KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
NOMOR UM.008/100/19/DJPL-15 TENTANG

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
TAHUN 2015-2019

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

KATA PENGANTAR

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 - 2019 disusun dengan mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional Tahun 2015 – 2019 sesuai PP 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 - 2019 dan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015 - 2019 sesuai KP. 430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 - 2019 yang merupakan amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 memuat Tujuan, Sasaran, Arah Kebijakan, Strategi, Program, Kegiatan, Indikator Kinerja Utama dan Target yang akan dicapai, serta Indikasi Pendanaan sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk membangun sektor Transportasi Laut di Indonesia dalam kurun waktu 2015 – 2019 yang berpedoman pada Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) 2015-2019 dan KP. 430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 - 2019.

Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 ini digunakan sebagai pedoman bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam pelaksanaan penyelenggaran Transportasi Laut bagi seluruh Unit Kerja dan *Stakeholder* Transportasi Laut. Secara berjenjang dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019 dijabarkan lebih lanjut ke dalam Renstra atau dokumen perencanaan Unit Kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Selanjutnya dokumen Renstra ini menjadi acuan bagi seluruh jajaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam menyusun Rencana Kerja (Renja) serta Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setiap tahunnya sampai dengan tahun 2019.

Saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 -2019. Dengan memanjatkan doa kepada Tuhan Yang Maha Esa pada kesempatan ini kepada semua pihak untuk dapat saling bersinergi dalam menyelenggarakan pembangunan sektor transportasi laut guna tercapainya tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

Jakarta, Desember 2015

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Capt. BOBBY R. MAMAHIT
Pembina Utama (IV/e)
NIP. 19560912 198503 1 002

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI ..... **i**

DAFTAR TABEL ..... **iv**

DAFTAR GAMBAR ..... **v**

BAB I PENDAHULUAN **1-1**

1.1 KONDISI UMUM **1-1**

1.1.1 CAPAIAN TARGET KINERJA TRANSPORTASI LAUT TAHUN 2010 - 2014 1-3

1.1.2 CAPAIAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI LAUT TAHUN 2010-2014 1-8

1.1.3 REALISASI KINERJA KEUANGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2010-2014 1-30

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN **1-32**

1.2.1 PELUANG DAN TANTANGAN DARI PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS 1-32

BAB II VISI, MISI, ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TAHUN 2015 – 2019 ..... **2-1**

2.1 VISI, MISI, ARAH KEBIJAKAN, SASARAN DAN STRATEGI NASIONAL ... **2-1**

2.1.1 VISI DAN MISI PRESIDEN 2-1

2.1.2 AGENDA PRIORITAS PEMBANGUNAN (NAWA CITA) 2-1

2.1.3 SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL 2-2

2.1.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL 2-3

2.2 ARAH KEBIJAKAN, SASARAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN **2-8**

2.2.1 SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2-8

2.2.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2-11

2.3 TUJUAN, SASARAN, ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT **2-16**

2.3.1 TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2-16

2.3.2 SASARAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2-17

2.3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2-20

2.3.4 KERANGKA REGULASI 2-31

2.3.5 KERANGKA KELEMBAGAAN 2-35

BAB III TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN 3-1

3.1 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015 -2019 3-1

3.1.1 KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT 3-1

3.1.2 LAYANAN TRANSPORTASI LAUT 3-3

3.1.3 KAPASITAS TRANSPORTASI 3-5

3.2 KERANGKA PENDANAAN..... 3-17

3.2.1 SKENARIO PEMBIAYAAN INSFRASTRUKTUR 3-17

3.2.2 SKEMA FINANSIAL KREATIF 3-18

3.2.3 KRITERIA SKEMA PEMBIAYAAN INFRSTRUKTUR 3-20

3.2.4 BADAN LAYANAN UMUM 3-20

3.2.5 SKEMA PENDANAAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015-2019 3-21

3.2.6 KEGIATAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015-2019 3-23

3.2.7 KEGIATAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PEHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015 – 2019 TERKAIT KAWASAN RAWAN BENCANA, WILAYAH PERBATASAN, DAN TERLUAR, MITIGASI IKLIM, PENGARUSUTAMAAN GENDER DAN ANAK BERKEBUTUHAN KHUSUS SERTA PERLINDUNGAN PEMBERDAYAAN PEREMPUAN DAN ANAK DALAM KONFLIK SOSIAL (P3A-KS), DAN JUGA STRATEGI NASIONAL PENCEGAHAN DAN PEMBERANTASAN KORUPSI (STRANAS PPK) 3-28

BAB IV PENUTUP 4-1

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN I. PETA LOKASI KEGIATAN STRATEGIS PEMBANGUNAN TRANSPORTASI DALAM RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019 .....

LAMPIRAN II.

LAMPIRAN A INDIKATOR KINERJA UTAMA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019 .....

LAMPIRAN B KERANGKA REGULASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019 .....

LAMPIRAN C1 TABEL REKAPITULASI ALOKASI PENDANAAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019 .....

LAMPIRAN C2 TABEL INDIKASI PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN DALAM RENSTRA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2015-2019 .....

LAMPIRAN D KEGIATAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019 DALAM RPJMN TAHUN 2015-2019 .....

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Hasil Capaian Indikator Kinerja Sasaran Pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014	1-5
Tabel 1.2	Capaian Pembangunan Transportasi Laut Tahun 2010-2014	1-9
Tabel 1.3	Perkembangan Kinerja Angkutan Laut Perintis	1-11
Tabel 1.4	Pencapaian Standar Kinerja Pelabuhan Sesuai SK Dirjen UM.002/38/18/DJPL-11	1-15
Tabel 1.5	Perkembangan Kegiatan Pengerukan Tahun 2010-2014	1-17
Tabel 1.6	Perkembangan Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Yang Di keluarkan Ditjen Perhubungan Laut	1-17
Tabel 1.7	Pengeluaran Sertifikat Kepelautan sesuai Dengan Penerapan STCW 1978 Amandemen 1995	1-18
Tabel 1.8	Perkembangan Penerbitan Sertifikat Perlindungan Maritim Tahun 2010-2014	1-19
Tabel 1.9	Perkembangan Jumlah Kapal Kenavigasian	1-20
Tabel 1.10	Perkembangan Penyediaan Fasilitas Telekomunikasi Pelayaran (SROP)	1-21
Tabel 1.11	Penyediaan Sumber Daya untuk Operasional Pangkalan PLP	1-22
Tabel 1.12	Penyediaan SDM Ditjen Perhubungan Laut Tahun 2014	1-22
Tabel 1.13	Perkembangan Akuntabilitas Kinerja dan Pengelolaan Keuangan Ditjen Perhubungan Laut	1-23
Tabel 1.14	Capaian Penyusunan Peraturan Perundang-undangan Tahun 2010-2014	1-24
Tabel 1.15	Capaian Kinerja Kelembagaan dan Ketatalaksanaan	1-27
Table 1.16	Komposisi Sumber Daya Manusia Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014	1-29
Table 1.17	Peserta Diklat SDM Perhubungan Laut yang dilaksanakan BPSDMP Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014	1-29
Table 1.18	Diklat dan Bimtek yang dilaksanakan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014	1-30
Table 1.19	Perkembangan Alokasi Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014	1-31
Table 2.1	Sasaran dan Indikator RPJMN Tahun 2015-2019	2-2
Table 2.2	Sasaran, Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019	2-12
Tabel 2.3	Tujuan, Sasaran, Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019	2-21
Table 2.4	Kerangka Kebutuhan Penguatan Regulasi Transportasi Laut	2-34
Table 3.1	Rumusan Indikator Kinerja Utama Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019	3-7
Table 3.2	Skenario Pendanaan Berdasarkan Kerangka RPJMN Tahun 2015-2019	3-17
Table 3.3	Rincian Pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019	3-22

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Dampak Inpres 5/2005 terhadap Industri Pelayaran Nasional 1-10

Gambar 1.2 Jaringan Pelayanan Angkutan Perintis Tahun 2014 1-11

Gambar 1.3 Jaringan Pelayanan Angkutan Laut PSO PT Pelni Tahun 2013 1-12

Gambar 1.4 Jaringan Pelayanan Angkutan Laut PSO PT Pelni Tahun 2014 1-12

Gambar 1.5 Jaringan Pelayanan Angkutan Laut PSO PT Pelni Tahun 2015 1-13

Gambar 1.6 Jaringan Pelayanan Angkutan Petikemas Tahun 2013 1-13

Gambar 1.7 Penyebaran Pelabuhan di Indonesia 1-14

Gambar 1.8 Peta Penyebaran Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) Tahun 2013 1-19

Gambar 1.9 Perkembangan Tingkat Kecukupan dan Keandalan SBNP 1-20

Gambar 1.10 Penyebaran Lokasi Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai 1-22

Gambar 1.11 Prosentase Capaian Kinerja Keuangan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Menurut Kegiatan Tahun 2010-2014 1-32

Gambar 2.1 Sinkronisasi Sasaran RPJMN Tahun 2015-2019 dengan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 2-10

Gambar 2.2 Proses Analisis Perumusan Tujuan Direktorat Jenderal Perhubunga Laut Tahun 2015-2019 2-17

Gambar 2.3 Sinkronisasi Sasaran Renstra Kementerian Perhubungan dengan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 2-19

Gambar 2.4 Kerangka/Struktur Regulasi di Bidang Pelayaran 2-33

Gambar 2.5 Kerangka Lembaga Bidang Perhubungan Laut 2-38

BAB I
PENDAHULUAN

BAB 1
PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 disusun sesuai amanah Inpres 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang menginstruksikan kepadasetiap instansi pemerintah sampai tingkat eselon II telah mempunyai Perencanaan Strategis dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 20014 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, yang mengamanatkan bahwa setiap Kementerian/ Lembaga diwajibkan menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) yang selanjutnya disebut Rencana Strategis Kementerian/ Lembaga (Renstra K/L), yang merupakan dokumen perencanaan kementerian/ lembaga untuk periode 5 tahun.

Renstra memuat sasaran, arah kebijakan, strategi, program dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi kementerian/ lembaga yang disusun dengan berpedoman pada RPJM Nasional dan bersifat indikatif.

Penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mengacu kepada Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN).

Periode perencanaan jangka menengah tahun 2015-2019 saat ini masuk dalam tahapan ke-3 dari rangkaian perencanaan jangka panjang 2005-2025. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan disusun dengan memperhatikan amanat Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019 dan menjadi rujukan dalam penyusunan rencana pembangunan jangka menengah setiap unit kerja Eselon I serta menjadi acuan dalam penyusunan rencana kerja tahunan bidang transportasi.

Dalam penyusunan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019 mengacu dan berpedoman pada peraturan perundangan antara lain :

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 tentang Perkapalan;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
4. Peraturan Pemeritah No. 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;
5. Peraturan Pemerintah No. 20/2010 tentang Angkutan di Perairan;
6. Peraturan Pemerintah No. 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian;
7. Peraturan Pemerintah No. 21 tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim;

8. Peraturan Pemerintah No 22 tahun 2011 tentang Perubahan atas PP No. 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan;
9. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019;
10. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) 2015-2019;
11. Keputusan Menteri Perhubungan No. KP. 430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 – 2019.

Transportasi laut memiliki peran strategis bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang telah diakui dunia sebagai negera kepulauan melalui UNCLOS 1982. Sebagaimana diamanatkan dalam penjelasan umum dari UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antarwilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat NKRI.

Penyelenggaraan transportasi laut yang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Laut mampu menjangkau seluruh pulau terluar dan terpencil di Indonesia. Hal ini ditunjukkan dengan telah berkembangnya jaringan angkutan laut bertrayek (liner) maupun tidak bertrayek (tramper) yang ditunjang oleh sistem pelayaran rakyat dan dilengkapi oleh jaringan angkutan laut perintis/PSO.

Sejak diterbitkannya Inpres No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, penerapan asas cabotage telah mampu mendorong perkuatan industri pelayaran nasional. Hal ini dibuktikan dengan data bahwa dari Tahun 2005 hingga Tahun 2013 pertumbuhan jumlah perusahaan angkutan laut nasional hingga sekitar 7,7% per tahun, pertumbuhan penyediaan armada kapal nasional sekitar 10% per tahun, dan pada Tahun 2013 pangsa muatan angkutan laut dalam negeri yang dikuasai oleh kapal nasional sudah mencapai 99,7%.

Di masa datang, tantangan transportasi laut nasional akan semakin besar. Tuntutan untuk menyediakan konektivitas nasional yang efisien dalam rangka pengurangan biaya logistik nasional akan menjadi agenda nasional. Rencana Presiden terpilih 2015-2019 untuk mewujudkan tol laut sebagai tulang punggung konektivitas nasional dan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, mengharuskan adanya perubahan besar dalam pola penyelenggaraan transportasi laut selama ini, baik dari sisi penyediaan infrastruktur pelabuhan, penataan jaringan, maupun dalam sistem pengusahaannya.

Gejala global menunjukkan adanya transformasi ekonomi dunia menuju knowledge-based economy di mana pendulum ekonomi dunia akan bergeser ke Asia Timur. Hal ini berdampak semakin tingginya arus perdagangan dunia (*sea-borne trade*) yang melalui ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) di mana sebagian besar diangkut oleh kapal peti kemas generasi terbaru sesuai perkembangan *world containerization trend*.

Berbagai tantangan global tersebut, mengisyaratkan agar penyelenggaraan pelayaran Nasional dalam 5 (lima) tahun ke depan harus segera memenuhi (*compliance*) terhadap standar keselamatan dan keamanan serta pelayanan yang berlaku secara internasional.

Hanya dengan cara itulah industri pelayaran nasional akan dapat bersaing di pasar global dan sekaligus secara optimal berperan dalam mendukung daya saing ekonomi nasional.

Mencermati dinamika perkembangan yang terjadi, maka perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi laut ke depan tetap memperhatikan lingkungan strategis yang terjadi, baik pada skala lokal, nasional maupun global. Tantangan pembangunan infrastruktur transportasi laut dalam 5 (lima) tahun ke depan adalah bagaimana mewujudkan konektivitas nasional dalam upaya peningkatan kelancaran akses kepada masyarakat pengguna jasa transportasi laut termasuk pendistribusian barang sampai ke pelosok nusantara, sebagai upaya untuk mendorong pemerataan pembangunan maupun pertumbuhan ekonomi yang merata serta mewujudkan pembangunan sektor unggulan, antara lain kemaritiman, kelautan, pariwisata dan industri.Upaya untuk mendorong pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di luar Jawa dalam kerangka pemerataan pembangunan harus didorong melalui dukungan pembangunan infrastruktur transportasi laut yang berkelanjutan dan dapat memberikan dampak yang besar kepada masyarakat maupun terhadap aspek keberlanjutan pembangunan.

1.1.1 CAPAIAN TARGET KINERJA TRANSPORTASI LAUT TAHUN 2010-2014

Dalam rangka mendorong terciptanya akuntabilitas kinerja penyelenggaraan transportasi laut untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik, dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2010-2014 telah disusun Indikator Kinerja Utama/IKU untuk mengukur tingkat keberhasilan dari sasaran yang telah ditetapkan. Berikut ini hasil capaian kinerja dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2010-2014 :

1. Pada sasaran **"Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi laut sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)"**dengan indikator kinerja utama, meliputi :
   1) Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh manusia;
   2) Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain;
   3) Jumlah kapal yang memiliki sertifikat kelaiklautan kapal;
2. Pada sasaran **"Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi laut guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah"**dengan indikator kinerja utama, meliputi :
   4) Jumlah rute perintis yang dilayani transportasi laut
   5) Jumlah pelabuhan yang dapat menghubungkan daerah-daerah terpencil, terluar, daerah perbatasan, daerah belum berkembang dan daerah telah berkembang
3. Pada sasaran **"Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi laut"**dengan indikator kinerja utama, meliputi :
   6) Jumlah penumpang transportasi laut yang terangkut;
   7) Jumlah penumpang angkutan laut perintis;
   8) Jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal nasional;
   9) Prosentase pangsa muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal nasional;
   10) Jumlah muatan angkutan laut luar negeri yang diangkut oleh kapal nasional;

11) Prosentase pangsa muatan angkutan laut luar negeri yang diangkut oleh kapal nasional;
12) Penurunan *Turn-Around Time* (TR) di pelabuhan yang diusahakan;
13) Jumlah pelabuhan mempunyai pencapaian *Waiting Time* (WT) sesuai SK Dirjen yang belaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan;
14) Jumlah pelabuhan mempunyai pencapaian *Approach Time* (AT) sesuai SK Dirjen yang berlaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan;
15) Jumlah pelabuhan mempunyai pencapaian Waktu Efektif (*Effective Time*/ET) sesuai SK Dirjen yang berlaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

4. Pada sasaran **"Meningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi laut"** dengan indikator kinerja utama:

   16) Jumlah MOU, perizinan, konstruksi, dan operasional kerjasama pemerintah dengan Pemda dan Swasta di bidang transportasi laut

5. Pada sasaran **"Peningkatan kualitas SDM transportasi laut dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi"** dengan beberapa indikator kinerja utama, meliputi :
   17) Jumlah kebutuhan tenaga marine inspector A;
   18) Jumlah kebutuhantenaga marine inspector B;
   19) Jumlah kebutuhan tenaga PPNS;
   20) Jumlah tenaga PPNS;
   21) Jumlah kebutuhan tenaga kesyahbandaran kelas A;
   22) Jumlah kebutuhan tenaga kesyahbandaran kelas B;
   23) Jumlah kebutuhan tenaga penanggulangan pencemaran;
   24) Jumlah kebutuhan tenaga penanggulangan kebakaran;
   25) Jumlah kebutuhan tenaga penyelam;
   26) Nilai AKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
   27) Jumlah realisasi pendapatan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
   28) Jumlah realisasi belanja anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
   29) Nilai BMN pada neraca Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
   30) Jumlah penyelesaian regulasi;

6. Pada sasaran **"Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim"** dengan beberapa indikator kinerja utama, meliputi :
   31) Jumlah penurunan emisi gas buang (CO2) transportasi laut;
   32) Jumlah pelabuhan yang menerapkan Eco-Port (penanganan sampah dan kebersihan lingkungan pelabuhan);
   33) Jumlah pemilikan sertifikat IOPP (*International Oil Polution Prevention*);
   34) Jumlah pemilikan SNPP (Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran);
   35) Jumlah pemilikan sertifikat bahan cair beracun (*Noxius Liquid Substance*);
   36) Jumlah pemilikan sertifikat ISPP (International Sewage Pollution Prevention);

Hasil capaian indikator kinerja sasaran pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014 sebagaimana tabel berikut ini:

Tabel 1.1 Hasil Capaian Indikator Kinerja Sasaran pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014

