maritim nasional.

Secara rinci, Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia 2016–2019 untuk program prioritas industri maritim dan konektivitas laut, dapat dilihat pada matriks berikut:

RENCANA AKSI KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA 2016-2019
PROGRAM PRIORITAS B. INDUSTRI MARITIM DAN KONEKTIVITAS LAUT

Sasaran Utama: Menurunnya biaya logistik dari 23,6% pada tahun 2015 menjadi 19,2% pada tahun 2019											
NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET / OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
B.1 PELAYARAN											
1.	Pengembangan Sistem Konektivitas Transportasi Kelautan melalui Peningkatan Pelayaran	Pengelolaan dan penyelenggaraan kegiatan di bidang lalu lintas dan angkutan laut	Jumlah rute penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang dalam rangka pelaksanaan tol laut	9 trayek (kumulatif)	6 trayek	9 trayek	9 trayek	9 trayek	Kemenhub	Kementerian Pertanian (Kementan), Kementerian Perdagangan (Kemendag)	APBN
		Tersedianya sarana, jasa, dan manajemen <i>cabotage</i>	Terjaminnya kapal-kapal milik Indonesia melayani angkutan komoditas di dalam negeri	Di dalam wilayah yurisdiksi RI	-	Semua rute dalam negeri	Semua rute dalam negeri	Semua rute dalam negeri	Kemenhub	Kemenko Maritim, Swasta	APBN, Swasta

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
	Laut		Penataan pelabuhan <i>hub</i> sebagai <i>global transshipment port</i> di Asia Tenggara		-	v	v	v	Kemenhub, Kemen-PUPR	Kemen-BUMN	APBN
		Pembangunan/lanjutan/ penyelesaian dan pengembangan pelabuhan laut non-komersial	Meningkatnya kapasitas sarana prasarana (sarpras) transportasi laut untuk mengurangi <i>bottleneck</i>	100 pelabuhan (kumulatif)	93	95	98	100	Kemenhub	Kemen-PUPR, Kemenperin	APBN
		Pembangunan <i>dryport</i> di Jabodetabek, Semarang, dan Surabaya, serta survei jalur transportasi kereta api dan truk kontainer	Terbangunnya <i>dryport</i> dan terlaksananya survei jalur kereta api dan truk kontainer intermoda	Kawasan Barat: Jabodetabek Penambahan satu buah <i>dryport</i> lagi yang masing-masing berkapasitas 9 juta TEUS/tahun sehingga total 18 juta TEUS/tahun	-	v	v	v	Kemenhub, Kemen-PUPR	Kemenkeu (Bea Cukai), Kementan, KKP, Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM), BUMN	APBN, BUMN, Swasta, <i>Joint Venture</i>

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
				Pembangunan <i>dryport</i> di Surabaya, Gresik, Semarang, Belawan termasuk Kuala Tanjung, Sumatra Utara adalah untuk menurunkan <i>duelling time</i> dan kelancaran pergerakan container Kawasan Timur: Sorong dan Bitung (disurvei untuk lokasi <i>dryport</i> yang berdekatan dengan kawasan industri dan nilai pembebasan lahan yang masing-masing mampu menampung 12,5 juta TEUS/tahun)							
		Terbangunnya PLB (Pusat Logistik)	Terstruktur tatanan otoritas didalam	Memperlancar kirim, terima dan identifikasi		v	v	v	Kemenkeu	Kemenhub, Kemendag, Polri,	APBN, Swasta

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
		Berikat)	PLB yang memiliki fungsi identifikasi kontainer dan hal ikhwal kepabeanan	si dan keamanan komo-diti di PLB						Swasta	
		Pelabuhan Kalibaru Jakarta	Meneruskan pembangunan infrastruktur tahap yang kedua di pulau N reklamasi Penataan dan pembangunan infrastruktur kepelabuhan-an di pulau O, P, dan Q (sekitar Kalibaru, Marunda bagian utara)	Terjaminnya kapasitas pelayanan der-maga/ <i>sea quay</i> pelabuh-an di Jakarta sampai sekitar 16 juta TEUS/ tahun dan terbangunya jalur trans-portasi inter-moda truk kontainer dan kereta api ke dan dari dua <i>dryport</i> di Jabodetabek		v	v	v	Kemenhub, Kemen-PUPR, BUMN	Pemda, Swasta	APBN, BUMN, BUMD, Swasta, <i>Joint Venture</i>
		Pengerukan alur pelayar-an/ kolam pe-labuhan	Kedalaman alur pelayaran sesuai dengan perencanaan penggunaan alur	82 lokasi pengerukan alur	11 lokasi	12 lokasi	33 lokasi	26 lokasi	Kemenhub	TNI, Polri, Swasta	APBN, Swasta, <i>Joint Venture</i>

