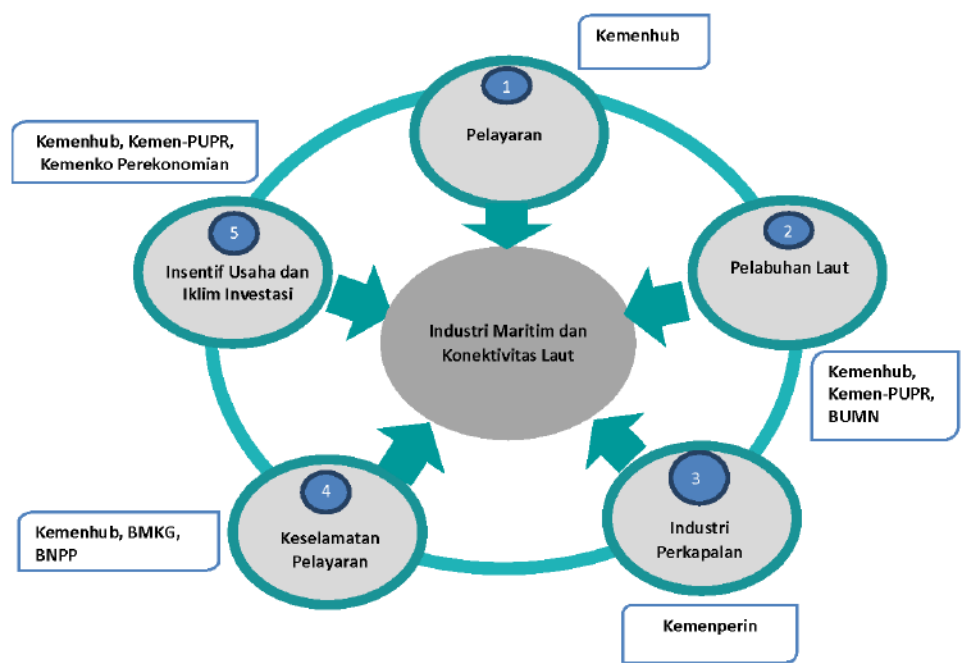


**PROGRAM PRIORITAS B
INDUSTRI MARITIM DAN
KONEKTIVITAS LAUT**

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-