NO	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	2010			2011			2012			2013			2014		
			TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
1	Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh manusia	Kejadian		43		41	31	132	31	24	129	31	24	129	31	22	140,90
2	Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh teknis dll	Kejadian		24		23	48	48	48	66	73	48	51	94	48	46	104,34
3	Jumlah kapal yang memiliki sertifikat kelaiklautan kapal	Sertifikat					7447		7146	9298	130	7850	9794	125	8.650	9.698	112
4	Jumlah rute perintis yang dilayani transportasi laut	Rute	60	60	100	61	61	100	80	80	100	80	79	99	89	84	94,38
5	Jumlah pelabuhan yang dapat menghubungkan daerah-daerah terpencil, terluar, daerah perbatasan, daerah belum berkembang dan daerah telah berkembang	Pelabuhan							393	386	98	386	379	98	405	526	129,87
6	Jumlah penumpang transportasi laut yang terangkut	Juta Orang		5,1		5,6	5,6	100	5,0	6,1	121	6,7	6,1	91	7,2	6,9	95,93
7	Jumlah penumpang angkutan laut perintis	Juta Orang				0,225	0,225	100	0,630	0,634	101	0,634	0,564	89	0,685	0,715	104,41
8	Jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal nasional	Juta Ton		303,1		316,5	316,5	100	327,3	352	108	341	368,3	108	359,2	408,55	113,73
9	Prosentase/pangsa muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal nasional	%		98,10		98,82	98,82	100	98,85	98,90	100	98,9	99,68	101	99,00	99,99	101
10	Jumlah muatan angkutan laut luar negeri yang diangkut oleh kapal nasional	Juta Ton		51,16			55,18		59,60	59,85	101	63,2	67,51	107	63,3	71,94	113,65
11	Prosentase pangsa muatan angkutan laut luar negeri yang diangkut oleh kapal nasional	%		9,00			9,50		10,00	11,80	118	10.33	10,91	106	10,51	11,01	104,75
12	Penurunan *Turn-Around Time* (TR) di pelabuhan yang diusahakan	Menit							30	35		60	104	173	60	60	100
13	Jumlah pelabuhan mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) sesuai SK Dirjen yang belaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan	Pelabuhan				24	20	83	48	36	75	48	37	77	48	28	58,33
14	Jumlah pelabuhan mempunyai pencapaian approach time (AT) sesuai SK Dirjen yang berlaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan	Pelabuhan				24	18	75	48	36	75	48	36	75	48	30	62,5
15	Jumlah pelabuhan mempunyai pencapaian Waktu Efektif (Effective Time/ET) sesuai SK Dirjen yang berlaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan	Pelabuhan				24	20	83	48	15	31	48	26	54	48	21	43,75

NO	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	2010			2011			2012			2013			2014		
			TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
16	Jumlah MOU, perizinan, konstruksi, dan operasional kerjasama pemerintah dengan Pemda dan Swasta																
	- Pelelangan								2	2	100	2	2	100	2	5	250
	- Perizinan								-	-	-	-	-	-			
	- Konstruksi								-	-	-	-	-	-			
	- Operasional								-	-	-	-	-	-			
17	Jumlah kebutuhan tenaga marine inspector A	Orang							60	60	100	60	60	100	60	60	100
18	Jumlah kebutuhan tenaga marine inspector B	Orang							120	120	100	120	120	100	120	120	100
19	Jumlah kebutuhan tenaga PPNS	Orang							60	59	98	60	60	100	60	60	100
20	Jumlah tenaga PPNS	Orang							367	367	100	427	427	100	487	487	100
21	Jumlah kebutuhan tenaga kesyahbandaran klas A	Orang							60	60	100	60	60	100	60	60	100
22	Jumlah kebutuhan tenaga kesyahbandaran klas B	Orang							120	120	100	120	120	100	120	150	125
23	Jumlah kebutuhan tenaga penanggulangan pencemaran	Orang							*)	*)	*)	20	30	150	20	60	300
24	Jumlah kebutuhan tenaga penanggulangan kebakaran	Orang							*)	*)	*)	20	50	250	20	30	150
25	Jumlah kebutuhan tenaga penyelam	Orang							*)	*)	*)	20	30	150	20	0	0
26	Nilai AKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut								78,00	78,00	100	82	80,26	98	84,00	84,24	100,28
27	Jumlah realisasi pendapatan Ditjen Hubla	Milyar Rp							331	621	187	309	642	208	383	701	182,95
28	Jumlah realisasi belanja anggaran Ditjen Hubla	Milyar Rp							11.550	9.993	87	9.603	9.943	104	9.603	7.730	80,49
29	Nilai BMN pada neraca Ditjen Perhubungan Laut	Trilyun Rp							26,68	25,24	95	33,11	27,99	85	39,51	31,32	79,26
30	Jumlah penyelesaian regulasi																
	- RPP								1	1	100	3	3	100	3	0	0
	- RPM								8	8	100	-	-	-	10	10	100
	- Keputusan Dirjen								2	2	100	-	-	-	5	5	100
31	Jumlah penurunan emisi gas buang (CO2) transportasi laut	Mega Ton				1.340	1.340	100	0,485	0,102	21	0,525	0,394	75	0,565	0,549	97,17
32	Jumlah pelabuhan yang menerapkan Eco-Port (penanganan sampah dan kebersihan lingkungan pelabuhan)	Pelabuhan							6	6	100	12	13	108	28	28	100
33	Jumlah pemilikan sertifikat IOPP (*International Oil Polution Prevention*)	Sertifikat							1.021	972	95	1123	1,196	107	1.347	1.090	80,92
34	Jumlah pemilikan SNPP (Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran)	Sertifikat							1.527	1.332	87	1679	1,514	90	1.846	1.554	84,18
35	Jumlah pemilikan sertifikat bahan cair beracun (*Noxius*	Sertifikat							134	107	80	152	156	103	165	246	149,09

NO	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	2010			2011			2012			2013			2014		
			TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
	Liquid Substance)																
36	Jumlah pemilikan sertifikat ISPP (*International Sewage Pollution Prevention*)	Sertifikat							245	305	80	270	403	149	300	357	119

Catatan: IKU Tahun 2010-2011 sesuai PM 85/2010, sedangkan IKU Tahun 2012-2014 sesuai PM 68/2012, adapun PK 2014 menggunakan IKU baru yang akan digunakan untuk perioda Tahun 2015-2019

Sumber: LAKIP Ditjen Hubla Tahun 2010-2014

Di dalam pengukuran Indikator Kinerja Utama (IKU) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014 terdapat beberapa permasalahan terkait sistem pengumpulan data kinerja yang terpadu dan kontinyu dan belum tersedianya data secara lengkappada masing-masingdirektorat teknis Kantor Pusat dan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Terdapat persepsi indikator kinerja yang belum seragam sehingga berdampak pada data yang disediakan mengikuti persepsi yang berkembang. Dalam pola penyusunan Rencana StrategisDirektorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014 belum memperhatikan ketersediaan data *(baseline)*danbelum disusun tata cara perhitungan pencapaian indikator dalam bentuk formula atau meta indikator.

Berdasarkan pada kondisi tersebut di atas, perlu penguatan sistem manajemen kinerja dpada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, terutama yang berkaitan dengan (1) sistem pengukuran, pengumpulan, dan pelaporan data kinerja melalui penetapan metode dan prosedurnya; (2) pemanfaatan data kinerja sebagai alat evaluasi kemajuan pelaksanaan pembangunan bidang perhubungan; serta (3) penilaian publik terhadap capaian kinerja, sehingga kebijakan yang ditempuh lebih *adaptive* dalam merespon keinginan publik.

1.1.2 CAPAIAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI LAUT TAHUN 2010-2014

Capaian pembangunan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selama tahun 2010-2014 meliputi pembangunan sarana dan prasaranatransportasi laut, pengembangan Sumber Daya Manusia, penyusunan peraturan perundang-undangan dan ketatalaksanaan, dengan hasil capaian sebagai berikut :

1. Pembangunan kapal perintis sampai dengan tahun 2014 sebanyak 54 Kapal dalam rangka meningkatkan aksesibilitas khususnya di Kawasan Timur Indonesia (KTI).
2. Pembangunan / Pengembangan fasilitas pelabuhan laut sampai dengan tahun 2014 sebanyak 1.472kegiatan meliputi pembangunan/pengembangan fasilitas pelabuhan pada sisi perairan dan sisi daratan serta pemeliharaan alur pelayaran untuk meningkatkan kapasitas pelayanan transportasi laut dalam rangka mendukung pertumbuhan kawasan.
3. Pembangunan bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dilakukan untuk memenuhi tingkat kecukupan dan kehandalan sarana dan prasarana transportasi laut dalam rangka peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi :
   a. Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran sampai pada tahun 2014 sebanyak 2.269 unit .
   b. Pembangunan stasiun *vessel traffic services (VTS)* sampai tahun 2014 sebanyak 34 unit;
   c. Pembangunan GMDSS sampai tahun 2014 sebanyak 73 unit.
   d. Pembangunan Kapal Patroli sampai tahun 2014 sebanyak 520 unit.
   e. Pembangunan Kapal Kenavigasian sampai tahun 2014 sebanyak 24 unit.

Rincian pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut tahun 2010-2014, sebagaimana tabel berikut.

Tabel 1.2 Capaian Pembangunan Transportasi Laut Tahun 2010-2014

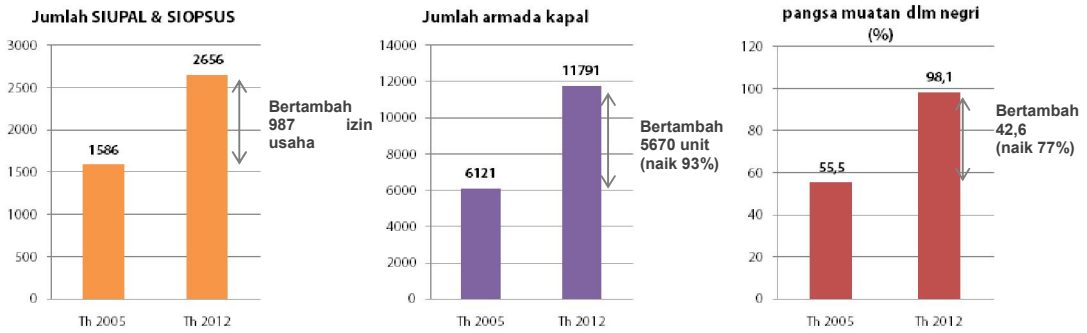
No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Per Tahun				
			2010	2011	2012	2013	2014
1	Pembangunan Kapal Perintis	unit	23	25	32	36	54
2	Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut	paket	156	262	386	379	289
3	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	unit	2.069	2.124	2.142	2.188	2.269
4	Pembangunan Menara Suar	unit	277	278	279	281	282
5	Pembangunan Rambu suar	unit	1.263	1.284	1.313	1.332	1.399
6	Tanda Siang (*Day Mark*)	unit	125	149	138	140	135
7	Anak Pelampung (*Unlighted Buoy*)	unit	49	50	40	36	38
8	Pembangunan Pelampung Suar	unit	355	363	372	399	415
9	Pembangunan stasiun *Vessel Traffic Services (VTS)*	unit	8	10	15	33	34
10	Pembangunan Kapal Patroli KPLP	unit	195	233	261	292	315
11	Pelayanan Angkutan Laut Perintis	trayek	60	67	80	80	84

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut, 2015

1.1.2.1 Bidang Lalulintas Dan Angkutan Laut

Perkembangan bidang lalu lintas dan angkutan laut cukup menggembirakan selama 1 dekade terakhir sejak diterbitkannya Inpres No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Pada **Gambar 1.1** disampaikan ilustrasi perbandingan kondisi pelayaran nasional sebelum dan sesudah Inpres No. 5 Tahun 2010, di mana terjadi peningkatan yang signifikan dalam jumlah pengusahaan, penyediaan armada kapal, dan juga pangsa muatan angkutan dalam negeri.

Di masa datang perlu diperhatikan mengenai peremajaan umur kapal serta kesesuaian ukuran dan jenis kapal. Hal itu penting khususnya dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran serta untuk mengantisipasi persaingan di era ekonomi global dan kebutuhan konektivitas nasional.



Gambar 1.1 Dampak Inpres 5/2005 terhadap Industri Pelayaran Nasional

Studi STRAMINDO[1] (2004) menyatakan bahwa umur rata-rata kapal nasional sekitar 20-25 tahun, hal ini dikarenakan pelaku industri jasa pelayaran cenderung membeli kapal bekas untuk menekan biaya investasi dan depresiasi.

Daftar dari UNCTAD per 1 Januari 2013 menyebutkan bahwa dari sisi ukuran kapal (*Dwt*) penyediaan kapal berbendera Indonesia menempati urutan ke 19 dunia (sekitar 0,88% dari total dunia) namun dari jumlah kapal yang terdaftar menempati posisi ke 2 dunia (sekitar 7,24% total dunia). Data tersebut menunjukkan bahwa kapal yang beroperasi untuk pergerakan domestik di Indonesia umumnya adalah kapal-kapal kecil, yang lebih dikarenakan karakteristik permintaan perjalanan yang menyebar dan intensitasnya rendah sehingga menuntut fleksibilitas layanan yang sangat tinggi.

Data Tahun 2013, jenis kapal yang terdaftar di Indonesia sekitar 59% adalah kapal untuk layanan khusus, yakni tongkang (*barge*) sekitar 3891unit dan kapal tunda (*tug boat*) 3650 unit, serta kapal tanker sebanyak 626 unit. Sedang jenis kapal untuk layanan umum hanya sekitar 34%, yakni *general cargo* jumlahnya sekitar 2059 unit, kapal *container* sekitar 224 unit, kapal penumpang sekitar 440 unit.

Dalam penyediaan jaringan pelayaran, sejak diterbitkannya SK Dirjen Hubla No. AL.59/1/9-02 Tahun 2002 tentang Penetapan Jaringan Trayek Tetap dan Teratur (*Liner*) Angkutan Laut Dalam Negeri, jaringan *liner* angkutan barang maupun penumpang sudah jauh berkembang. **Gambar 1.3** s.d **Gambar 1.4** menyampaikan ilustrasi jaringan trayek angkutan laut pada Tahun 2013.

Jumlah trayek angkutan laut perintis mengalami peningkatan yang cukup signifikan dalam perioda 2010-2014 dari 60 trayek di Tahun 2010 menjadi 84 trayek pada Tahun 2014, di mana sekitar 85% dari jumlah trayek tersebut melayani Kawasan Timur Indonesia (KTI) dan sisanya 15% melayani Kawasan Barat Indonesia (KBI). Jumlah *voyage* angkutan perintis juga mengalami peningkatan hampir sekitar 9,3% per tahun, dari 1415 *voyage* di Tahun 2010 menjadi 1964 *voyage* di Tahun 2013.

Beberapa permasalahan dalam penyelenggaraan angkutan laut perintis di Indonesia yang perlu diperhatikan diantaranya adalah masih tingginya *round voyage*suatu rute perintis (di atas 14 hari), masih adanya jenis kapal barang yang digunakan untuk mengangkut

[1]ALMEC (2004) *Study on the Development of Domestic Sea Transportation and Maritime Industry in the Republic of Indonesia (STRAMINDO)*

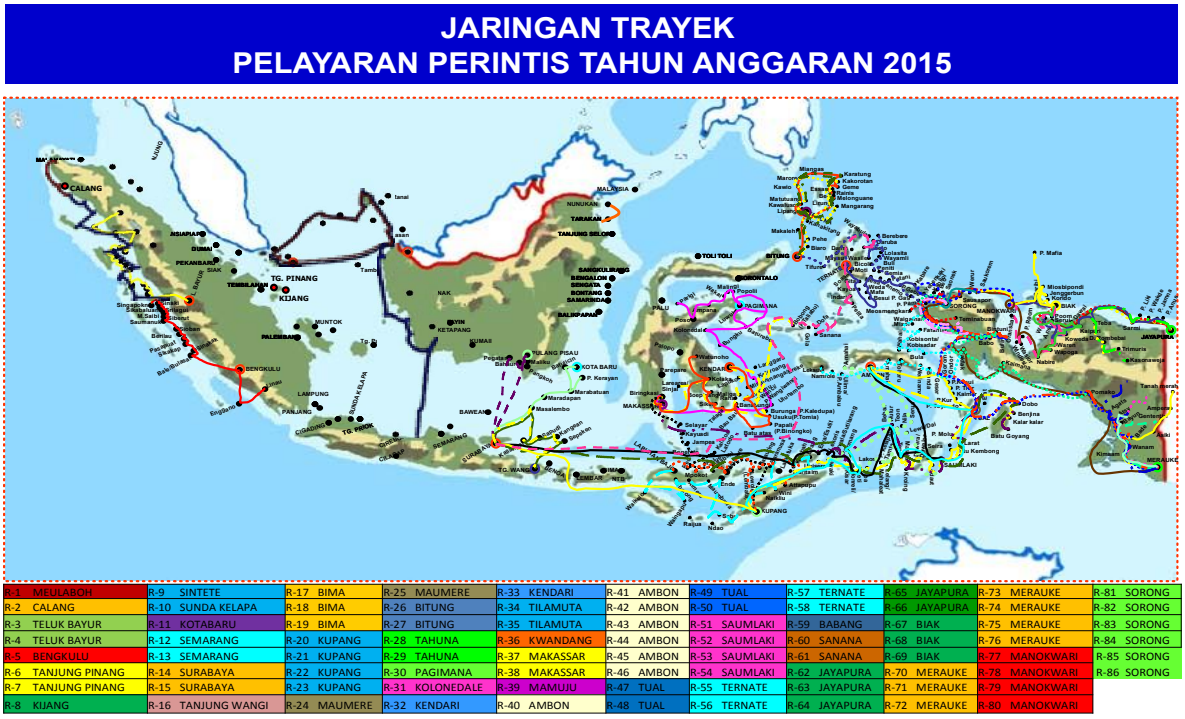
penumpang, belum pastinya jadwal pelayanan, serta pemenuhan terhadap standar pelayanan minimal.