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
		Pembangun-an dan pe-ningkatan jalan akses menuju pela-buhan	Terbangunnya panjang jalan menuju pelabuhan Jalan dan rel kereta api menuju dan ke pelabuhan ha-rus terpadu pada sistem intermoda transportasi terutama ke dan dari kawa-san industri agar dapat me-nurunkan <i>duelling time</i>	25 lokasi pelabuhan Jakarta (Tan-jung Priok/ Kalibaru), Ka-bupaten Su-bang (Patim-ban), Sura-baya (Tanjung Perak) dan Gresik, Sema-rang (Tanjung Mas), Sumatra Utara (Bela-wan dan Kua-la Tanjung)	-	7 lokasi	14 lokasi	4 lokasi	Kemen-PUPR	Kemenhub, Pemda, Swasta	APBN, APBD, Swasta, BUMD, <i>Joint Venture</i>
		Peningkatan pemanfaatan jalur sungai, danau dan penyeberang-an mendu-kung pela-buhan laut	Termanfaat-kannya jalur sungai, danau dan penyebe-rangan ke dae-rah pedalaman untuk angkut-an penumpang dan barang	Daerah Kali-mantan	v	v	v	v	Kemenhub	Pemda	APBN, APBD
		Pengembang-an infrastruk-tur keras dan lunak tekno-	Terintegrasi dan terlaksa-nanya Indone-sia <i>National</i>	Pelabuhan <i>hub</i> internasi-onal	v	v	v	v	Kemenhub	Kemenko Maritim, Kemenkom-info,	APBN

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
		logi informasi	Single Window (INSW) dengan Inaport khusus untuk pe-labuhan eks-por/impor internasional							Kemenhub, Kementan, Kemenkeu, Kemendag	
B.3 INDUSTRI PERKAPALAN											
1.	Pengembang-an Kemam-puan dan Ka-pasitas Ba-dan Usaha Nasional di Bidang Pem-bangunan dan Penge-lolaan Infra-struktur yang Berdaya Saing dan Bertaraf Internasional dengan Negara Mitra	Program standardisasi kapal	Meningkatnya produktivitas dan kualitas produk industri perkapalan domestik	a. Desain kapal:							
				1. Kajian desain standar kapal ikan	-	1 kajian	-	-	Kemenperin	Kemenhub, Kemen-BUMN, KKP	APBN
				2. Kajian desain standar kapal barang	-	1 kajian	-	-	Kemenperin	Kemenhub, Kemen-BUMN	APBN
				3. Kajian desain standar kapal penumpang	-	-	1 kajian	-	Kemenperin	Kemenhub, Kemen-BUMN	APBN
				4. Pembuatan desain kapal ikan, kapal barang, dan kapal penumpang	-	2 desain	3 desain	3 desain	Kemenperin	Kemenhub, KKP, Kemen-BUMN	APBN

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
				b. Rekomendasi kebijakan pengembangan desain kapal	-	Reko-mendasi kebijakan bea masuk kompo-nen kapal	-	Reko-mendasi kebijak-an in-sentif bagi peng-guna desain kapal standar	Kemenperin	Kemenhub, BUMN	APBN, BUMN
			Meningkatnya kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) industri perkapalan	760 orang	140	160	200	260	Kemenperin	Kemenhub, BUMN, BPPT	APBN, BUMN
			Tumbuhnya industri komponen perkapalan	15 produk yang dikem-bangkan dalam bimbingan teknis industri komponen ka-pal	-	5 produk	5 produk	5 produk	Kemenperin	Kemenhub, BUMN	APBN, BUMN
			Meningkatnya akses pasar dan penguasaan teknologi industri perka-palan dalam negeri	Fasilitasi pertemuan bisnis dalam rangka mem-bangun ke-mitraan indus-tri perkapalan dalam negeri	-	1 kegiatan	1 kegiatan	1 kegiatan	Kemenperin	Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM)	APBN

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
				dengan mitra bisnisnya di luar negeri							
			Meningkatnya sertifikasi Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) di bidang industri perkapalan	30 sertifikat Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) bidang perkapalan	-	10	10	10	Kemenperin	BUMN	APBN, BUMN
			Meningkatnya produktivitas dan kualitas produk industri perkapalan	Restrukturisasi galangan kapal dalam negeri (kajian dan kebijakan)	-	1 kajian	1 kebijakan	1 kebijakan	Kemenperin	KKP, Kemenhub, BKPM	APBN
B.4 KESELAMATAN PELAYARAN											
1.	Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Laut, Penataan Pelabuhan Lama dan Pembangunan Pelabuhan Baru	Kenavigasian laut	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	548 unit	137	137	137	137	Kemenhub	TNI	APBN
			Pembangunan dan <i>upgrade Vessel Traffic System</i> (VTS)	29 lokasi	3	4	20	2	Kemenhub	TNI	APBN
			Pembangunan dan <i>upgrade Global Mari-</i>	121 lokasi	23	55	26	17	Kemenhub	TNI	APBN

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
			<i>time Distress Safety System</i> (GMDSS)								
			Pembangunan sistem telekomunikasi pelayaran	72 unit	17	18	18	19	Kemenhub	TNI	APBN
			Pembangunan baru/lanjutan/penyelesaian kapal kenavigasian	41 unit	5	10	15	11	Kemenhub	TNI	APBN
			Pembangunan Sarana Bantu Peramalan Cuaca Pelayaran (SBPCP)		v	v	v	v	Kemenhub	BMKG	APBN
		Penetapan Alur Pelayaran, contoh: <i>traffic separation scheme</i> (TSS)	Meningkatnya jumlah alur yang ditetapkan.	Ditetapkannya alur pelayaran di 4 pelabuhan utama (Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar), ditetapkan TSS di Selat Lombok dan Selat Sunda, ditetapkan	25%	25%	25%	25%	Kemenhub	TNI, Polri	APBN

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG- GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
				kannya Alur Pelayaran di jalur Tol Laut							
		Kawasan Indonesia Barat : Selat Malaka ke arah selatan, pembuatan alur pelayaran baru dan pendalaman alur sesuai standar internasional berikut tergelarnya <i>traffic separation scheme</i> (TSS) berdasarkan regulasi International Maritime Organization (IMO)	Mencairkan kepadatan jumlah kapal yang melintas di Selat Phillips dan Selat Malaka yang sempit dan amat bahaya	Meminimalisir terjadinya kecelakaan fatal dan pencemaran laut di Selat Malaka	v	v	v	v	Kemenhub	TNI, Polri	APBN
			1. Menjadi <i>multiplier effect</i> bagi ekonomi dipantai timur Sumatra sehingga arus pergerakan komoditi dari dalam negeri dan dari mancanegara dapat tersebar dengan aman dan lancar 2. Menata keselamatan bernavigasi di Selat Malaka sampai ke	Pendalaman alur-laut yang ada, pembuatan alur laut baru sampai kedalaman 22 meter <i>Low Water Spring</i> (LWS), area manuver dan area lego jangkar di sekitar pelabuhan/ alur laut	v	v	v	v	Kemenhub	Kemenko Maritim, KKP, TNI, Polri, Pemda, Swasta	APBN, APBD, Swasta, <i>Joint Venture</i>
				Lintas laut di alur ini pada poros: Pulau Karimun Kecil, Pulau Kundur,	v	v	v	v	Kemenhub	Kemenko Maritim, KKP, TNI, Polri, Pemda, Swasta	APBN, APBD, Swasta, <i>Joint Venture</i>