Tabel 1.3 Perkembangan Kinerja Angkutan Laut Perintis

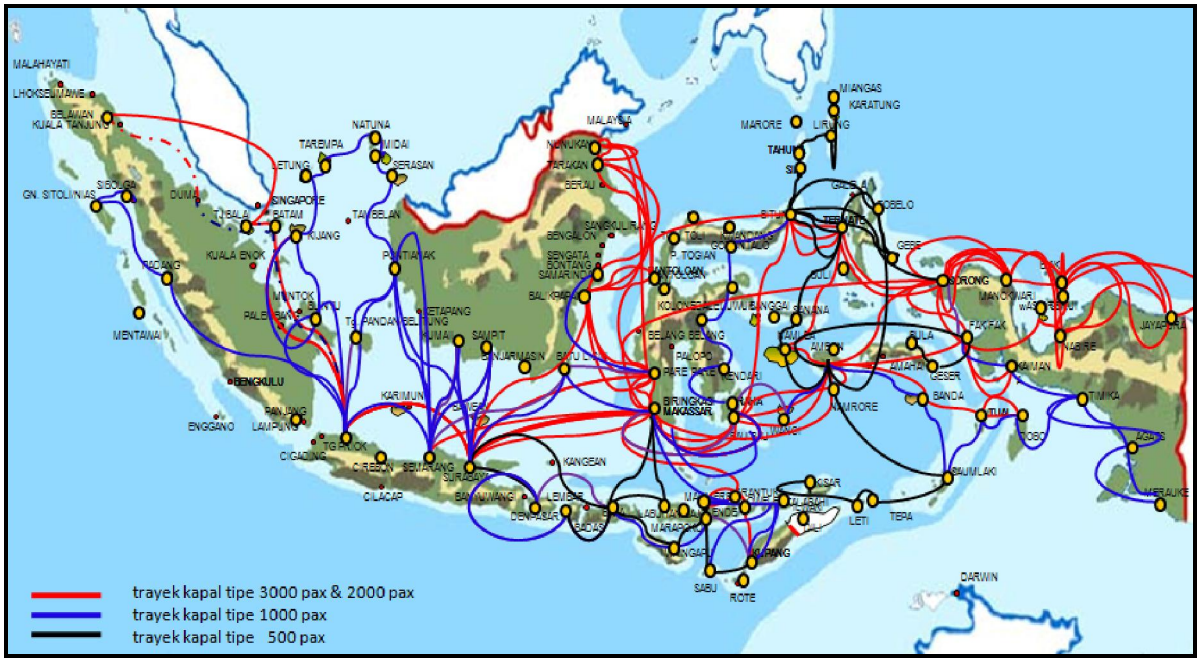
Tahun	Penyediaan layanan				Produksi		Subsidi (Milyar Rp)
	Trayek	Frekuensi (*Voyage*)	Pelabuhan Pangkalan	Pelabuhan Singgah	Muatan (Ton)	Penumpang (Orang)	
2005	48	998	22	354	62.146	328.886	105,50
2006	52	1.139	25	370	151.809	391.069	193,39
2007	53	1.298	26	388	122.789	316.339	175,09
2008	56	1.358	29	418	113.628	291.565	206,74
2009	58	1.290	30	423	139.009	361.594	266, 60
2010	60	1.415	30	424	160.742	270.840	256,78
2011	61	1.420	30	457	96.507	236.528	228,96
2012	80	1.625	30	487	105.812	346.468	281,06
2013	80	1.964	32	528		450.000	407,86
2014	84	1.989	34	632	112.639	395.852	538,13

Untuk trayek PSO (kelas ekonomi) Pelni mengalami penurunan dari 23 trayek di Tahun 2011 menjadi 21 trayek di Tahun 2013. Penurunan jumlah trayek PSO Pelni merupakan konsekuensi adanya persaingan dengan moda transportasi udara yang memperkenalkan layanan *low cost carrier*. Di masa datang perlu dilakukan reorientasi pelayanan angkutan laut kelas ekonomi.

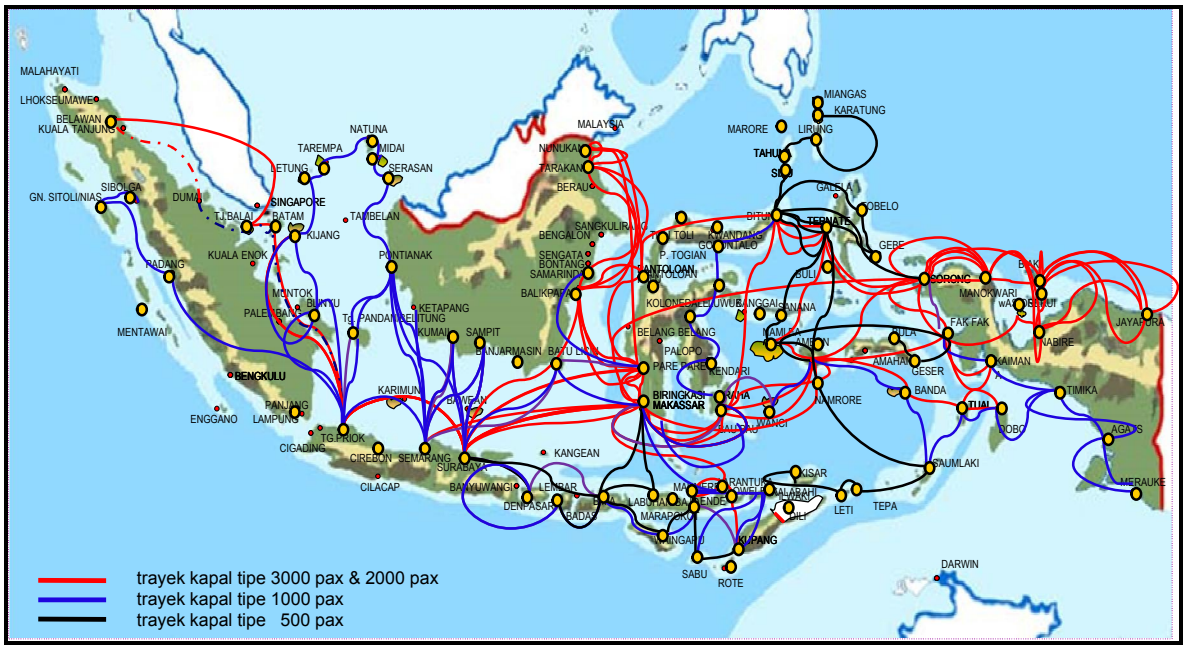
Sedangkan untuk jaringan pelayanan komersial, khususnya trayek *liner* barang dan peti kemas, diarahkan agar dapat menyediakan sistem distribusi barang nasional yang efisien melalui upaya penataan jaringan serta peningkatan efisiensi layanan.



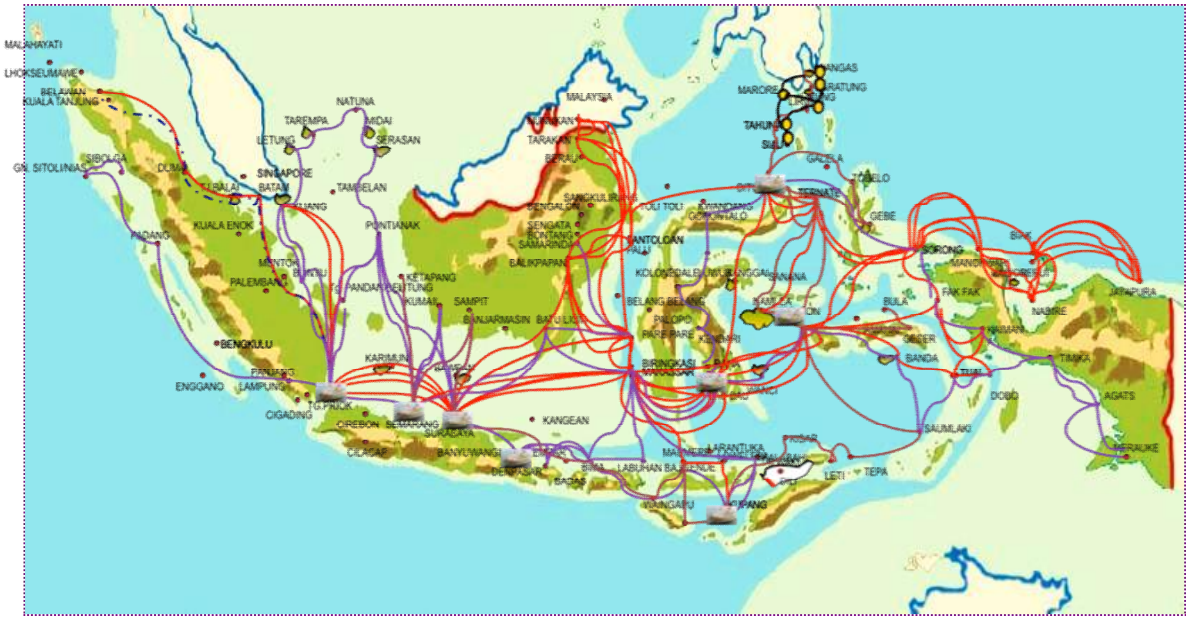
Gambar 1.2 Jaringan Pelayanan Angkutan Perintis Tahun 2014



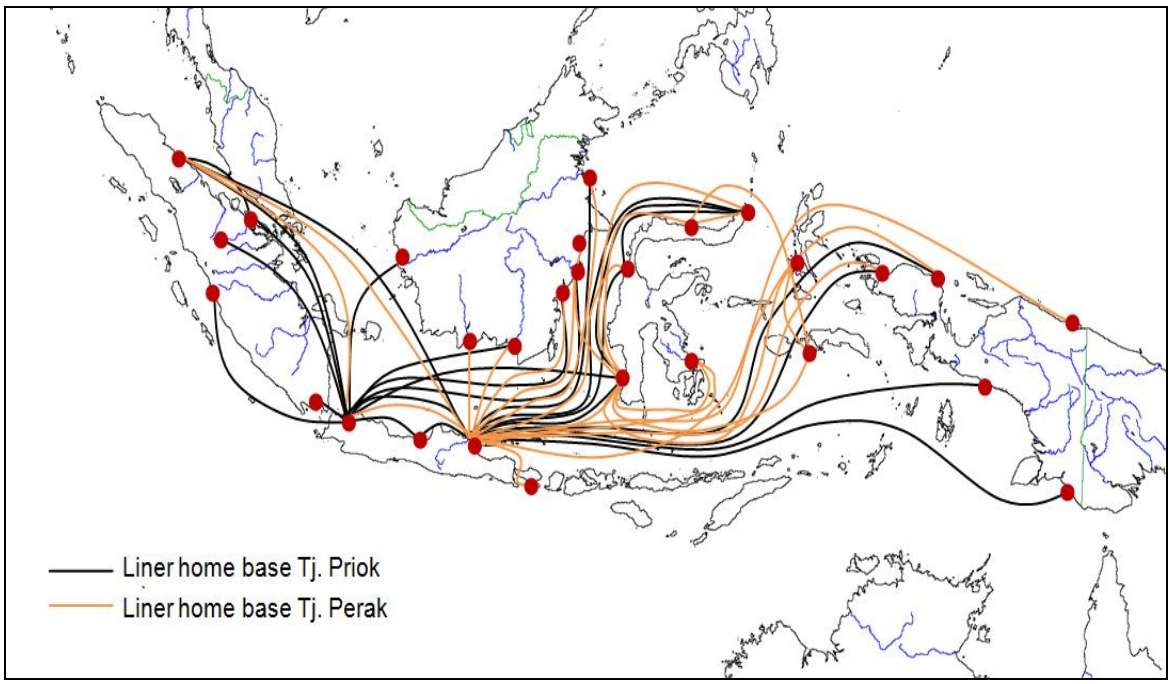
Gambar 1.3 Jaringan Pelayanan Angkutan Laut PSO PT. Pelni Tahun 2013



Gambar 1.4 Jaringan Pelayanan Angkutan Laut PSO PT. Pelni Tahun 2014



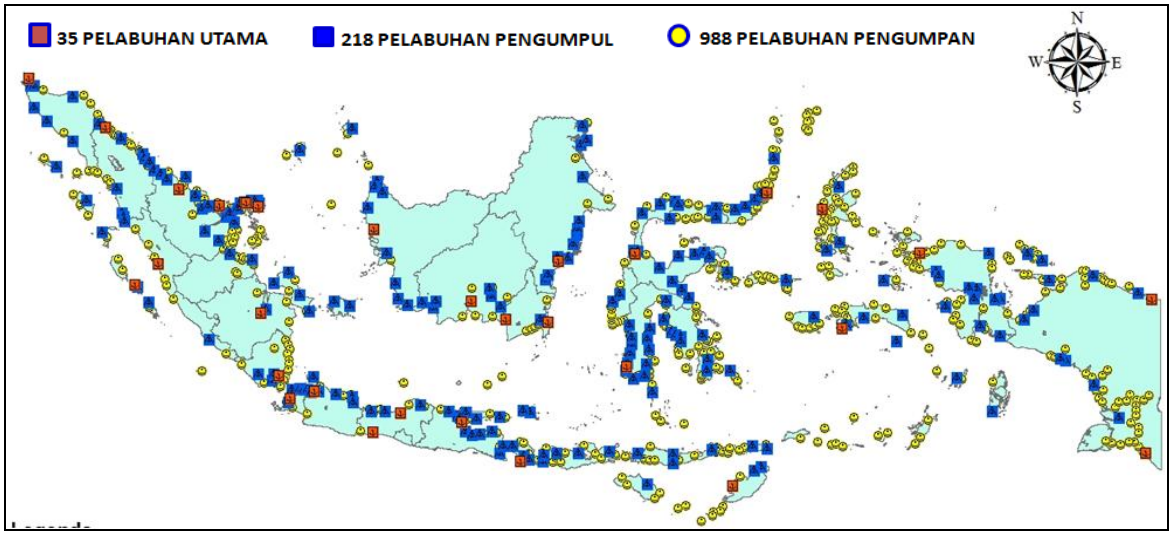
Gambar 1.5 Jaringan Pelayanan Angkutan Laut PSO PT. Pelni Tahun 2015



Gambar 1.6 Jaringan Pelayanan Angkutan Peti Kemas Tahun 2013

1.1.2.2 Bidang Kepelabuhanan Dan Pengerukan

Penyebaran penyediaan pelabuhan di Indonesia disampaikan pada **Gambar 1.7**. Tercatat hingga Tahun 2013 terdapat sekitar 2155 pelabuhan dan terminal di Indonesia, dengan komposisi 1130 pelabuhan non komersial (dioperasikan Unit Pengelola Pelabuhan (UPP)), 111 pelabuhan komersial (dioperasikan oleh Pelindo I s.d IV), serta sekitar 914 Terminal Khusus (TERSUS)/Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).



Gambar 1.7 Penyebaran Pelabuhan di Indonesia

Adapun gambaran kinerja 48 pelabuhan yang telah ditetapkan Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Sesuai Dengan SK. Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : UM.002/38/18/DJPL-11 disampaikan pada **Tabel 1.4**. Jumlah pelabuhan yang sudah mempunyai pencapaian *Waiting Time* (WT), *Approach Time* (AT), dan *Effektive Time* (ET) sesuai SK Dirjen sudah mencapai masing-masing 37, 36, dan 26 pelabuhan.

Diidentifikasi terdapat berbagai sumber permasalahan yang menyebabkan belum tercapainya target kinerja secara keseluruhan di 48 pelabuhan tersebut, yakni:

a) Kurangnya penyediaan infrastruktur di pelabuhan, khususnya kapasitas dermaga dan lapangan penumpukan, terutama pada pelabuhan-pelabuhan utama;
b) Kondisi fisik pelabuhan, khususnya kedalaman kolam pelabuhan dan sebagian besar berada di muara sungai dengan sedimentasi yang tinggi, hal ini menyebabkan gangguan terhadap operasional pelabuhan;
c) Aksesibilitas ke pelabuhan yang umumnya di daerah yang sudah padat menyebabkan gangguan arus ke luar masuk pelabuhan;
d) Waktu operasional pelabuhan yang belum seluruhnya 24 jam/7hari seminggu dan keterbatasan kinerja bongkar muat barang.

Permasalahan lain adalah *dwelling time* (DT)di pelabuhan utama eksport import yang relatif masih tinggi diatas 6 hari (*sumber: McKinsey 2013*). Penyebab utama tingginya DT adalah proses *pre-clearance* yang relatif masih panjang (antara 3 s.d 4 hari). Pengembangan INSW/Inaport akan sangat banyak membantu dalam mengurangi ketidakpastian waktu selama proses *post-clearance* tersebut. Apalagi di akhir 2015 ketika *Asean Single Windows* (ASW) akan dilaksanakan di 42 pelabuhan prioritas di ASEAN, dimana 14 pelabuhan ada di Indonesia.

Tabel 1.4 Pencapaian Standar Kinerja Pelabuhan sesuai SK Dirjen UM.002/38/18/DJPL-11

NO	Pelabuhan	Standar Kinerja			2012			2013		
		WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)	WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)	WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)
1.	Belawan	1	2	70	1,17	1,27	72,61	0.76	2.58	73.39
2.	Dumai	2	6	80	1,27	4,95	72,23	1.85	5.11	84.04
3.	Sibolga	1	1	70	0,00	0,00	9,70	-	-	11.20
4.	Lhok Seumawe	1	1	80	0,25	0,85	74,01	0.26	1.00	78.00
5.	Pekanbaru	2	12	70	0,22	8,17	49,40	0.19	7.98	44.10
6.	Tanjung Pinang	1	1	70	-	1,30	21,34	0	1,50	16.40
7.	Tg. Priok	1	2	80	0,75	1,00	87,18	0.24	0.62	76.76
8.	Panjang	1	1	80	0,44	0,59	62,25	0.45	0.41	63.00
9.	Palembang	1	8	80	0,13	6,25	51,40	0.12	6.33	52.00
10.	Teluk Bayur	1	1	70	0,23	0,63	54,62	0.01	0.93	63.96
11.	Pontianak	1	5	80	0,08	3,38	47,18	0.06	3.37	54.34
12.	Banten	1	1	80	1,00	1,10	83,72	1.00	1.10	85.39
13.	Tg. Perak	2	4	80	0,25	0,90	79,49	1.36	3.37	67.89
14.	Tg. Emas	1	1	80	0,28	0,59	68,37	0.21	0.59	94.43
15.	Banjarmasin	2	4	80	0,78	2,97	70,95	0.70	2.71	75.00
16.	Benoa	1	1	70	0,14	0,35	53,58	0	1.00	24.75
17.	Tenau/Kupang	2	1	70	-	0,23	47,71	0.42	0.40	76.80
18.	Tanjung Intan	1	2	70	0,00	3,02	60,67	0.03	2.48	65.76
19.	Makassar	1	1	80	0,54	1,58	80,72	0.13	1.46	70.12
20.	Balikpapan	1	2	80	1,43	1,63	76,72	0.10	0.59	70.00
21.	Samarinda	1	5	80	2,34	4,63	74,85	0.30	4.00	55.00
22.	Bitung	1	2	70	0,50	1,38	64,84	0.70	1.00	48.17
23.	Ambon	1	2	70	1,15	1,63	66,72	0.16	0.43	76.82
24.	Jayapura	1	12	70	0,50	0,68	63,72	0.90	1.00	67.00
25.	Sunda Kelapa	1	2	-	-	-	52,92	-	-	54.20
26.	Bengkulu	1	2	-	0,23	0,35	73,53	0.23	0.37	74
27.	Pangkal Balam	1	2	-	1,00	1,00	75,12	1.00	0.92	55.62
28.	Tg. Pandan	1	2	-	0,17	0,61	20,18	0.084	0.29	22.47
29.	Cirebon	1	2	-	-	1,59	45,12	-	1.66	53.45
30.	Jambi	1	2	-	0,43	28,3	38,67	0.10	30.29	45.85
31.	Gresik	1	2	-	1,50	1,13	59,75	1.10	1.75	59.60
32.	Tg. Wangi	1	2	-	0,77	0,75	89,98	0.22	0.77	62.02
33.	Kota Baru	1	2	-	-	-	-	-	-	-
34.	Sampit	1	2	-	-	-	-	-	-	-
35.	Gorontalo	1	2	70	0,54	1,58	70,72	0.54	1.58	70.72
36.	Pantoloan	1	2	70	0,16	1,58	69,49	0.24	0.76	80.09
37.	Manado	1	2	70	0,77	1,58	69,49	0.77	1.85	33.33
38.	Tolitoli	1	2	70	0,72	1,63	64,00	-	-	59.00
39.	Biak	1	2	70	0,47	1,54	63,00	0.70	1.00	71.79
40.	Nunukan	1	2	70	0,73	2,63	61,92	0.40	0.70	71.50
41.	Sorong	1	2	70	9,08	1,08	54,53	1.00	1.00	54.00
42.	Parepare	1	2	70	0,98	2,63	60,72	1.36	0.51	23.83
43.	Kendari	1	2	70	0,66	1,65	67,08	6.10	2.27	70.96
44.	Tarakan	1	2	70	1,58	2,00	38,82	2.71	3.28	42.45
45.	Merauke	1	2	70	0,87	1,82	51,18	2.00	2.20	57.00
46.	Manokwari	1	2	70	0,90	1,75	91,38	0.64	0.88	59.00
47.	Fakfak	1	2	70	0,90	1,92	73,72	0.80	1.90	73.68
48.	Ternate	1	2	70	0,95	0,68	80,47	0.40	0.50	55.95

Tabel 1.4 Pencapaian Standar Kinerja Pelabuhan Sesuai SK Dirjen UM.002/38/18/DJPL-11

NO	Pelabuhan	Standar Kinerja			2014		
		WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)	WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)
1.	Belawan	1	2	70	1,21	2,71	56,01
2.	Dumai	2	6	80	-	-	-
3.	Sibolga	1	1	70	-	-	-
4.	Lhok Seumawe	1	1	80	0,14	0,97	73,92
5.	Pekanbaru	2	12	70	0	12,41	25,48
6.	Tanjung Pinang	1	1	70	-	-	-
7.	Tg. Priok	1	2	80	0,29	2,36	79,22
8.	Panjang	1	1	80	0,26	0,50	60,70
9.	Palembang	1	8	80	0,13	6,24	51,39
10.	Teluk Bayur	1	1	70	0,16	0,76	67,62
11.	Pontianak	1	5	80	-	-	-
12.	Banten	1	1	80	-	-	-
13.	Tg. Perak	2	4	80	1,94	4,31	70,16
14.	Tg. Emas	1	1	80	0,20	0,62	80,66
15.	Banjarmasin	2	4	80	0,23	3,29	75,83
16.	Benoa	1	1	70	1,00	1,00	28,76
17.	Tenau/Kupang	2	1	70	35,82	0,34	70,57
18.	Tanjung Intan	1	2	70	0,05	1,18	83,54
19.	Makassar	1	1	80	0,48	0,79	86,27
20.	Balikpapan	1	2	80	0,29	1,15	80,00
21.	Samarinda	1	5	80	0,94	9,25	67,75
22.	Bitung	1	2	70	0,77	0,92	64,33
23.	Ambon	1	2	70	0,70	0,38	88,23
24.	Jayapura	1	12	70	1,00	1,00	100,00
25.	Sunda Kelapa	1	2	-	-	-	-
26.	Bengkulu	1	2	-	0,20	0,50	60,63
27.	Pangkal Balam	1	2	-	-	-	-
28.	Tg. Pandan	1	2	-	-	-	-
29.	Cirebon	1	2	-	1339,25	129,5	34,00
30.	Jambi	1	2	-	-	-	-
31.	Gresik	1	2	-	1,13	1,79	58,92
32.	Tg. Wangi	1	2	-	0,14	0,72	74,38
33.	Kota Baru	1	2	-	0,18	0,63	64,69
34.	Sampit	1	2	-	0	8,00	71,37
35.	Gorontalo	1	2	70	1,00	1,00	100,00
36.	Pantoloan	1	2	70	0,44	1,12	79,18
37.	Manado	1	2	70	-	-	33,33
38.	Tolitoli	1	2	70	-	-	52,49
39.	Biak	1	2	70	0,37	0,42	48,13
40.	Nunukan	1	2	70	0,84	0,29	72,09
41.	Sorong	1	2	70	4,30	1,00	49,27
42.	Parepare	1	2	70	9,01	0,61	21,33
43.	Kendari	1	2	70	0,45	1,02	78,84
44.	Tarakan	1	2	70	8,00	2,00	46,67
45.	Merauke	1	2	70	-	1,16	59,53
46.	Manokwari	1	2	70	0,90	0,62	88,83
47.	Fakfak	1	2	70	1,17	1,28	61,26
48.	Ternate	1	2	70	1,00	-	48,00

Untuk memenuhi persyaratan teknis dan peningkatan kapasitas pelabuhan selama perioda 2010-2014 sudah dilakukan kegiatan pengerukan di 69 lokasi dengan total volume pengerukan mencapai 34,3 Milyar m3, sebagaimana disampaikan pada **Tabel 1.5**. Kebutuhan pengerukan kolam pelabuhan di Indonesia cukup tinggi, karena banyak pelabuhan yang dibangun di muara sungai yang tingkat sedimentasinya tinggi. Hal ini juga menyebabkan sebagian besar pelabuhan strategis di Indonesia memiliki kedalaman draft yang kurang memadai untuk dilabuhi oleh kapal-kapal besar. Data McKinsey (2013)

menyatakan bahwa kedalaman draft pelabuhan strategis yang dikelola Pelindo I s.d IV rata-rata antara 6-12 meter. Sementara untuk melayani kapal kelas PANAMAX berkapasitas 5000-10000 TEUs diperlukan kedalaman draft antara 12,5-15 meter.

Tabel 1.5 Perkembangan Kegiatan Pengerukan Tahun 2010-2014

TAHUN	JUMLAH LOKASI	VOLUME (000 m³)
2010	7 LOKASI	2.848.960
2011	18 LOKASI	8.122.130
2012	15 LOKASI	6.468.000
2013	14 LOKASI	8.864.510
2014	15 LOKASI	8.599.496
TOTAL	69 LOKASI	34.900.100

1.1.2.3 Bidang Perkapalan Dan Kepelautan

Seiring dengan tumbuhnya armada kapal nasional, maka kegiatan sertifikasi kelaiklautan kapal dan tenaga pelaut juga mengalami peningkatan. Meskipun perkembangan aktivitas sertifikasi ini sangat fluktuatif dari tahun ke tahun, namun berdasarkan pendekatan *moving average* terdapat kecenderungan kenaikan, khususnya dalam 5 tahun terakhir.Pada **Tabel 1.6** disampaikan perkembangan sertifikasi kelaiklautan kapal yang dikeluarkan Ditjen Perhubungan Laut.

Tabel 1.6 Perkembangan Sertifikasi Kelaiklautan Kapal yang Dikeluarkan Ditjen Perhubungan Laut

NO	JENIS SERTIFIKAT	JUMLAH				
		2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
I.	**PENGELUARAN SERTIFIKAT KAPAL**					
1	Keselamatan Konstruksi Kapal Barang (SOLAS)	80	293	350	344	325
	Keselamatan Konstruksi Kapal Barang (NON SOLAS)	563	2.398	3.096	3.208	2.628
2	Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang (SOLAS)	76	276	336	333	312
	Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang (NON SOLAS)	306	1267	1687	1.889	1.770
3	Keselamatan Radio Kapal Barang (SOLAS)	76	300	358	348	323
	Keselamatan Radio Kapal Barang (NON SOLAS)	255	1389	1749	1.922	1.692
4	Keselamatan Kapal Penumpang (SOLAS)	0	0	10	4	4
	Keselamatan Kapal Penumpang (NON SOLAS)	10	54	58	51	61
5	Keselamatan Kapal Kecepatan Tinggi (HSC)	11	299	299	298	312
6	Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan	33	155	368	320	240
7	Kelayakan Pengangkutan Bahan Kimia Berbahaya Secara Curah	28	112	142	118	107
8	Kelayakan Pengangkutan Gas Cair Secara Curah	21	60	93	98	123
9	Persyaratan Pengangkutan Muatan Padat Secara Curah (Koda)	11	44	59	45	37
	Persyaratan Pengangkutan Muatan Padat Secara Curah(Internasional)	0	16	53	48	52
10	Dokumen Otorisasi	9	42	56	57	32
11	Sertifikat Pembebasan	31	96	115	103	114
12	Persyaratan Khusus untuk Kapal yg Mengangkut Barang Berbahaya	95	343	464	602	823
13	Kelayakan untuk Kapal yg Mengangkut Bahan Bakar Nuklir Beradiasi	0	2	5	6	7
II.	**PENERBITAN SERTIFIKAT LAMBUNG TIMBUL KAPAL**					
1	Dalam Negeri	209	309	343	751	664
2	Luar Negeri	36	85	116	43	46
	TOTAL	1.850	7.540	9.757	10.588	9.672

Setelah diluncurkan NCVS dan juknis pelaksanaannya[2] yang mulai berlaku tanggal 1 Januari 2013 untuk kapal yang sedang beroperasi (*existing ship*) dan tanggal 1 Januari 2014 untuk kapal bangunan baru (*new ship*), terjadi peningkatan signifikan dalam sertifikasi kapal-kapal non-konvensi (Non Solas).

Selanjutnya perkembangan pengeluaran setifikat Kepelautan sesuai dengan penerapan STCW 1978 Amandemen 1995 disampaikan pada **Tabel 1.7**.

Tabel 1.7 Pengeluaran Setifikat Kepelautan Sesuai Dengan Penerapan STCW 1978 Amandemen 1995

NO	JENIS SERTIFIKAT	2010	2011	2012	2013	2014
I . Sertifikat Ahli Nautika						
1	ANT – I	511	418	454	381	1.816
2	ANT – II	1.311	1.001	867	706	1.444
3	ANT – III	1.175	1.047	1.015	1.359	2.175
4	ANT - IV	1.406	1.178	1.287	1.095	1.248
5	ANT - V	2.116	2.668	3.147	4.143	3.721
6	ANT - D	12.360	14.644	12.899	7.882	212
	TOTAL	18.879	20.956	19.669	15.566	10.616
II. Sertifikat Ahli Teknika						
1	ATT – I	416	367	390	402	1.622
2	ATT – II	1.103	788	628	696	1.424
3	ATT – III	1.125	1.040	1.070	1.168	2.285
4	ATT - IV	1.091	1.082	1.161	924	1.021
5	ATT - V	1.432	1.880	2.189	2.579	2.626
6	ATT - D	6.461	7.960	6.907	4.485	97
	TOTAL	11.628	13.117	12.345	10.254	9.075
III. Sertifikat Keahlian Kapal Ikan						
1	ANKAPIN I	150	116	137	122	184
2	ANKAPIN II	474	756	714	484	771
3	ANKAPIN III	1.417	1.018	1.064	891	563
	TOTAL	2.041	1.890	1.915	1.497	1.518
4	ATKAPIN I	147	67	89	84	114
5	ATKAPIN II	380	491	553	361	477
6	ATKAPIN III	697	252	314	234	229
	TOTAL	1.224	810	956	679	820
IV. Pengeluaran Buku Pelaut						
1	Penggantian	1.219	1.601	1.987	1.980	572
2	Buku Baru	3.871	5.529	5.864	5.911	3.356
3	Perpanjangan	3.552	3.217	4.500	3.237	1.044
V. Penyijilan Awak Kapal						
	PKL Asing	8.436	8.792	10.767	2.164	1.641
	PKL Nasional	598	978	3.325	15.335	13.228
VI. Pengukuhan Keahlian Teknika						
	ATT – I	263	616	728	745	1.825
	ATT – II	817	1.260	1.062	1.175	2.168
	ATT – III	519	2.499	2.839	2.560	3.850
	ATT - IV	1.150	1.900	2.328	1.872	2.255
	ATT - V	1.927	3.178	4.137	4.484	5.196
	TOTAL	4.676	9.453	11.094	10.836	15.294
VII. Pengukuhan Sertifikat Keahlian Nautika						
	ANT – I	353	773	956	840	2.174
	ANT – II	886	1.513	1.299	1.190	2.052
	ANT – III	1.786	2.305	2.820	2.782	3.685
	ANT - IV	965	2.220	2.763	2.274	2.873
	ANT - V	1.665	4.189	5.290	6.239	6.570
	TOTAL	5.655	11.000	13.128	13.325	17.354

[2]SK Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.008-9-20-DJPL-2012 tentang Permberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia

Sejak pemberlakuan Amandemen STWC Manila 2010 sejak 2012 (dengan masa transisi hingga Tahun 2017), berbagai sertifikat tersebut perlu disesuaikan dengan standar implementasi dari amandemen STWC 2010 secara progesif.

Selanjutnya perkembangan penerbitan sertifikat terkait dengan perlindungan lingkungan maritim disampaikan pada **Tabel 1.8**. Sebagai catatan bahwa Indonesia telah meratifikasi seluruh konvensi MARPOL baik untuk Annex I s.d Annex VI, meskipun dalam implementasinya belum seluruh ketentuan tersebut dilaksanakan.

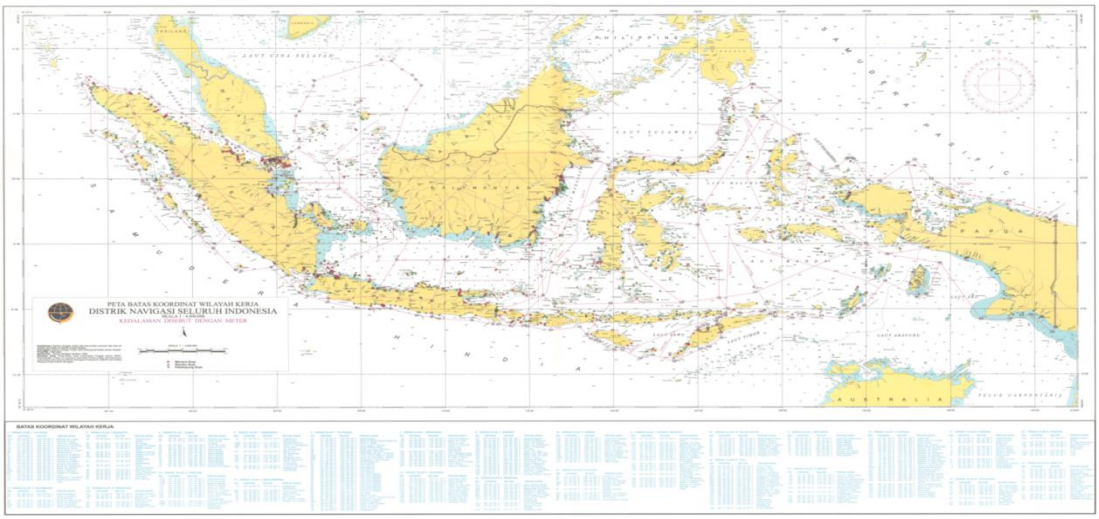
Tabel 1.8 Perkembangan Penerbitan Sertifikat Perlindungan Lingkungan Maritim Tahun 2011-2014

No	Jenis Sertifikat	Th 2011	TH 2012	TH 2013	TH 2014
1	IOPP (International Oil Polution Prevention)	981	972	1.196	1090
2	SNPP (Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran)	1.389	1.332	1.514	1554
3	CLC (Civil Liability Convention)	395	284	275	342
4	NLS (Noxious Liquid Substances)	104	107	156	246
5	CAS (Condition Assessment Scheme)	12	42	51	55
6	IAPP (International Air Pollution Prevention)	201	329	421	345
7	ISPP (International Sewage Pollution Prevention)	223	305	403	357
	TOTAL	**3.305**	**3.371**	**4.016**	**3.989**

Di masa datang pemenuhan (*compliance*) terhadap standar/konvensi internasional yang ditetapkan IMO, khususnya SOLAS, STWC, dan MARPOL perlu diprioritaskan. Hal ini menjadi salah satu prasyarat agar industri pelayaran nasional dapat menjadi tuan rumah di negeri sendiri dan dapat bersaing untuk meraup pangsa angkutan global.