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG- GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
			utara Selat Bangka dan sebaliknya	Selat Durian, laut sekitar Kabupaten Palalawan							
			3. Pendalaman alur, pembuatan alur laut baru, area manuver, area lego jangkar serta manajemen alur dengan sistem perambuan sesuai standar internasional	Indragiri Hilir, sampai di utara Selat Bangka atau sebaliknya							
				Membuat pelabuhan baru di seputar titik belok di Selat Phillip di Pulau Karimun Kecil agar menjadi titik timbun sebar berbagai komoditas dari dan ke pasar domestik atau mancanegara	v	v	v	v	Kemenhub	Kemenko Maritim, KKP, TNI, Polri, Pemda, Swasta	APBN, APBD, Swasta, <i>Joint Venture</i>
				Membuat satu pelabuhan baru di Provinsi Riau (Kabupaten Palalawan atau Kabupaten Indragiri hilir) yang berlaut dalam sehing-	v	v	v	v	Kemenhub	Kemenko Maritim, KKP, TNI, Polri, Pemda, Swasta	APBN, APBD, Swasta, <i>Joint Venture</i>

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
				ga menaikkan pertumbuhan ekonomi							
		Kawasan Indonesia Timur: pe-ngembangan Sorong dan Bitung menjadi pelabuhan <i>hub</i>	Pengembangan pelabuhan Sorong dan Bitung sebagai pelabuhan <i>hub</i> di bagian ti-mur tol laut	Mengembang-kan kedua pelabuhan (Sorong dan Bitung) yang berlaut dalam, baik sebagai pelabuhan ekspor impor dan berpredi-kat titik tim-bun sebar komo-ditas di/ke domestik mau-pun yang ber-asal dari man-canegara	v	v	v	v	Kemenhub	Kemenko Maritim, Swasta	APBN, Swasta, <i>Joint Venture</i>
		Pengelolaan sarana dan prasarana pencarian dan pertolongan peme-nuhan sara-na, prasara-na, operasi, dan informasi pencarian dan pertol-	Pengadaan sa-rana dan pra-sarana penca-rian dan pertol-ongan	Paket	35	35	35	35	Badan Nasional Pencarian dan Pertol-ongan		APBN
			Pengadaan <i>Rescue Boat</i>	Unit	5	5	5	5	Badan Nasional Pencarian dan Pertol-ongan		APBN

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
		longan yang memadai	Pengadaan <i>Rigid Inflatable Boat</i>	Unit	11	11	11	11	Badan Nasional Pencarian dan Pertol-ongan		APBN
			Pengadaan <i>Rubber Boat</i>	Unit	42	42	42	42	Badan Nasional Pencarian dan Pertol-ongan		APBN
			Pengadaan peralatan penca-rian dan pertolongan	Paket	1	1	1	1	Badan Nasional Pencarian dan Pertol-ongan		APBN
			Pengadaan Helikopter	Unit	2	3	2	3	Badan Nasional Pencarian dan Pertol-ongan		APBN
		Pendidikan dan pelatihan serta pema-sarakatan pencarian dan pertol-ongan	Penyelenggara-an pelatihan dan pendidik-an pema-syara-kan penca-rian dan pertol-ongan	Paket	35	35	35	35	Badan Nasional Pencarian dan Pertol-ongan		APBN

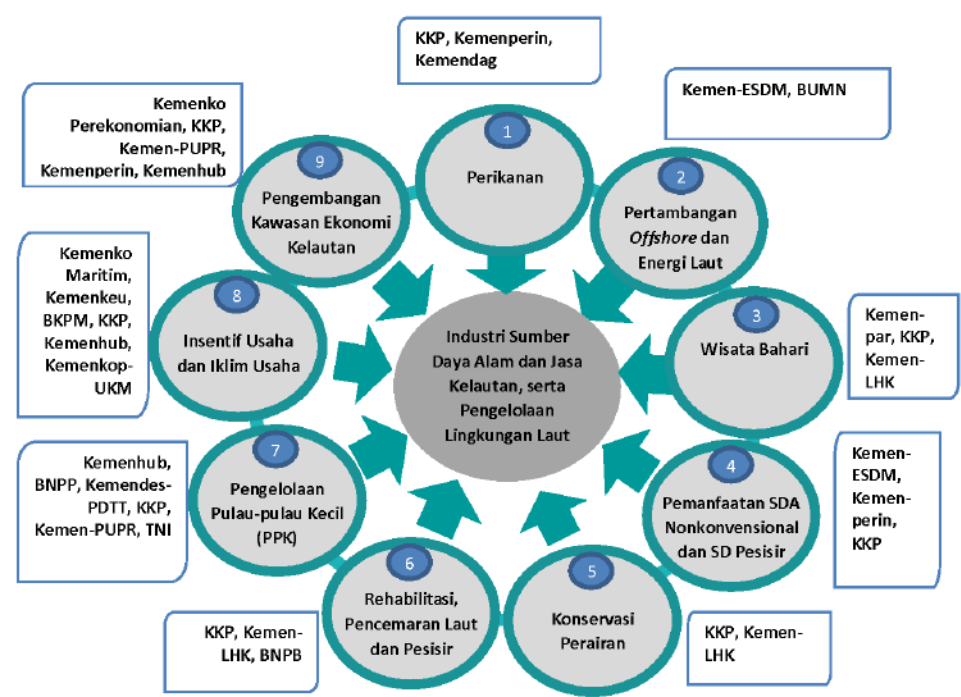
NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
		Pengelolaan operasi dan latihan pencarian dan pertolongan	Pelaksanaan operasi dan latihan pencarian dan pertolongan	Paket	34	34	34	34	Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan		APBN
		Pengelolaan komunikasi pencarian dan pertolongan	Pengelolaan komunikasi pencarian dan pertolongan	Paket	35	35	35	35	Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan		APBN
B.5 INSENTIF USAHA DAN IKLIM INVESTASI											
1.	Peningkatan Kemampuan Sumber Pendanaan Nasional untuk Pembangunan Infrastruktur Kelautan	Pengelolaan Barang Milik Negara (BMN) melalui kerja sama pemanfaatan, perjanjian sewa, atau kerja sama operasi dengan badan usaha	Optimalisasi BMN dan Peningkatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) di lingkungan Kemenhub	Perjanjian	4	8	8	8	Kemenhub	Kemenkeu, Kemen-BUMN, BUMN	APBN, BUMN
2.	Penciptaan iklim Investasi yang Baik untuk Pembangunan dan Pengelolaan In-	Pelimpahan perizinan bidang transportasi laut melalui Pelayanan Terpadu Satu Pintu	Percepatan, penyederhanaan, dan kemudahan perizinan atau investasi	Peraturan Menteri	v	v	v	v	Kemenhub	BKPM	APBN

NO.	KEGIATAN PRIORITAS/ STRATEGI	KEGIATAN	SASARAN	TARGET/ OUTPUT	JANGKA WAKTU				PENANG-GUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	SUMBER DANA
					2016	2017	2018	2019			
	frastruktur Kelautan	(PTSP) di Badan Koordinasi Penanaman Modal									
		Deregulasi persyaratan kepemilikan modal usaha di bidang transportasi laut	Peningkatan investasi dan pemanfaatan pembiayaan alternatif di bidang transportasi laut	Peraturan Menteri dan Perjanjian (Konsesi)	1 Permen dan 4 perjanjian konsesi	4 perjanjian konsesi	4 perjanjian konsesi	4 perjanjian konsesi	Kemenhub		APBN
3.	Peningkatan Kerja Sama Investasi Pembangunan Infrastruktur dengan Negara-Negara Mitra	Koordinasi kebijakan pengembangan investasi	Tersusunnya rekomendasi kebijakan		-	v	v	V	Kemenko Perekonomian, Kemen-PUPR	KKP, BKPM	APBN

PROGRAM PRIORITAS C
INDUSTRI SUMBER DAYA ALAM DAN
JASA KELAUTAN SERTA PENGELOLAAN
LINGKUNGAN LAUT

PROGRAM PRIORITAS C
INDUSTRI SUMBER DAYA ALAM DAN JASA KELAUTAN SERTA
PENGELOLAAN LINGKUNGAN LAUT

Program prioritas industri sumber daya alam dan jasa kelautan serta pengelolaan lingkungan laut terdiri dari 9 (sembilan) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Perikanan; (2) Pertambangan *Offshore* dan Energi Laut; (3) Wisata Bahari; (4) Pemanfaatan Sumber Daya Alam Nonkonvensional dan Sumber Daya Pesisir Berkelanjutan; (5) Konservasi Perairan; (6) Rehabilitasi, Pencemaran Laut dan Pesisir; (7) Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil; (8) Insentif Usaha dan Iklim Usaha; dan (9) Pengembangan Kawasan Ekonomi Kelautan. Secara skematik, 9 (sembilan) kegiatan prioritas tersebut digambarkan sebagai berikut:



Isu dan Kondisi Saat ini

1. Perikanan

Sumber daya alam perikanan merupakan salah satu potensi unggulan perairan Indonesia. Sumber daya perikanan terbagi ke dalam dua

kelompok besar, yaitu tangkap dan budi daya. Perairan laut nusantara dibagi ke dalam 11 Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) sesuai karakteristik sumber daya ikan yang terdapat di dalamnya, dan karakteristik biofisik dinamika laut yang menunjang perikanan.