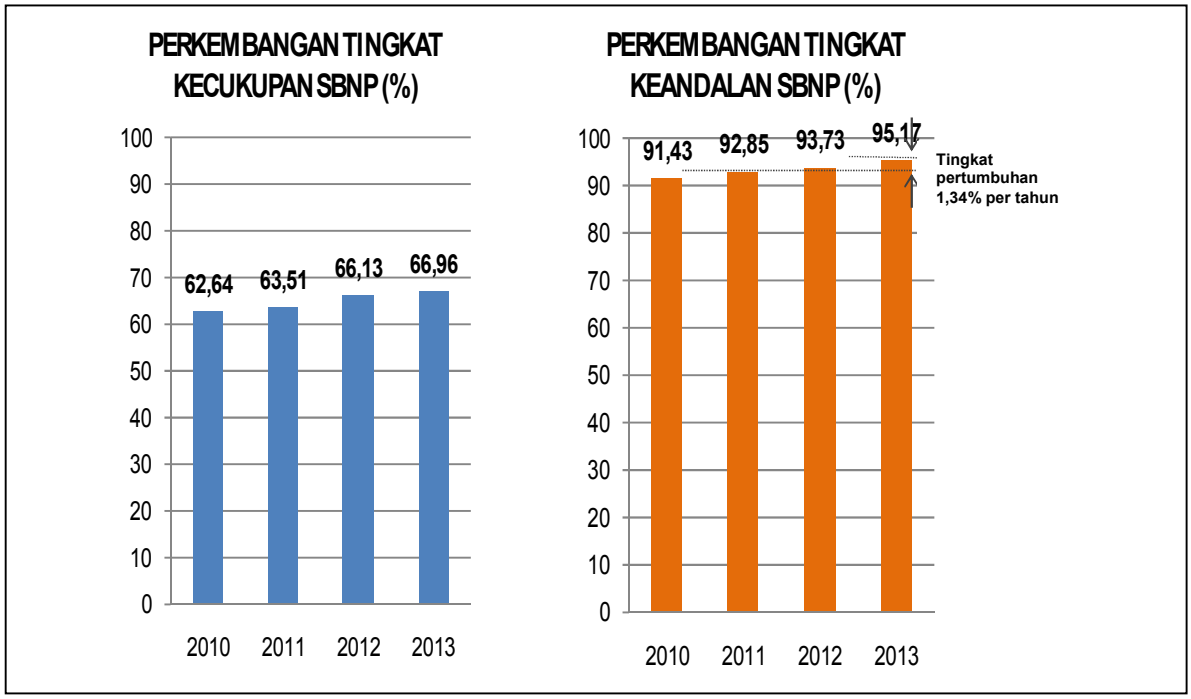
1.1.2.4 Bidang Kenavigasian

Pada **Gambar 1.8** disampaikan penyebaran lokasi SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) di wilayah perairan Indonesia. Sampai dengan Tahun 2013 jumlah SBNP yang terpasang sebanyak 3541 unit (61,79% milik Pemerintah/Ditjen Hubla, dan sisanya 38,21% non Ditjen Hubla). Dilihat dari jenisnya terdiri dari menara suar sebanyak 281 buah, rambu suar 2062 buah, pelampung suar 934 buah, rambu tanda siang 209 buah, dan anak pelampung sebanyak 55 buah.



Gambar 1.8 Peta penyebaran Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) Tahun 2013

Adapun informasi mengenai kecukupan dan keandalan dari SBNP disampaikan pada **Gambar 1.9**. Karena berkaitan dengan keselamatan, maka pemenuhan kecukupan SBNP harus diprioritaskan hingga terpenuhi 100% atau setidaknya memenuhi ketentuan minimal 75% dari kebutuhan. Adapun tingkat keandalan SBNP saat ini sudah di atas ketentuan minimal 95%. Perhitungan kecukupan SBNP masih statis (berdasarkan garis pantai Indonesia), belum dinamis yang memperhatikan pertumbuhan lokasi pelabuhan dan penggunaan ruang di laut.



Gambar 1.9 Perkembangan tingkat kecukupan dan Keandalan SBNP

Untuk melaksanakan tugas pengoperasian dan pemeliharaan SBNP diperlukan dukungan penyediaan kapal negara kenavigasian. Adapun data perkembangannya disampaikan pada **Tabel 1.9**, di mana praktis selama 3 tahun terakhir tidak ada penambahan jumlah kapal kenavigasian. Berdasarnya studi Masterplan kenavigasian (2010) kebutuhan kapal navigasi di Indonesia sekitar 60 unit, sehingga secara kuantitas sudah memadai. Kendala yang dihadapi adalah berkaitan dengan umur kapal, di mana 43 diantaranya sudah berumur lebih dari 30 tahun. Selain itu komposisi penyebaran dan jenisnya juga perlu diperhatikan agar optimal fungsionalnya.

Tabel 1.9 Perkembangan Jumlah Kapal Kenavigasian

Tipe Kapal	Tahun 2011	Tahun 2012	Tahun 2013	Tahun 2014
Buoy Tender Vessel (BTV) (Kapal Induk Perambuan)	8	8	8	8
Aid Tender Vessel (ATV) (Kapal Bantu Perambuan)	44	42	42	42
Inspection Boat (Kapal Pengamat Perambuan)	12	14	14	14
Survey Vessel (Kapal Survei Perambuan)	-	-	-	-
TOTAL	64	64	64	64

Perkembangan penyediaan fasilitas telekomunikasi pelayaran (SROP) disampaikan pada **Tabel 1.10**. Secara umum penyediaan SROP belum terpenuhi 100% di mana komposisi penyediaan di Wilayah Laut A1/A2/A3 masing-masing sekitar 82%/63%/100%, sedangkan tingkat keandalannya di Wilayah Laut A1/A2/A3 masing-masing sekitar 91%/63%/100%.

Tabel 1.10 Perkembangan penyediaan fasilitas telekomunikasi pelayaran (SROP)

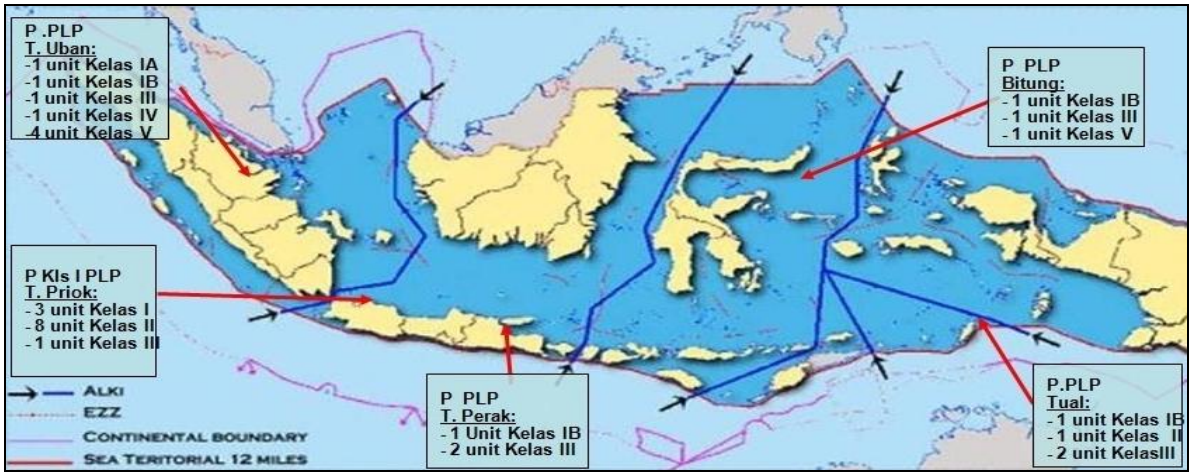
Tahun	Penyediaan SROP			Kebutuhan SROP		Kekurangan SROP	
	Jumlah SROP	SROP GMDSS	SROP Mobile Service	SROP GMDSS	SROP Mobile Service	SROP GMDSS	SROP Mobile Service
2008	222	35	150	84	300	49	150
2009	148	35	148	84	300	49	152
2010	148	67	148	84	300	17	152
2011	155	68	155	84	300	16	145
2012	155	69	155	84	300	15	145
2013	155	69	155	84	300	15	145
2014	155	70	155	84	300	14	145

Komite Keselamatan Maritim IMO (*Maritime Safety Committee - MSC*), pada sidangnya yang ke 81 bulan Mei 2006 menetapkan penerimaan terhadap peraturan baru tentang *Long Range Identification and Tracking of Ships*(LRIT). Pemberlakuan aturan tersebut di Indonesia sejak Tahun 2008, di mana baru sedikit kapal Indonesia yang dilengkapi dengan peralatan LRIT, sedangkan Pemerintah sudah menyediakan 12 Unit VTS yang tersebar dengan 1 unit NDC (*National Data Center*) LRIT di Jakarta.

1.1.2.5 Bidang Penjagaan Laut Dan Pantai

Penyelenggaraan penjagaan laut dan pantai (PLP) dilakukan oleh 5 Pangkalan PLP dalam 3 wilayah operasi (yakni Indonesia Barat oleh PPLP Tanjung Priok dan PPLP Tanjung Uban, Indonesia Tengah oleh PPLP Tanjung Perak, dan Indonesia Timur oleh PPLP Bitung dan PPLP Tual) sebagaimana diilustrasikan pada **Gambar 1.10**. Sedangkan penyediaan sumber daya untuk operasional setiap pangkalan PLP disampaikan pada **Tabel 1.11**.

Luas wilayah laut Indonesia yang harus dijaga oleh kelima pangkalan PLP tersebut sekitar 1.119.500 mil^2. Dapat disimpulkan bahwa sampai saat ini belum terjadi keseimbangan antara penyediaan pangkalan PLP dan jumlah sumber daya yang dimiliki dengan luas wilayah operasi yang harus ditangani. Sebagai catatan, jenis kapal patroli yang dikuasai pangkalan PLP umumnya berukuran kecil (kelas III-IV), sedangkan kapal besar (kelas I dan II) umurnya sudah relatif tua (diatas 30 tahun). Berbagai fasilitas kerja (terutama gedung, peralatan SAR, dan senjata api) serta penyediaan bahan bakar untuk operasional perlu menjadi perhatian di masa datang untuk optimalisasi kinerja dari pangkalan PLP.



Gambar 1.10 Penyebaran lokasi Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai

Tabel 1.11 Penyediaan Sumber Daya untuk Operasional Pangkalan PLP

NO	PANGKALAN PLP	KELAS/ ESELON	JUMLAH SDM	PENYEDIAAN KELAS KAPAL							KETERANGAN
				IA	IB	II	III	IV	V	Σ	
1	Tanjung Priok	I/III	335		2	8	1			11	Memiliki dermaga tambat, kantor, bengkel, peralatan SAR, selam, senjata api, dan sarana prasarana lainnya
2	Tanjung Uban	II/IV	90	1	1		1	1	4	8	
3	Tanjung Perak	II/IV	70		1		3			4	
4	Bitung	II/IV	55		1		1		5	7	
5	Tual	II/IV	117		1	1	2	1		5	
Total			**667**		**6**	**9**	**8**	**2**	**9**	**35**	

Catatan : *Terdapat 232 unit Kapal Patroli lainnya yang dioperasikan oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan serta Unit Penyelenggara Pelabuhan di seluruh Indonesia*

1.1.2.6 Bidang Dukungan Manajemen Dan Teknis

Dukungan manajemen dan teknis merupakan hal penting dalam kelancaran pelaksanaan tugas di setiap bidang teknis yang menjadi tugas dan fungsi Ditjen Perhubungan Laut. Dukungan pokok ini berkaitan dengan penyediaan SDM, regulasi, kelembagaan, serta manajemen kinerja dan keuangan.

Perkembangan penyediaan SDM di Ditjen Perhubungan Laut disampaikan pada **Tabel 1.12**. Total SDM Ditjen Perhubungan Laut mencapai 15771 orang, ini merupakan komposisi terbesar dari seluruh SDM Kementerian Perhubungan mengingat cakupan tugas dan fungsi Ditjen Perhubungan Laut yang begitu luas. Diperkirakan yang akan memasuki masa pensiun pada akhir Tahun 2014 sebanyak 569 orang.

Dalam rangka peningkatan kinerja pegawai, berbagai kegiatan pendidikan dan pelatihan telah dilakukan, di mana selama Tahun 2013 telah dilakukan 19 kali diklat teknis yang diikuti oleh sekitar 1170 orang dalam 39 angkatan.

Tabel 1.12 Penyediaan SDM Ditjen Perhubungan Laut Tahun 2014

No	Klasifikasi Sumber Daya Manusia	Jumlah (orang)
1	**Menurut Pendidikan**	
	Sarjana (S1/S2/S3/Spesialis)	3206
	Diploma (D1/D2/D3/D4)	1751
	Sekolah Menengah (SLTA, SLTP)	10.539
	Sekolah Dasar (SD/SR)	275
	TOTAL	15771

2	**Menurut Golongan**	
	Golongan I (a/b/c/d)	123
	Golongan II (a/b/c/d)	8.133
	Golongan III (a/b/c/d)	7.266
	Golongan IV (a/b/c/d/e)	249
	Total	15771
3	**Jabatan Struktural**	
	Eselon I	1
	Eselon II a/b	35
	Eselon III a/b	183
	Eselon IV a/b	743
	Eselon V a	72
	Total	1034

Berkaitan dengan penyediaan regulasi selama perioda Tahun 2012-2014 ditargetkan diselesaikan sebanyak 35 rancangan regulasi baik pada level Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri, maupun Peraturan Dirjen. Regulasi yang mendesak untuk segera ditetapkan adalah RPP tentang Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) serta RPP tentang Kepelautan, dan RPP tentang Hipotek Kapal sebagai bagian dari regulasi induk yang diamanatkan oleh UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Secara kelembagaan struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sesuai KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan terdiri dari:

- Enam (6) Eselon II Pusat (Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Kenavigasian, Direktorat Penjagaan Laut dan Pantai, dan Sekretariat Direktorat Jenderal);
- Dua puluh sembilan (29) lokasi UPT setingkat Eselon II, yakni: 4 lokasi Kesyahbandaran Utama, 4 lokasi Otoritas Pelabuhan Utama, 9 lokasi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1, 1 Kantor Pelabuhan (Kanpel) dan 11 lokasi Distrik Navigasi (Disnav) Kelas I;
- Dua ratus delapan puluh sembilan (291) lokasi UPT setingkat Eselon III dan IV, yakni: 87 lokasi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II s.d V, 185 lokasi Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kelas I s.d III, 14 lokasi Distrik Navigasi (Disnav) Kelas II dan III dan 5 lokasi Pangkalan Kelas I dan II.

Perkembangan manajemen kinerja dan keuangan untuk organisasi sebesar Ditjen Perhubungan Laut sudah dapat dikatakan baik. Hal ini ditunjukkan oleh nilai AKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) dan perkembangan realisasi keuangan Ditjen Perhubungan Laut yang terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun sebagaimana disampaikan pada **Tabel 1.13**.

Tabel 1.13 Perkembangan Akuntabilitas Kinerja dan Pengelolaan Keuangan Ditjen Perhubungan Laut

Indikator Pengeloloaan	Satuan	2010 (realisasi)	2011 (realisasi)	2012 (realisasi)	2013 (realisasi)	2014 (realisasi)
Nilai AKIP						
Jumlah realisasi pendapatan	Juta Rp	478.453	835.349	620.559	1.031.022	810.737
Jumlah realisasi belanja	Milyar Rp	3.957	6.536	9.997	9.907	7.854
Nilai BMN pada neraca	Milyar Rp	13.900	17.770	24.946	27.997	31.403

1.1.2.7 Capaian Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam kurun waktu 2010-2014, telah menyelesaikan beberapa peraturan perundang-undangan yang berupa Rancangan Peraturan Pemerintah, Rancangan Peraturan Presiden dan Rancangan Peraturan/Keputusan Menteri serta Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang merupakan amanat dari Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta Peraturan dan Keputusan Menteri Perhubungan yang disusun dalam rangka kebutuhan organisasi dan menunjang operasional kegiatan Kementerian Perhubungan. Rincian capaian penyusunan peraturan perundang-undangan sebagaimana tabel berikut.

Tabel 1.14 Capaian Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan Tahun 2010-2014

Capaian	Pencapaian Per Tahun					Jumlah
	2010	2011	2012	2013	2014	
Jumlah peraturan perundang-undangan di sektor transportasi yang ditetapkan, dalam bentuk:						
1. Rancangan Peraturan Pemerintah	-	-	-	2	3	5
2. Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan	-	1	1	1	3	6
3. Keputusan/Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut	-	1	12	6	12	31
4. Rancangan Peraturan Pemerintah	-	-	-	2	3	5
5. Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan	-	1	1	1	3	6
6. Keputusan/Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut	-	1	12	6	12	31

Sumber : Bagian Hukum Ditjen Hubla, 2015

Rancangan Peraturan Pemerintah terkait subsektor perhubungan laut yang masih dalam proses pembahasan pada tahun 2013 yaitu tentang Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Cost Guard)* dan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Pada tahun 2014, Rancangan Peraturan Pemerintah yang masih membutuhkan proses pembahasan yaitu Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Kepelautan dan Fasilitas Kesehatan Kapal Penumpang, Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Kesyahbandaraan dan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Kegiatan di Pelabuhan pada Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan dalam proses penetapan untuk menjadi Peraturan Menteri Perhubungan pada tahun 2011 yaitu Rancangan Peraturan Menteri tentang Garis Muat dan Pemuatan dan pada tahun 2012 yaitu Rancangan Peraturan Menteri tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.70 Tahun 1998 Tentang Pengawakan Kapal Niaga. Pada tahun 2013, Rancangan Peraturan Menteri

dalam proses penetapan adalah Rancangan Peraturan Menteri tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun Kapal dan Pengawasan Pembangunan Kapal. Ada tiga Rancangan Peraturan Menteri dalam proses penetapan untuk menjadiPeraturan Menteri pada tahun 2014, diantaranya Rancangan Peraturan Menteri tentang Keagenan Kapal, Rancangan Peraturan Menteri tentang Tata Cara Pemeriksaan Kapal Asing di Pelabuhan (Port State Control) dan Rancangan Peraturan Menteri tentang Marine Inspector.

Keputusan/Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang telah ditetapkan menjadi peraturan pada tahun 2011 yaitu Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan. Pada tahun 2012 Keputusan/Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang telah ditetapkan menjadi peraturan diantaranya, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/1/17/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Keselamatan Dalam Penanganan dan Pengamanan Muatan (*Code of Safe Practice For Cargo Stowage and Securing*), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 103/2/2/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Kontruksi dan Peralatan Kapal-Kapal Yang Mengangkut Muatan Kimia Berbahaya Curah (*Code For the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemical in Bulk*), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/3/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional Konstruksi dan Peralatan Kapal-Kapal Yang Mengangkut Muatan Gas Cair (*International Code For the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/4/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional Untuk Keselamatan Kapal Berkecepatan Tinggi Tahun 2000 (*Adoption of The International Code Safety For High-Speed Craft*, 2000), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional Untuk Sistem Keselamatan Kebakaran (*International Code For Fire Safety System*), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/1/16/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional Mengenai Penerapan Tata Cara Pengujian Kebakaran, 2010 (*Adoption of The International Code For Application of Fire Test Procedures*, 2010), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/1/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional Untuk Keselamatan Pengangkutan Muatan Biji-Bijian Secara Curah (*International Code of Safe Carriage of Grain in Bulk*),Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/15/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional Maritim Muatan Padat Curah (*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code*), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/19/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Perlengkapan Keselamatan Jiwa (*Life Saving Appliances Code*), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional Untuk Sistem Keselamatan Kebakaran (*International Code For Fire Safety System*), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/1/16/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional Mengenai Penerapan Tata Cara Pengujian Kebakaran, 2010 (*Adoption of The International Code For Application of Fire Test Procedures*, 2010), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/1/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional Untuk Keselamatan Pengangkutan Muatan Biji-Bijian Secara Curah (International Code of Safe Carriage of Grain in Bulk), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/15/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode

Internasional Maritim Muatan Padat Curah (*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code*), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/19/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Perlengkapan Keselamatan Jiwa (*Life Saving Appliances Co*de), Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/18/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Konstruksi dan Perlengkapan Dari Unit-Unit Pemboran Lepas Pantai Berpindah (*Code For The Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units*, 1989) dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/5/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Pedoman Teknis Akses Masuk Dalam Rangka Pemeriksaan Kapal (*Adoption of Technical Provisions For Means of Access For Inspections*).