Indonesia merupakan salah satu negara produsen perikanan utama di dunia. Pada tahun 2014, untuk perikanan tangkap, Indonesia menempati urutan kedua dengan nilai volume 6,48 juta ton atau menyumbang 7,38% perikanan tangkap di dunia (*FAO, of Fisheries and Aquaculture 2016*), dengan komoditas utama Tuna, Tongkol, Cakalang dan Udang. Provinsi yang merupakan produsen perikanan tangkap yang terbesar adalah Maluku, Jawa Timur dan Sumatra Utara. Sementara itu, produksi perikanan budi daya pada tahun 2014 mencapai 14,5 juta ton dengan komoditas utamanya adalah produk rumput laut (70%). Indonesia merupakan produsen terbesar kedua di dunia untuk komoditas rumput laut dengan volume 10,08 juta ton, dan terbesar ketiga di dunia untuk komoditas ikan dengan volume 4,28 juta ton (*FAO, of Fisheries and Aquaculture 2016*). Pengembangan usaha perikanan budi daya laut dan payau masih terkendala oleh ketersediaan benih unggul dan tahan penyakit serta ketergantungan terhadap bahan baku impor untuk pakan. Selanjutnya, pertumbuhan PDB subsektor perikanan pada tahun 2015 mencapai angka 8,37%, melebihi angka pertumbuhan sektor pertanian, dengan kontribusi utama berasal dari PDB perikanan budi daya.

Tantangan yang dihadapi ke depan adalah terkait pengelolaan WPP dan peningkatan daya saing produk untuk mewujudkan perikanan yang berkelanjutan. Restrukturisasi armada adalah kebutuhan yang penting untuk meningkatkan kemampuan jelajah armada tangkap yang didominasi oleh kapal penangkap ikan berukuran kecil. Pada tahun 2014, lebih dari 600 ribu unit kapal ikan atau lebih dari 99% total armada penangkap ikan Indonesia beroperasi di perairan laut teritorial. Sementara di ZEE Indonesia, jumlahnya kurang dari 1% total armada. Selanjutnya, terdapat 816 pelabuhan perikanan yang operasional, sekitar 70% diantaranya berada di Kawasan Barat Indonesia dan sekitar 30% di Kawasan Timur Indonesia. Selain itu, terdapat sekitar 60 ribu unit pengolahan ikan (UPI), dimana hampir 70% diantaranya berada di Pulau Jawa dan Sumatra (KKP, 2015). Tantangan lainnya adalah restrukturisasi armada perikanan tangkap, memperbaiki manajemen dan

infrastruktur pelabuhan perikanan menuju standar dunia serta meningkatkan daya saing dan produktivitas industri perikanan di pasar global.

Selain itu, diperlukan pembangunan Sistem Logistik Ikan Nasional (SLIN) yang mampu menjamin ketersediaan pasokan komoditas ikan kepada konsumen (domestik/luar negeri) secara tepat waktu, tepat kualitas, tepat harga, dan tepat kuantitas.

2. Pertambangan *Offshore* dan Energi Laut

Lautan Indonesia sangat kaya akan sumber daya alam dan mineral dasar laut. Sumber daya migas dan mineral adalah sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui sehingga memerlukan pengelolaan yang tepat supaya pemanfaatannya optimal dan berkelanjutan. Menurut data yang diolah BPPT, dari 60 cekungan minyak yang ada di Indonesia, hampir 70% atau sekitar 40 cekungan terdapat di laut yang berpotensi menghasilkan 106,2 miliar barel setara minyak. Dari jumlah tersebut diperkirakan 57,3 miliar barel terkandung di lepas pantai, termasuk sekitar 32,8 miliar barel diantaranya terdapat di laut dalam.