Pada tahun 2013 Keputusan/Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang telah ditetapkan menjadi peraturan diantaranya, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/5/DJPL-13 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengujian dan Penilaian Tingkat Kesehatan Bagi Pelaut dan Tenaga Penunjang Keselamatan Pelayaran, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PK.101/1/4/DJPL-13 tentang Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/5/DJPL-13 tentang Tata Cara dan Perayaratan Pemberian Pengakuan dan Penunjukan Badan Klasifikasi Asing, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM. 008/12/16/DJPL-13 tentang Pemberlakuan Standar Operasional dan Prosedur *Vessel Traffic Service* (VTS) Batam, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/19/DJPL-13 tentang Penyelenggaraan dan Pelaksanaan Ujian Pemuktahiran Sertifikat Keahlian Pelaut Berdasarkan STCW-1978 Amandemen 2010 dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KU. 007/2/10/DJPL-13 tentang Tata Cara Penerimaan, Penyetoran, Penggunaan dan Pelaporan Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku Pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Keputusan/Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang telah ditetapkan menjadi peraturan pada tahun 2014 antara lain sebagai berikut, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/4/DJPL-14 tentang Pengedokan (Perlimbungan) Kapal Berbendera Indonesia, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut UM. 008/43/4/DJPL – 14 Nomor tentang Pemberlakuan Kode Maritim Internasional Barang Berbahaya *(Adoption of The International Maritime Dangerous Goods/IMDG Code)*, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM. 008/34/10/DJPL – 14 tentang Pemberlakuan Petunjuk Teknis Evaluasi dan Penggantian Sistem Pelepasan dan Pengembalian Sekoci *(Guidelines For Evaluation and Replacement of Lifeboat Release and Retrieval System)*, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/1/18/DJPL-14 tentang Petunjuk Teknis Penerbitan Pengesahan *(Approval)* Program Diklat Kepelautan Pada lembaga Diklat Kepelautan Untuk Mendapatkan Sertifikat Ahli Nautika Tingkat (ANT) V, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/1/19/DJPL-14 tentang Petunjuk Teknis Penerbitan *(Approval)* Program Diklat Keterampilan Khusus Pelaut (DKKP) Pada Lembaga Diklat Kepelautan Untuk Mendapatkan Sertifikat Keterampilan Kapal Tangki, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM. 008 tentang Pemberlakuan Tindakan Pecegahan Kecelakaan Sekoci *(Measurent Prevent Accident With Lifeboat)*, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/8/DJPL-14 tentang Petunjuk Tenis Penerbitan Sertifikat Keterampilan Pelaut, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/14/DJPL-14 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan Penyelam Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 103/2/12/DJPL-14 tentang Petunjuk Teknis Penerbitan

Pengesahan *(Approval)* Program Diklat Kepelautan Pada Lembaga Diklat Program Pelatihan Pertolongan Pertama *(Medical First Aid)* dan Perawatan Medis *(Medis Care),*Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 103/2/10/DJPL-14 tentang Petunjuk Teknis Penerbitan Pengesahan (Approval) Program Diklat Kepelautan Pada lembaga Diklat Program Pembentukan atau Perguruan Tinggi Pelayaran Untuk Mendapatkan Sertifikat Sertifikat Ahli TeknikaTingkat (ATT) III dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 103/2/8/DJPL-14 tentang Petunjuk Teknis Penerbitan Pengesahan *(Approval)* Program Diklat Kepelautan Pada Lembaga Diklat Program Pelatihan Rakit Penolong, Sekoci Penolong dan Sekoci Penolong Cepat *(Survival Craft, Rescue Boats and Fast Rescue Boats)* Untuk Mendapatkan Sertifikat *Survival Craft* and *Rescue Boats* dan *Fast Rescue Boats*..

1.1.2.8 Capaian Kinerja Kelembagaan dan Ketatalaksanaan

Penataan kelembagaan dan ketatalaksanaan ditujukan untuk mewujudkan struktur organisasi yang terbebas dari duplikasi tugas, fungsi maupun kewenangan di dalam organisasi maupun antar instansi pemerintah, serta terwujudnya organisasi pemerintah yang berorientasi pada hasil atau *outcome (result oriented government)* secara efektif dan efisien sehingga keberadaan organisasi pemerintah benar-benar dirasakan manfaatnya oleh masyarakat. Hasil capaian penataan kelembagaan dan ketatalaksanaan berupa penerbitan Peraturan Menteri Perhubungan sebagaimana tabel berikut.

Tabel 1.15 Capaian Kinerja Kelembagaan dan Ketatalaksanaan

No	Tahun	Jumlah Penataan (Berupa Rancangan Permenhub yg telah diterbitkan dengan Permenhub)
1	2010	2
2	2011	4
3	2012	5
4	2013	9
5	2014	10

Sumber : Bagian Kepegawaian Ditjen Hubla, 2015

Sepanjang tahun 2010-2014 terdapat 30 permenhub yang telah disahkan. Tahun 2010 sebanyak 2 permenhub, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 02 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 17 Tahun 2000 tentang Pedoman Penanganan Bahan/Barang Berbahaya Dalam Kegiatan Pelayaran di Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 44 Tahun 2011.

Pada Tahun 2011 sebanyak 4 permenhub, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 52 Tahun 2011 tentang Pengerukan dan Reklamasi. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi-Pelayaran. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 68 Tahun 2011 tentang Alur-Pelayaran di Laut.
Tahun 2012 sebanyak 5 permenhub, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor PM. 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal.

Tahun 2013 sebanyak 9 permenhub, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 7 Tahun 2013 tentang Klasifikasi Bagi Kapal Berbendera Indonesia Untuk Masuk Klas Pada Badan Klasifikasi. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 8 Tahun 2013 tentang Pengukuran Kapal. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 71 Tahun 2013 tentang Salvage, dan/atau Pekerjaan Bawah Air. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Tahun 2014 sebanyak 10 permenhub, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2014 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kagiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Peraturan Menteri Perhubungan Tahun PM. 15 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 6 Tahun 2013 Tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan. Peraturan Menteri Perhubungan Tahun PM. 23 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 01 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim. Peraturan Menteri Perhubungan Tahun PM. 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal. Peraturan Menteri Perhubungan Tahun PM. 61 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 7 Tahun 2013 Tentang Kewajiban Klasifikasi Bagi Kapal Berbendera Indonesia Pada Badan Klasifikasi. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 73 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 51 Tahun 2011 Tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 74 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 52 Tahun 2011 Tentang Pengerukan dan Reklamasi. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 75 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 53 Tahun 2011 Tentang Pemanduan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 79 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2014 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

1.1.2.9 Capaian Kinerja Pengembangan Sumberdaya Manusia

Jumlah pegawai Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada tahun 2014 sebanyak 15.906 orang, dengan komposisi pegawai terdiri dari Sekretariat Direktorat Jenderal sebanyak 404 orang, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut sebanyak 128 orang, Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan sebanyak 150 orang, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan sebanyak 129 orang, Direktorat Kenavigasian sebanyak 112 orang, Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) sebanyak 101 orang, UPT 14.882 orang.

Tabel 1.16 Komposisi Sumber Daya Manusia Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014

No	Unit Kerja	Jumlah SDM				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	426	408	384	380	404
2	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut	120	117	121	116	128
3	Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan	155	140	143	138	150
4	Direktorat Perkapalan dan Kepelautan	113	123	131	121	129
5	Direktorat Kenavigasian	114	113	114	109	112
6	Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)	102	108	101	98	101
7	UPT di Ditjen Hubla	16.581	16.225	15.860	15.562	14.882
Jumlah		**17.611**	**17.234**	**16.854**	**16.524**	**15.906**

Sumber : Bagian Kepegawaian Ditjen Hubla, 2015

Dalam rangka meningkatkan kompetensi SDM transportasi laut selama tahun 2010-2014 telah dilakukan kegiatan pendidikan dan pelatihan berupa diklat pembentukan, diklat penjenjangan dan diklat ketrampilan khusus kepada peserta diklat yang berasal dari masyarakat maupun aparatur perhubungan, dengan capaian kinerja sebagaimana tabel berikut.

Tabel 1.17 Peserta Diklat SDM Perhubungan Laut yang dilaksanakan BPSDMP Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014

No	Uraian	Jumlah Peserta				
		2010	2011	2012	2013	2014*
1	**SDM Perhubungan Laut**	**135.350**	**130.001**	**153.604**	**188.532**	**94.100**
	a. Pendidikan Pembentukan	4.784	6.953	8.978	9.202	7.918
	b. Pelatihan Penjenjangan	14.517	17.595	20.169	20.484	3.912
	c. Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut (PKKP)/Pelatihan Teknis (*Short Course*)	115.030	104.168	122.797	154.759	82.270
	d. Pelatihan Lainnya	1.019	1.285	1.660	4.087	0
Jumlah		**148.170**	**149.294**	**175.793**	**214.990**	**108.721**

Sumber : BPSDMP, 2015

Tabel 1.18 Diklat dan Bimtek yang dilaksanakan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014

No.	Uraian	Jumlah Peserta				
		2010	2011	2012	2013	2014
1.	Bimtek Aparat Otoritas Pelabuhan	0	90	30	60	60
2.	Bimtek Sea and Coast Guard	0	0	0	30	0
3.	Bimtek Penilaian Prestasi Kerja dan Perhitungan Tunkin	0	0	0	322	0
4.	Diklat Dasar-dasar Kesyahbandaran	0	0	240	360	360
Jumlah		**0**	**90**	**270**	**772**	**420**

Sumber : Bagian Kepegawaian Ditjen Hubla, 2015

1.1.3 REALISASI KINERJA KEUANGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2010-2014

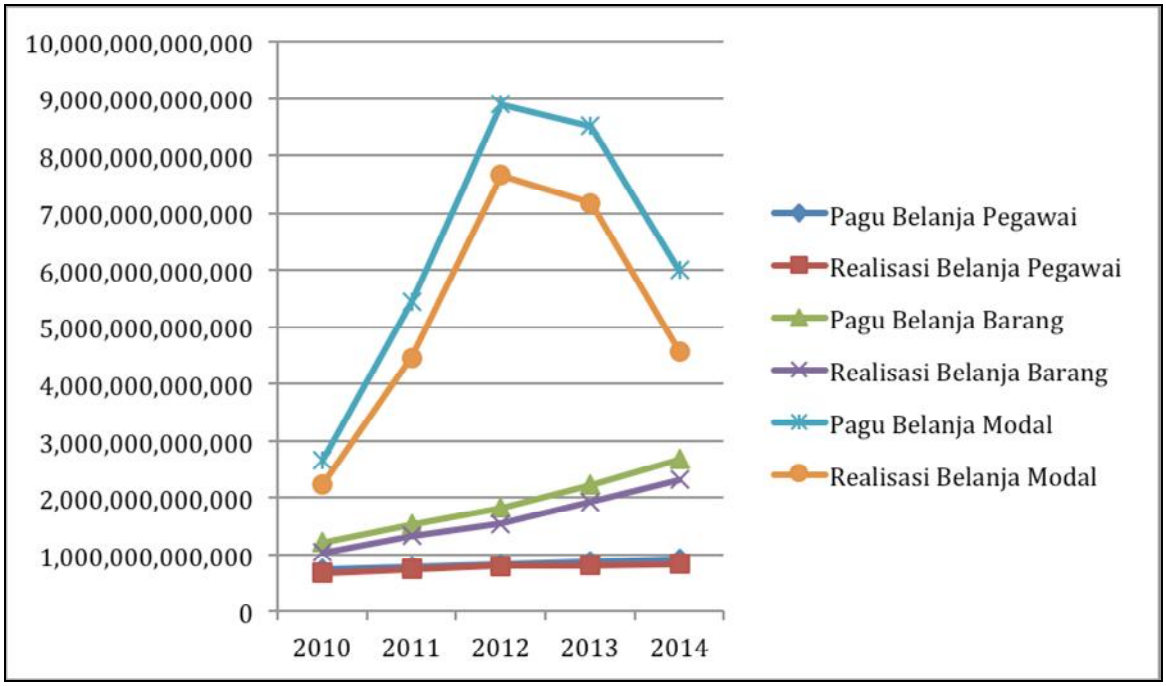
Alokasi anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selama tahun 2010-2014 terus mengalami peningkatan. Namun dari alokasi anggaran yang ada, realisasi penyerapan anggaran masih relatif kecil. Berdasarkan evaluasi terhadap realisasi keuangan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada tahun anggaran 2010-2014 dapat diidentifikasi target dan capaian keuangan yang menunjukkan angka fluktuatif, dimana terjadi beberapa perubahan fluktuatif dari masing-masing kegiatan Secara lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 1.19 Perkembangan Alokasi Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014

No	Jenis Kegiatan	PAGU ALOKASI ANGGARAN (Dalam Juta Rupiah)								
		2010			2011			2012		
		Pagu	Realisasi	%	Pagu	Realisasi	%	Pagu	Realisasi	%
1	Belanja Pegawai	737,609,233,000	669,300,040,279	90,74%	792,765,956,000	741,295,402,961	93,51%	831,863,123,001	802,049,729,823	96,42%
2	Belanja Barang	1,218,728,582,000	1,044,468,040,279	85,70%	1,533,349,454,000	1,334,332,957,712	87,02%	1,822,889,938,581	1,542,525,181,695	84,62%
3	Belanja Modal	2,666,678,185,000	2,238,349,160,326	83,94%	5,432,812,108,000	4,459,077,191,671	82,08%	8,908,231,442,415	7,654,563,904,238	85,93%
Jumlah Raya		4,623,016,000,000	3,952,117,240,884	85,49%	7,758,927,518,000	6,534,705,552,344	84,22%	11,562,984,503,997	9,999,138,815,756	86,48%

No	Jenis Kegiatan	PAGU ALOKASI ANGGARAN (Dalam Juta Rupiah)					
		2013			2014		
		Pagu	Realisasi	%	Pagu	Realisasi	%
1	Belanja Pegawai	885,625,312,100	819,153,181,914	92,49%	934,080,292,246	845,741,599,922	90,54%
2	Belanja Barang	2,219,882,877,000	1,922,945,162,747	86,62%	2,685,572,370,583	2,325,707,185,598	86,60%
3	Belanja Modal	8,516,736,805,000	7,165,050,081,034	84,13%	6,000,270,128,516	4,555,053,695,878	75,91%
Jumlah Raya		11,622,244,994,100	9,907,148,425,695	85,24%	9,619,922,791,345	7,726,502,481,398	80,32%

Dalam melaksanakan pembangunan transportasi laut, tidak seluruh anggaran yang dialokasikan dapat terserap, yang berakibat hilangnya manfaat belanja. Rata rata penyerapananggaran rendah di awal tahun, karena unit kerja berhati-hatiketika melakukan pengeluaran anggarannya, sehingga terkesan lambat dan tidak optimal dalam memanfaatkan waktu. Selain itu, adanya pemblokiran yang dilakukan oleh Kementerian Keuangan juga mengakibatkan penundaan penyerapan anggaran, dimana hal ini menjadi bahan evaluasi oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Besarnya prosentase penyerapan anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014 seperti gambar berikut:



Gambar 1.11 Prosentase Capaian Kinerja Keuangan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Menurut Kegiatan Tahun 2010-2014

Fluktuasi realisasi capaian keuangan tahun 2010-2014 tersebut menunjukkan bahwa terdapat beberapa target capaian keuangan yang masih di bawah 80% sampai dengan akhir tahun 2014.

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.2.1 PELUANG DAN TATANGAN DARI PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS

1.2.1.1 Perkembangan Lingkungan Strategis Global

Dalam 5 tahun ke depan akan terdapat berbagai perkembangan lingkungan strategis global yang menjadi peluang dan tantangan pengembangan bidang perhubungan laut di Indonesia. Beberapa perkembangan lingkungan strategis tersebut dirinci dalam beberapa butir berikut ini.

1) Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia

Di masa datang, tantangan transportasi laut nasional akan semakin besar. Tuntutan untuk menyediakan konektivitas nasional yang efisien dalam rangka pengurangan biaya logistik nasional akan menjadi agenda nasional. Rencana Presiden terpilih 2015-2019 untuk mewujudkan tol laut sebagai tulang punggung konektivitas nasional dan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, mengharuskan adanya perubahan besar dalam pola penyelenggaraan transportasi laut selama ini, baik dari sisi penyediaan infrastruktur pelabuhan, penataan jaringan, maupun dalam sistem pengusahaannya.

2) Transformasi Perekonomian Dunia

Tapscot[3] (1999) menegaskan bahwa ekonomi dunia yang sudah sedemikian maju saat ini telah mengalami transformasi dari ekonomi yang berbasiskan industri kepada ekonomi berbasiskan ilmu pengetahuan dan teknologi informasi (*knowledge based economy*). Ke depan negara yang mampu memanfaatkan teknologi informasi untuk menyediakan layanan yang cepat dan akurat akan memenangkan persaingan. Hal ini juga berlaku dalam bidang pelayaran, di mana pemanfaatan teknologi yang ekstensif di bidang perkapalan, sistem angkutan, layanan pelabuhan, serta kenavigasian akan mampu menghasilkan layanan yang tidak hanya cepat, tetapi juga murah, aman, dan selamat.

Transformasi perekonomian global yang kedua adalah adanya pergeseran pendulum perekonomian dunia (*global shifting*) ke Asia. *Asian Development Bank*[4] membuat proyeksi atas skema peralihan perekonomian dunia ke Asia dimana pada tahun 2050 perekonomian Asia diproyeksikan akan bangkit mencapai 52% dari perekonomian dunia dan Indonesia bersama lima Negara Asia lainnya akan menyumbang sekitar 91% (China, India, Singapura, Thailand, Korea, dan Jepang) dari perekonomian Asia pada tahun 2010-2050. Kebangkitan ekonomi Asia ini membawa dua hal bagi Indonesia. Di satu sisi akan terjadi persaingan yang sangat ketat di antara bangsa-bangsa di Asia untuk memperebutkan sumberdaya ekonomi. Di sisi lain membuka peluang yang sangat besar bagi Indonesia untuk segera tampil berada di barisan depan dari negara-negara maju dan modern Asia dengan proyeksi pendapatan per kapita jauh diatas USD 14.000.