Saat ini 91% aktivitas pertambangan berada di wilayah Indonesia Bagian Barat dan hanya 9% yang berada di wilayah Indonesia Bagian Timur. Dari 317 wilayah kerja migas se-Indonesia, 115 wilayah kerja diantaranya atau sekitar 36,3% merupakan wilayah kerja *offshore*. Hal tersebut, salah satunya disebabkan oleh tingginya biaya eksplorasi pertambangan di laut dan rendahnya penguasaan teknologi *offshore*. Di samping itu, telah terjadi pergeseran dari eksplorasi minyak kepada gas alam bawah laut.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang 70% wilayahnya merupakan lautan. Salah satu potensi laut yang dapat dikembangkan adalah energi laut, terdiri atas empat jenis yaitu: (1) energi gelombang (*wave power*); (2) energi pasang surut (*tidal power*); (3) energi arus laut (*current power*); dan (4) energi panas laut (*ocean thermal energy conversion/OTEC*).

3. Wisata Bahari

Wisata bahari menjadi salah satu andalan pembangunan perekonomian berbasis kelautan. Tingginya minat wisatawan untuk dapat menikmati pariwisata bahari didasarkan pada keunikan kondisi alam laut

dan budaya pesisir yang ada di Indonesia. Daya tarik wisata budaya terutama adalah kebudayaan masyarakat pesisir yang khas dari berbagai suku bangsa dan keragaman budaya. Tantangan yang dihadapi dalam pembangunan wisata bahari adalah masih terbatasnya infrastruktur, fasilitas pendukung dan promosi, baik secara kuantitas maupun kualitas. Infrastruktur utama yang paling penting dalam pengembangan pariwisata berbasis kelautan adalah pengembangan aksesibilitas. Kawasan wisata berbasis kelautan sebagian besar berada di wilayah yang sulit dijangkau dan memiliki aksesibilitas yang terbatas tanpa alternatif pilihan transportasi yang memadai. Beberapa faktor lainnya yang menjadi tantangan pengembangan antara lain lemahnya kebijakan dan regulasi, keberlanjutan lingkungan, aspek kesehatan dan sanitasi, kurangnya sumber daya manusia/tenaga kerja terampil dan terlatih, serta rendahnya kemampuan pengelolaan/manajemen wisata bahari.

4. Pemanfaatan Sumber Daya Alam Nonkonvensional dan Sumber Daya Pesisir

Pemanfaatan sumber daya kelautan nonkonvensional merupakan suatu hal baru yang perkembangannya sejalan dengan kemajuan inovasi teknologi dan semakin intensif dilakukan oleh negara-negara maju, seperti pemanfaatan beragam mineral dasar laut, pemanfaatan potensi *deep sea water*, dan pendayagunaan alga serta plankton untuk pengembangan farmasi dan kedokteran. Indonesia sebagai negara yang memiliki kandungan sumber daya alam nonkonvensional yang beragam, secara bertahap perlu meningkatkan kapasitas iptek kelautannya melalui kegiatan survei, riset, dan kolaborasi antarinstansi penelitian untuk menggali data, memetakan potensi, sekaligus mencari upaya untuk mendayagunakan potensi tersebut bagi kemajuan bangsa.

Pemanfaatan sumber daya pesisir sebagai ekosistem paling produktif di perairan, yang terdiri dari ekosistem lamun, bakau, terumbu karang, serta estuari diupayakan agar memberikan manfaat yang optimal dalam mendukung aktivitas masyarakat pesisir. Ekosistem sumber daya pesisir tersebut berperan strategis dalam menunjang adaptasi perubahan iklim, mencegah abrasi dan intrusi air laut, serta sebagai sumber nutrisi bagi organisme laut. Tantangannya adalah bagaimana menjaga keberlanjutan kondisi ekosistem pesisir dalam mendukung program pembangunan.

5. Konservasi Perairan

Konservasi perairan merupakan kawasan perairan yang dilindungi dan dikelola dengan sistem zonasi untuk mewujudkan pengelolaan sumber daya ikan, serta keberlanjutan lingkungan dan ekosistem. Komitmen Indonesia dalam bidang konservasi dilakukan dengan menjadi anggota *Convention on Bio Diversity* (CBD) pada tahun 1992. Indonesia juga menandatangani Protokol Nagoya pada tahun 2011. Serta, berpartisipasi dalam *Conference of the Parties Convention on Biological Diversity* (CoP CBD) di Brazil tahun 2006. Selanjutnya, dalam CTI *Summit* di Manado tahun 2009, Pemerintah Republik Indonesia menetapkan sasaran seluas 20 juta ha wilayah konservasi laut pada tahun 2020. Saat ini luasan kawasan konservasi perairan adalah 17,3 juta ha.