Dalam hal ini, perhubungan laut akan memegang peran penting di mana konektivitas transportasi nasional dan internasional yang efisien atas dukungan jaringan pelayaran yang kuat akan menjadi penentu utama kemampuan Indonesia untuk memenangkan perebutan sumber daya ekonomi yang semakin langka ke depan.

3) Kompetisi Global (Global Competitiveness)

Berbagai pergeseran dalam perekonomian dunia membawa konsekuensi bagi adanya persaingan ketat dalam memperebutkan hegemoni ekonomi dunia, semua itu mengarah pada perlunya peningkatan daya saing Indonesia dalam kancah global. Sebagaimana diketahui bahwa WEF dalam *Global Competitiveness Report edisi 2013-2014*, menempatkan *Global Competitiveness Index* (GCI) Indonesia pada peringkat 38

[3]Pembahasan tentang Ekonomi Baru dunia ini dapat dilihat di: Tapscott, D. The Digital Economy. Promise and Peril in the Age of Networked Intelligence. Mc Graw-Hill, 1999. Lihat juga: Tapscott, D., Alex Lowy, dan David Ticoll, Blueprint to the Digital Economy, McGraw-Hill, 1998.

[4]Asian Development Bank (ADB). Asian Development Outlook 2013 Update.

dunia dari 148 negara (di bawah Singapura, Malaysia, Brunei, Darussalam, dan Thailand) dengan skor 4,5 (skala 7).

Salah satu penyebab belum maksimalnya daya saing Indonesia adalah kualitas infrastruktur di mana WEF memberikan skor 4,0 (skala 7) di peringkat 82 dari 148 negara. Adapun khusus untuk infrastruktur pelabuhan skor yang diberikan WEF adalah 3,9 (skala 7) pada peringkat 89 (dari 148 negara).

Terlepas dari keabsahan dari proses maupun hasil penilaian WEF tersebut, bagaimanapun juga kualitas penyediaan dan kinerja pelayanan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia harus ditingkatkan agar mampu menopang pergerakan ekonomi nasional yang akan lebih besar di masa-masa mendatang dan juga untuk memenangkan persaingan dalam merebut pangsa angkutan barang global yang semakin meningkat dalam beberapa tahun mendatang.

4) Arus Perdagangan Dunia Melalui Laut (Sea Borne Trade)

UNCTAD (2013)[5]melaporkan bahwa arus perdagangan dunia pada Tahun 2012 mencapai angka lebih dari 9,2 Milyar ton/th, di mana 58-60 % volume perdagangan tersebut berasal-tujuan ke negara berkembang termasuk Indonesia. Pergerakan barang yang paling dominan adalah dari/ke wilayah Asia ke/dari Eropa dan Amerika, sebagian besar akan melalui wilayah perairan Indonesia, terutama di selat Malaka. Trend tersebut diperkirakan akan terus berlanjut dalam beberapa dekade ke depan.

Peluang pasar dari pertumbuhan arus perdagangan dunia yang melalui perairan Indonesia tersebut perlu dimanfaatkan sebesar-besarnya oleh industri pelayaran nasional, di mana armada kapal berbendera Indonesia dapat menjadi pengangkutnya, pelabuhan Indonesia dapat menjadi tempat persinggahan atau bahkan tempat *transshipment*, pelaut Indonesia menjadi nakhoda dan ataupun ABK-nya, termasuk industri galangan kapal dan docking pun dapat memanfatkannya. Kata kuncinya adalah pemenuhan terhadap standar internasional dalam penyediaan infrastruktur dan SDM, sistem layanan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.

5) Tren Kontainerisasi Dunia (World Containerization)

Clarkson Research Services (2013)[6]memperkirakan bahwa lalu lintas peti kemas dunia pada Tahun 2013 sekitar 155 juta TEUs/tahun, angka tersebut akan tumbuh persisten dalam beberapa tahun ke depan. Dari sisi suplai, saat ini ukuran kapal petikemas telah berkembang hingga generasi keenam (*new panamax*) dengan kapasitas mencapai 12500-13000 TEUs.

Trend penggunaan peti kemas untuk perangkutan laut dengan kapal angkut peti kemas yang semakin besar, atau sering disebut dengan *world containerization*, akan menjadi pembentuk dari pola jaringan pelayaran internasional. Indonesia harus mengantisipasi dengan penyediaan sistem angkutan laut peti kemas dalam dan luar negeri yang kompatibel dengan *trend* tersebut di mana beberapa pelabuhan utama harus didesain untuk mampu melayani jenis kapal peti kemas terbaru dan penggunaan kapal peti kemas

[5]United Nation Conference of Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2013
[6] Clarkson Research Services. Annual Report 2013

dengan ukuran yang lebih besar (diatas 3000 TEUs) akan sangat bermanfaat bagi peningkatan dan efisiensi konektivitas nasional.

6) Masyarakat Ekonomi Asean/Mea (Asean Economic Community/Aec)

Salah satu cita-cita negara ASEAN adalah mewujudkan komunitas ekonomi di semenanjung Asia Tenggara pada Tahun 2015 dimana akan dilakukan liberalisasi perdagangan diantara negara ASEAN. Pelaksanaannya akan disokong oleh perwujudan konsep *ASEAN connectivity* yang sudah disusun masterplannya (MPAC/*Masterplan of ASEAN Connectivity*) pada Tahun 2012.

Beberapa agenda dalam MPAC sangat terkait dengan perhubungan laut, diantaranya pemberlakuan ASSM (*ASEAN Shipping Single Market*) melalui 42 pelabuhan prioritas di ASEAN (14 diantaranya adalah pelabuhan Indonesia) serta pengembangan jaringan *ferry roll-on/roll-off (Ro-Ro)* yang 3 diantaranya menghubungkan wilayah Indonesia (Belawan-Penang-Phuket, Dumai-Malaka, dan Bitung-General Santos (Filipina)).

Sedikit banyak ASSM akan berpengaruh terhadap industri pelayaran nasional, karena persaingan akan semakin terbuka (meskipun tidak sampai mementahkan *asas cabotage* yang diterapkan Indonesia hampir 1 dekade terakhir). Selain itu beberapa agenda pengembangan infrastruktur, khususnya di 12 pelabuhan ASEAN harus disegerakan.

7) Konvensi Internasional Di Bidang Pelayaran

Berbagai konvensi internasional yang dikeluarkan oleh IMO (*International Maritime Organization*) terutama SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*), dan STWC(*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) terus mengalami perubahan/ amandemen pada sidang-sidang yang diselenggarakan IMO setiap tahun untuk menyesuaikan dengan perkembangan terkini. Indonesia yang sejak Tahun 1961 menjadi anggota IMO berkewajiban untuk meratifikasi seluruh konvensi tersebut.

Sampai dengan saat ini sudah hampir seluruh konvensi IMO diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia (Tahun 2015 direncanakan ada 4 konvensi yang akan diratifikasi, yakni: BUNKERS 2001, AFS 2001, BWM 2004, dan MLC 2006). Bahkan sejak beberapa ke belakang sudah mengajukan diri untuk melakukan audit VIMSAS (*Voluntary IMO Member State Audit Scheme*), di mana VIMSAS akan menjadi mandatory di Tahun 2016. Selanjutnya per Tahun 2017 seluruh pelaut juga sudah harus membekali diri dengan sertifikat yang sesuai dengan Amandemen Manila STWC 2010.

Pemenuhan (*compliance*) atas seluruh konvensi IMO merupakan salah satu prasyarat akan daya saing industri pelayaran nasional, karena baik kapal, pelaut, pelabuhan, galangan kapal ataupun entitas lainnya terkait pelayaran akan lebih mudah diterima di seluruh negara di belahan dunia manapun.

8) United Nations Sustainable Development Goals (UN-Sdgs)

Millenium Development Goals (MDGs) yang dicanangkan dalam Sidang PBB Tahun 2000 akan dievaluasi capaian akhir targetnya di Tahun 2015, sebagai kelanjutannya ditetapkan SDGs sebagai pola dasar pembangunan dunia setelah Tahun 2015 (hasil

kesepakatan Konferensi PBB tentang Pembangunan Berkelanjutandi Rio de Janeiro pada bulan Juni 2012 (Rio + 20).

Agenda pembangunan Dunia setelah Tahun 2015, termasuk transportasi laut, diharapkan mempertimbangkan agenda SDGs tersebut terutama aplikasi dari konsep *green economy*, pengentasan kemiskinan, serta sarana pelaksanaan agenda bersama dalam keuangan, akses dan transfer teknologi, *capacity buildings*.

1.2.1.2 Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional

Perencanaan penyelengggaraan transportasi laut sebagai bagian dari agenda besar pembangunan nasional, harus secara baik mengelaborasi berbagai perkembangan sektor-sektor strategis lain, sehingga fungsi layanan yang dihasilkan dapat secara efisien dan efektif mendorong pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan nasional. Beberapa perkembangan lingkungan strategis nasional tersebut dijelaskan pada beberapa butir berikut ini.

1) Aspirasi Pertumbuhan Ekonomi Nasional

Sebagaimana dituangkan dalam dokumen RPJPN (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional) 2005-2025 (UU No. 17 Tahun 2005) bahwa Indonesia menginginkan keluar dari jebakan negara ekonomi menengah (*middle income trap*) pada Tahun 2025 di mana pada waktu itu PDB perkapita Indonesia sudah menembus angka USD 12.000. Untuk mencapai target tersebut dibutuhkan pertumbuhan ekonomi nasional 6-7% per tahun(*sumber: McKinsey, 2013*).

Konsekuensi dari aspirasi pertumbuhan ekonomi tersebut terhadap transportasi laut cukup jelas, di mana (1) untuk membantu pencapaian target pertumbuhan ekonomi tersebut, maka transportasi laut harus berperan sebagai pendorong ekonomi nasional, dan (2) selanjutnya transportasi laut harus memberikan layanan yang prima dan berorientasi pada pengguna (*user oriented*) karena keberadaan golongan kelas ekonomi menengah ke atas di Indonesia akan tumbuh pesat.

2) Kesenjangan Ekonomi Nasional

Didalam sejarah Indonesia *modern* beberapa dekade kebelakang, Kawasan Barat Indonesia (KBI) - Jawa, Sumatera, and Bali- telah menjadi *hegemony*dalam menyumbang PDB nasional sedangkan Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang sangat kaya akan sumber daya alam, laut, hutan, dan mineral, seolah-olah hanya menjadi pelengkap.

Bappenas (2012) menyatakan bahwa sesenjangan ekonomi antar wilayah masih terjadi dalam beberapa tahun ke depan, dimana KBI (Sumatera dan Jawa) masih akan menyumbang 82,40% dari total PDRB Nasional, sedangkan KTI secara keseluruhan hanya menyumbang sekitar 17,60% PDB Nasional di Th 2012.

Transportasi laut, sebagai media konektivitas antar Pulau perlu diposisikan sebagai jembatan untuk mengentaskan kesenjangan tersebut dengan menyediakan kesempatan yang sama diantara wilayah yang ada di Indonesia untuk berinteraksi dan bertumbuh ekonominya. Namun demikian, tantangannya adalah bahwa *imbalance traffic* yang

selama ini menjadi penyebab mahalnya biaya transportasi laut (karena minimnya *return cargo*) akan tetap ada dalam beberapa tahun mendatang.

3) Pemerataan Penyebaran Penduduk

UNFPA-Bappenas(2014) merilis data tentang proyeksi pertumbuhan penduduk Indonesia sampai dengan tahun 2035 di mana pada waktu itu jumlah penduduk penduduk sudha menembus angka 306 juta jiwa. Diperkirakan pada Tahun 2019 jumlah penduduk Indonesia akan mencapai 271 juta jiwa dengan penyebaran penduduk yang tidak merata, dimana sekitar 56%-nya tinggal di Pulau Jawa dan proporsi penduduk perkotaan di Indonesia akan terus bertambah, Tahun 2020 sekitar 56,7%.

Padatnya Pulau Jawa akan menjadi peluang bagi pengembangan *Short Sea Shipping* di Area tersebut, sehingga beban jalan dapat dikurangi secara signifikan. Intensitas pelayaran perintis dan PSO perlu ditingkatnya agar setiap titik di wilayah Indonesia memiliki akses yang merata terhadap pasar ekonomi maupun layanan sosial lainnya.

4) Terbatasnya Kapasitas Pendanaan Pemerintah

Hasil studi Bappenas (2014) menyatakan bahwa kebutuhan pembangunan infrastruktur transportasi di Indonesia untuk perioda Tahun 2015-2019 mencapai angka lebih dari 1869 Trilyun. Kebutuhan biaya dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur tersebut berada dalam situasi keuangan pemerintah yang kurang menguntungkan, di mana dengan beban biaya hutang dan subsidi yang cukup besar, maka celah fiskal (*fiscal space*) yang dimiliki Pemerintah untuk meningkatkan kapasitas pendanaan infrastruktur relatif terbatas, share pemerintah diperkirakan maksimal hanya sekitar 30% dari kebutuhan.

Hal itu menandakan perlunya pemanfaatan berbagai sumber pembiayaan alternatif melalui berbagai skema *innovative financing*, termasuk dalam pengembangan infrastruktur transportasi laut. Skema standar proyek KPS (kerjasama pemerintah dan swasta) dengan berbagai variannya tetap harus didorong implementasinya di sub sektor transportasi laut, termasuk beberapa alternatif lainnya: sukuk berbasis proyek, PBAS (*performance based annuity scheme*), dan lain sebagainya).

Penguatan perencanaan, regulasi dan kelembagaan, serta penjaminan pemerintah atas proyek infrastruktur akan menjadi kunci keberhasilan pemerintah dalam menarik sumber-sumber pembiayaan baru, terutama dari swasta, dalam pengembangan transportasi laut di masa yang akan datang.

6) Kemajuan Pelaksanaan Reformasi Birokrasi

Berbagai tantangan dalam pembangunan nasional ke depan yang semakin berat, bagaimanapun juga harus mampu dijawab oleh Pemerintah, sebagai nahkoda bangsa Indonesia, melalui perwujudan tata kelola pemerintah yang baik (*good governance*). Program reformasi birokrasi akan menjadi sangat relevan dalam 5 tahun ke depan.

Sesuai Perpres No. 81 Tahun 2010 tentang tentang *Grand Design* Reformasi Birokrasi 2010-2025 maka agenda reformasi birokrasi akan terus berlanjut di mana dalam 5 tahun ke depan akan masuk ke babak baru dengan diimplementasikan berbagai agenda reformasi perioda sebelumnya.

Ditjen Perhubungan Laut, sebagai lembaga pemerintahan, perlu secara konsisten menerapkan proses reformasi birokrasi ini. Layanan yang baik, investasi yang efisien, serta daya saing transportasi laut yang meningkat, akan dapat diwujudkan oleh birokrasi Ditjen Perhubungan Laut yang professional dan beriorientasi kepada publik.

1.2.1.3 Perkembangan Lingkungan Strategis Transportasi Laut

Sebagaimana diamanatkan dalam pertimbangan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa pelayaran sebagai sistem transportasi nasional yang harusdikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien,serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yangmantap dan dinamis. Oleh karenanya pengembangan transportasi laut dalam 5 tahun ke depan harus secara sinergis memperhatikan berbagai perkembangan transportasi laut secara keseluruhan.
Atas telaahan terhadap kondisi eksisting dan perkembangan lingkungan strategis sebelumnya, maka akan terdapat beberapa permasalahan penting yang menjadi isu strategis di bidang perhubungan laut yang perlu diselesaikan dalam perioda Renstra 2015-2019 sebagai prasyarat untuk mewujudkan kondisi dan kinerja transporatsi laut nasional sebagaimana yang diharapkan.

Isu strategis tersebut akan dibahas dalam 9 kelompok elemen pembentuk sistem transportasi laut nasional, yakni: regulasi, kelembagaan, tata laksana, SDM, sarana dan prasarana, investasi dan pendanaan, industri pelayaran, faktor penunjang, dan kinerja layanan. Pada beberapa butir berikut disampaikan pembahasan mengenai isu strategis tersebut.
Berikut ini disampaikan beberapa perkembangan lingkungan strategis pada sektor transportasi laut.

1) Pelengkapan Struktur Dan Efektivitas Pelaksanaan Regulasi

Untuk mewujudkan penyelenggaraan transportasi laut yang efektif dan efisien serta memenuhi standar internasional maka diperlukan perangkat regulasi yang lengkap dan terstruktur sebagai instrumen bagi Pemerintah (c.q Ditjen Perhubungan Laut) dalam menjalankan fungsinya sebagai regulator/pembina pelayaran nasional seperti yang diamanatkan pada UU No. 17 Tahun 2008.

Isu mengenai pembentukan struktur regulasi yang kuat dan lengkap dari regulasi di bidang perhubungan laut akan menjadi kebutuhan utama dalam perioda Renstra 2015-2019. Sejak ditetapkannya UU No. 17 Tahun 2008 sudah cukup banyak regulasi pelaksanaan yang sudah ditetapkan, namun masih terdapat 3 substansi yang perlu diatur dalam bentuk PP yang belum ditetapkan, yakni PP *Sea and Coast Guard* dan revisi dari PP Kepelautan dan PP Perkapalan.

Selain itu, masih diperlukan sejumlah penetapan dan pembaruan dari regulasi pada level PM/SK Dirjen, diantaranya terkait: garis muat, desain dan pembangunan kapal, Jaringan trayek angkutan laut, penguasaan kapal, sistem permodalan kapal, keagenan kapal, standar pelayanan angkutan perintis dan penugasan, pedoman penyusunan masterplan pelabuhan, dlsb).

Di masa datang, kebutuhan ratifikasi untuk seluruh konvensi internasional yang dikeluarkan oleh IMO yang selalu berkembang (terutama: STWC, MARPOL, SOLAS) perlu untuk terus diupayakan. Hal ini dikarenakan IMO memiliki arah kebijakan membantu negara-negara berkembang dalam mengimplementasikan instrumen-instrumen terkait keselamatan, keamanan, perlindungan lingkungan maritim yang dikeluarkannya dan juga membantu negara-negara berkembang dalam pencapaian MDGs (Resolution A.1060(28) tentang *STRATEGIC PLAN FOR THE ORGANIZATION (FOR THE SIX-YEAR PERIOD 2014 to 2019*), arah strategis organisasi IMO yang salah satunya adalah *the importance of capacity building in ensuring universal and uniform application of IMO instruments)*

Sementara itu, untuk dalam negeri, penyempurnaan regulasi dan aplikasi dari NCVS (*Non-Convention Vessel Standart*) yang masih bersifat *living document* perlu segera dituntaskan.