6. Rehabilitasi, Pencemaran Laut dan Pesisir

Saat ini, isu rehabilitasi dan pencegahan pencemaran laut mendapat perhatian yang semakin serius. Berdasarkan data lapangan, pencemaran lingkungan laut semakin banyak terjadi, baik yang berasal dari sampah plastik (*plastic debris*) mencapai 0,48-1,29 juta ton per tahun atau menempati urutan kedua tertinggi setelah Cina, sampah organik dari rumah tangga, *waste water disposal*, *balast water*, dan sedimentasi pesisir karena kerusakan bakau dan Daerah Aliran Sungai (DAS). Indonesia termasuk negara yang memiliki polusi laut yang cukup tinggi. Selain itu, potensi pencemaran di perairan Indonesia juga meningkat seiring dengan peningkatan arus pelayaran domestik ataupun lintas negara yang memanfaatkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Indonesia memiliki nilai *Ocean Health Index* sebesar 67, lebih baik dari beberapa negara di ASEAN lainnya. Selain pencemaran, kerusakan ekosistem laut dan pesisir juga meningkat yang ditandai dengan peningkatan kondisi kerusakan terumbu karang di Indonesia, abrasi pantai, dan *coral bleaching*. *Data series* dan informasi kualitas lingkungan laut yang tersedia masih terbatas dan belum memadai.

7. Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil

Sebagai negara kepulauan, wilayah Indonesia didominasi oleh pulau-pulau kecil yang tersebar. Dari 17.504 pulau di Indonesia, 34 pulau diantaranya merupakan pulau besar, dengan luasan di atas 2.000 km²,

sementara 17.470 pulau lainnya merupakan pulau-pulau kecil dengan luasan lebih kecil atau sama dengan dari 2.000 km². Selanjutnya dari komposisi kependudukan, jumlah pulau yang berpenduduk hanya berjumlah 1.753 pulau. Sebanyak 111 pulau-pulau kecil terluar berada di wilayah perbatasan, di mana 31 diantaranya merupakan pulau berpenduduk. Pulau-pulau kecil terluar tersebut memerlukan perhatian khusus karena menjadi lokasi penempatan titik dasar penarikan garis batas laut. Selain itu, pulau-pulau kecil terluar juga memiliki nilai strategis dalam aspek pertahanan, keamanan, ekonomi, dan lingkungan, juga memiliki potensi wisata bahari, perikanan, dan jasa kelautan, sehingga isu kesejahteraan dan infrastruktur dasar menjadi hal yang perlu ditingkatkan.

8. Insentif Usaha dan Iklim Usaha

Penciptaan iklim usaha yang baik dan insentif usaha di bidang kelautan merupakan langkah yang diperlukan dalam pengembangan sektor kelautan. Berbagai skema pengurangan pajak dan kemudahan investasi telah dikeluarkan oleh pemerintah untuk merangsang tumbuhnya usaha perikanan yang kompetitif. Pemerintah telah berupaya menciptakan iklim yang kondusif untuk pertumbuhan dunia usaha melalui pemberian insentif fiskal berupa fasilitas pajak penghasilan (*tax allowance*) untuk penanaman modal dan usaha di sektor kelautan dan perikanan.

9. Pengembangan Kawasan Ekonomi Kelautan

Pengembangan kawasan ekonomi kelautan merupakan pendekatan pembangunan kelautan berbasis keunggulan regional. Model ini merupakan pendekatan dalam rangka memadukan potensi kawasan untuk mempercepat pembangunan dan pergerakan ekonomi melalui pengembangan sektor unggulan sebagai penggerak utama (*prime mover*) kawasan. Pengembangan kawasan tersebut bertumpu pada prakarsa daerah dan masyarakat, potensi sumber daya unggulan, akses pasar, dan dampak pertumbuhan terhadap wilayah sekitarnya. Tantangan ke depan adalah membangun kawasan ekonomi kelautan yang mampu menjadi pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang kompetitif di tingkat regional.