Selain isu tentang struktur dan kelengkapan regulasi, efektivitas pelaksanaan regulasi di lapangan juga perlu menjadi perhatian. Berbagai upaya sosialiasi regulasi kepada stakeholders (termasuk UPT di lapangan) sangat perlu untuk dilakukan, mengingat sejumlah regulasi terkait dengan konvensi internasional maupun penataan sistem pelayanan akan banyak mengalami perkembangan.

Untuk memastikan bahwa regulasi tersebut dilaksanakan secara tepat dan konsisten di lapangan, maka perlu dikembangkan sistem reward and punishment sehingga efektivitas penindakan akan berdampak lebih luas bagi peningkatan layanan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran serta upaya perlindungan lingkungan maritim. Selain itu, perlu dilengkapi berbagai kebutuhanperangkat kelembagaan serta SDM, sarana, dan prasarana dari pelaksanan lapangan, sehingga proses pengawasan dan penegakan aturan dapat dijalankan sebagaimana mestinya.

2) Penuntasan Agenda Transformasi Dan Penguatan Kelembagaan

Perlu diakui bahwa fungsi pembinaan yang dilakukan Ditjen Perhubungan berikut dengan jajaran UPT di lapangan sesuai amanat UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran masih perlu ditingkatkan optimalisasinya, khususnya dalam memastikan terpenuhi standar keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim, serta dalam mendorong perbaikan kinerja layanan maupun kemajuan industri pelayaran nasional.

Dalam konteks otonomi daerah, fungsi pembinaan yang dilakukan oleh Pemda untuk pelayaran rakyat juga masih belum dapat dijalankan sesuai harapan, berkaitan dengan keterbatasan sumber daya Pemda untuk menjalankannya.

Kelembagaan yang dibentuk antar operator dan pelaku bisnis (seperti: INSA, PELRA, IPERINDO, API, dll) sepertinya juga perlu mendapatkan pembinaan dari Pemerintah agar terwujud kerjasama antar operator yang lebih baik dan produktif. Sampai saat ini forum IRMK, aplikasi INSW/Inaport, maupun bentuk kerjasama dalam investasi dan operasional lainnya diantara pelaku bisnis belum cukup tampak kemajuannya.

Dalam kancah global, peningkatan kerjasama internasional/regional masih perlu ditingkatkan terutama dalam penyelenggaraan layanan di bidang pelayaran, khususnya dalam penyelenggaraan dan pengawasan di sepanjang ALKI, jaringan pelayaran

internasional, pengusahaan pelabuhan, penanggulangan pencemaran dan bencana. Selain itu efektivitas kerjasama internasional juga perlu ditingkatkan yang dilakukan dalam melindungi tenaga kerja pelaut dan perusahaan pelayaran nasional sebagai salah satu aset negara yang vital.

Upaya koordinasi internal di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut juga perlu ditingkatkan untuk meningkatkan efektivitas kebijakan dan regulasi yang ditetapkan. Perlu adanya sinkronisasi dalam perencanaan kegiatan, khususnya diantara bidang kepelabuhanan, bidang lalu lintas dan angkutan laut serta kenavigasian dalam menyediakan sarana dan prasarana yang terpadu. Selain itu berbagai upaya sosialisasi maupun lokakarya perlu terus dilakukan dalam rangka mewujudkan kesamaan persepsi dalam menjalankan tugas di lapangan terutama yang menyangkut bidang keamanan dan keselamatan serta perlindungan lingkungan maritim antar unit kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut (Ditkappel, DItKPLP, Syahbandar, OP, dan KSOP).

Efektivitas koordinasi antar instansi dalam rangka pengembangan sarana dan prasarana transportasi laut juga perlu diperhatikan, sehingga terdapat keserasian dalam penyediaan jaringan maupun pemanfaatan dari infrastruktur perhubungan laut yang telah dibangun (industri, pertanian, perdagangan, pariwisata, pertambangan, dlsb). Hal ini menjadi sangat relevan karena dalam Pemerintahan Jokowi-JK dibentuk Kementerian Koordinasi Kemaritiman sehingga berbagai kendala koordinasi diharapkan dapat dikomunikasikan dan diselesaikan secara lebih efisien, khususnya dalam pembagian kewenangan sertifikasi kapal dan awak kapal, penjagaan keamanan wilayah perairan, perlindungan lingkungan maritim, penataan dan pemanfaatan ruang perairan, dan lain sebagainya.

Pembenahan dan penguatan kelembagaan internal di Ditjen Perhubungan Laut, khususnya penguatan *regulatory-body* yang dibentuk pasca UU No. 17 Tahun 2008, terutama Syahbandar, Otoritas Pelabuhan, dan KSOP sehingga perannya untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta pembinaan pengusahaan di pelabuhan dapat berjalan sebagaimana mestinya.

Kajian mengenai kecukupan jumlah/lokasi dan struktur organisasi UPT (Unit Pelaksana Teknis) di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut perlu dilakukan, karena dengan lingkup cakupan wilayah yang sangat besar maka efektivitas kinerja dari UPT merupakan ujung tombak keberhasilan dari pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Perhubungan Laut secara keseluruhan.

3) Efektivitas Tata Kelola Dan Tata Laksana

Ditjen Perhubungan Laut yang memiliki tugas untuk melakukan pembinaan (pengaturan, pengendalian, dan pengawasan) untuk seluruh bidang pelayaran di seluruh wilayah Indonesia. Oleh karenanya ujung tombak kinerjanya sangat tergantung dari kinerja 323 UPT yang menyebar di seluruh Indonesia.

Dengan demikian, kelengkapan dan kualitas penyediaan SOP/Juklak/Juknis bagi pelaksanaan kegiatan teknis di lapangan menjadi sangat penting. Sejumlah usulan untuk penyediaan perangkat kerja tersebut perlu diakomodir, diantaranya: petunjuk teknis penyusunan Rencana Induk Pelabuhan dan DLKr/DLKp, prosedur tetap pelaksanaan pemanduan, standarisasi sistem pengoperasian dan pemeliharaan SBNP, prosedur tetap

kegiatan SAR, SOP pelaksanaan kegiatan pengamanan dan penertiban di pelabuhan, pelaksanaan pemeriksaan kelaiklautan kapal dan standar proses pelayanan di pelabuhan.

Berkaitan dengan efektivitas pelaksanaan ketentuan tatalaksana tersebut di lapangan, diperlukan kajian kebutuhan dan upaya pemenuhan dari SDM, sarana, dan prasarana untuk pelaksanaannya, serta dilakukan sosialisasi kepada stakeholders terkait di lapangan, khususnya sektor terkait (industri, oil and gas, kelautan dan perikanan, pariwisata, dll) agar memahami berbagai ketentuan di bidang pelayaran (khususnya berkenaan dengan perlindungan lingkungan maritim).

Kendala operasional yang sering muncul dan perlu ditangani dalam perioda 5 tahun ke depan adalah pengintegrasian sistem layanan, terutama untuk kepelabuhanan dan sertifikasi kapal dan pelaut. Integrasi sistem layanan antar instansi di pelabuhan akan banyak membantu pengurangan *dwelling time* di pelabuhan utama di Indonesia, misalnya: perizinan LARTAS, pelaksanaan layanan 24/7, pemeriksaan fisik, pendataan *cargo manifest*, karantina dan kepabeanan).

Keseragaman proses dan pendataan juga diperlukan dalam perizinan di bidang angkutan, sertfikasi, dan kepelabuhanan yang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Laut (di Pusat), dengan UPT di Daerah, dan Pemda, termasuk juga dengan BKI (Biro Klasifikasi Indonesia). Hal ini diperlukan untuk menjamin kepastian syarat, prosedur, waktu layanan, dan afirmasi dari dokumen yang dihasilkan.

4) Pemenuhan Kebutuhan Kuantitas dan Kompetensi SDM

Meskipun beban anggaran pemerintah untuk anggaran rutin sudah cukup besar dan da wacana untuk melakukan moratorium penerimaan PNS, namun berdasarkan kajian pengembangan SDM Perhubungan Laut (2013) masih dibutuhkan penambahan jumlah pegawai khususnya untuk petugas teknis di lapangan dan dalam mengantisipasi pegawai yang memasuki masa pensiun. Dalam 5 tahun ke depan masih diperlukan pemenuhan kebutuhan SDM untuk pelaut bagi awak kapal negara, aparatur pengelola pelabuhan (OP maupun UPP), teknisi menara suar, penjaga SBNP, operator SROP dan VTS, serta petugas pengukuran dan pendaftaran kapal.

Berkaitan dengan kualitas dan kompetensi SDM aparatur Ditjen Perhubungan Laut yang masih memerlukan bekal peningkatan kompetensi untuk disesuaikan dengan bidang tugas dan regulasi terkini, terutama untuk petugas pengelola pelabuhan (di OP maupun UPP), Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) serta Pejabat Pembuat Komitmen (PPK), teknisi menara suar, penjaga SBNP, operator SROP dan VTS, awak kapal kenavigasian; serta SDM aparatur di bidang perlindungan lingkungan maritim dan penanggulangan bencana serta pelayanan kepelabuhanan.

Efektivitas pelaksanaan diklat yang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Laut dalam rangka peningkatan dan penyegaran kompetensi SDM aparatur perlu dijaga, antara lain dengan melakukan penyempurnaan dan penyesuaian materi diklat/bimtek disesuaikan dengan perkembangan regulasi/konvensi internasional, perkembangan teknologi, dan kondisi di lapangan terkini.

Untuk SDM pelaut maupun operator pelabuhan erta unit usaha terkait pelayaran yang lainnya, diperkirakan masih diperlukan tambahan dari sisi kuantitas maupun pemenuhan persyaratan kompetensinya. Dalam perioda Renstra 2015-2019 perlu dilakukan pemetaan terhadap kebutuhan SDM industri pelayaran nasional serta strategi pemenuhannya. Bahkan tidak menutup kemungkinan bahwa Indonesia dapat menjadi pemasok SDM di bidang pelayaran secara internasional jika standar internasional mengenai pendidikan, pelatihan, serta sertifikasi dapat dipenuhi.

5) Pemenuhan Kebutuhan Dan Keandalan Sarana Dan Prasarana

Sebagaimana dijelaskan pada **Bagian 1.1.2.2** bahwa dalam kondisi eksisting di setiap bidang pelayaran masih membutuhkan adanya pemenuhan kebutuhan (kuantitas) serta peningkatan keandalan (kualitas) dari sarana dan prasarana agar dapat memberikan kinerja sebagaimana yang diharapkan.

Dari sisi armada pelayaran nasional, ditengarai bahwa rata-rata umur kapal sekitar 20-25 tahun (*sumber: STRAMINDO, 2004*), sementara itu jika dilihat dari ukuran kapal (*Dwt*) relatif kecil-kecilsesuai dengan karakteristik demand yang ada (*sumber: UNCTAD, 2013*), sedangkan untuk kapal perintis belum semuanya bertipe kapal penumpang atau penumpang dan barang. Diperlukan upaya cukup signifikan untuk menyesuaikan jenis dan ukuran kapal dengan kondisi geografis/perairan, iklim, dan jenis muatan yang akan berkembang di tahun-tahun mendatang.

Dari sisi penyediaan infrastruktur pelabuhan, WEF 2013-2014 memberikan nilai kualitas infrastruktur pelabuhan di Indonesia dengan skor 3.9 (rangking 89 dunia), hal ini senada dengan laporan pencapaian WT/AT/ET yang belum mencapai target keseluruhan di 48 pelabuhan. Sementara itu kedalaman kolam pelabuhan dan kinerja pelabuhan nasional masing kalah bersaing dibandingkan dengan pelabuhan strategis lainnya di ASEAN (*sumber: McKInsey, 2013*).

Dari sisi kenavigasian, kecukupan pemenuhan kebutuhan SBNP, SROP-GMDSS, VTIS, LRIT, serta kapal kenavigasian dan fasilitas operasinya belum mencapai angka 75%, meskipun keandalannya sudah cukup memadai (di atas 95%). Selain itu, berbagai fasilitas kerja untuk pangkalan PLP, OP/KSOP, dan Syahbandar perlu dilengkapi dan diperbarui sesuai perkembangan teknologi terkini.

Sistem pendataan kondisi sarana dan prasarana yang dikuasai oleh Ditjen Perhubungan Laut perlu segera dikembangkan dan diintegrasikan, sehingga informasi terkini mengenai kondisi teknis serta operasionalnya, termasuk efektivitas penyeberannya dapat dipantau.

6) Strategi Investasi Dan Skema Pendanaan

Upaya peningkatan kinerja layanan maupun daya saing industri pelayaran nasional dalam 5 tahun ke depan, tentu saja membutuhkan jumlah biaya investasi yang sangat besar. Bappenas (2014) memperkirakan kebutuhan investasi infrastruktur (sarana dan prasarana) di sub sektor perhubungan laut mencapai angka lebih dari 400 Trilyun, dengan *trend* alokasi APBN saat ini maka maksimal hanya dapat memikul kebutuhan investasi tersebut sekitar 20-30%.

Pelibatan swasta di bidang pelayaran masih belum mudah dilakukan di Indonesia, dukungan perbankan komersial masih kurang memadai mengingat pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang *slow yielding* dan *high risk*. Bahkan untuk pengembangan sejumlah fasilitas pelabuhan komersial masih diperlukan tangan pemerintah (apalagi untuk kategori proyek strategis nasional) karena skema KPS belum sepenuhnya dapat dijalankan. Diperlukan penciptaan iklim dan kepastian usaha yang lebih baik di bidang pelabuhan dan angkutan laut agar investasi swasta dapat dengan sendirinya masuk ke bisnis ini.

Dalam kondisi tersebut di atas, ketergantungan terhadap APBN menjadi cukup besar, termasuk dalam membangun pelabuhan perintis serta subsidi operasional layanannya, karena Peran Pemda juga belum dapat diandalkan.

Dengan beban kebutuhan pengembangan infrastruktur dan layanan transportasi laut yang begitu besar, menyebabkan adanya ketidakseimbangan dalam proporsi alokasi APBN Ditjen Perhubungan Laut, di mana alokasi untuk kegiatan pengembangan pelabuhan, pengerukan dan layanan angkutan laut mengambil porsi hampir 2/3 dari APBN Ditjen, sedangkan untuk keselamatan dan keamanan hanya sekitar 1/8.

Penyelesaian status aset dan BMN (Barang Milik Negara) yang dikuasai oleh Ditjen Perhubungan Laut perlu menjadi prioritas dalam 5 tahun ke depan, khususnya penguasaan aset di pelabuhan komersial perlu dituntaskan agar sistem konsesi dapat dijalankan.

Selain itu, perlu juga dikembangkan sistem pengelolaan penerimaan Negara Bukan Pajak di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut dan dikaji potensi pengembangan BLU (Badan Layanan Umum) untuk beberapa UPT yang memungkinkan.

7) Tingginya Biaya Transportasi Dan Logistik Nasional

Pada Tahun 2014, *World Bank* merilis data bahwa LPI (*Logistics Performance Index*) Indonesia berada pada rangking 53 dunia, dengan skor 3,08. Sedangkan perkiraan total biaya logistik Indonesia masih sangat tinggi, yakni di atas 25% dari PDB, dengan komposisi 12,04% untuk biaya transportasi, 9,47% untuk biaya persediaan (*inventory*), dan 4,52% untuk biaya administasi. Di mana dari total biaya transportasi tersebut, transportasi laut menyumbang sekitar 1/5-nya (sedangkan transportasi jalan sekitar 7/10 bagian).

Bagaimanapun juga, data diatas menunjukkan bahwa biaya logistik (termasuk di dalamnya biaya transportasi) di Indonesia masih relatif tinggi, bahkan dibandingkan beberapa negara tetangga seperti Singapura (8%), Malaysia (13%), dan Thailand (20%). Transportasi laut memiliki peran penting dalam penurunan biaya logistik tersebut, karena kemampuan angkut yang besar dan daya jelajah yang luas akan dapat menghasilkan efisiensi dari *economic-of-scale* jika sistem jaringan pelayaran maupun interkoneksi di pelabuhan dapat dioptimalkan kinerjanya.

8) Daya Saing Industri Pelayaran Nasional

Di era global mendatang, daya saing pelaku usaha di industri pelayaran nasional akan sangat menentukan keberhasilan Indonesia dalam menyediakan konektivitas global maupun nasional. Oleh karenanya sesuai kebijakan dalam UU No. 17 Tahun 2008 pemberdayaan industri pelayaran akan menjadi agenda besar dalam Renstra 2015-2019.

Daya saing dengan moda transportasi lain belum cukup menggembirakan, di mana peran angkutan laut baru sekitar 5,7% untuk angkutan barang dan 0,9% untuk angkutan penumpang (sumber: data ATTN 2011). Ekonomi biaya tinggi di transportasi laut masih dirasakan, *World Bank* (2014) menyatakan bahwa pengiriman peti kemas dari Jakarta ke Padang, Banjarmasin, dan Jayapura jauh lebih mahal dibandingkan pengiriman eksport ke Singapura atau bahkan ke Guangzhou sekalipun. Kebijakan fiskal dan tarif serta sistem pengusahaan yang efektif akan menjadi instrumen pokok dalam meningkatkan daya saing antar moda ini. Pengembangan *short-sea shipping* di Pantai Timur Sumatera dan Pantura Jawa dan jaringan tol laut Belawan-Tanjung Priok-Tanjung Perak-Makassar-Sorong diharapkan dapat mendongkrak peran transportasi laut dalam perangkutan nasional.

Penerapan asas*cabotage* melalui Inpres No. 5 Tahun 2005 telah berhasil menumbuhkan industri jasa angkutan laut nasional, hingga mampu mendominasi hampir seluruh pangsa angkutan laut dalam negeri. Namun menghadapi MEA 2015, kekuatan industri angkutan laut nasional akan diuji, karena pada kenyataannya pangsa muatan luar negeri sampai dengan saat ini belum beranjak jauh dari 10% yang dikuasai armada nasional.

Mandat penghapusan monopoli dalam pelayanan pelabuhan sesuai amanat UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, belum dapat sepenuhnya dilaksanakan hingga saat ini. Seluruh pelabuhan komersial (111 pelabuhan) dioperasikan oleh BUMN Pelindo I s.d IV. Kondisi ini menyebabkan belum terwujudnya persaingan sehat dalam penyediaan layanan pelabuhan dan cenderung menyebabkan penerapan tarif yang *excessive* di mana hasil survey menyatakan 50-60% biaya angkutan laut merupakan komponen dari tarif jasa kepelabuhanan.

9) Peningkatan Konektivitas Dan Kinerja Layanan Transportasi Laut

Hasil akhir (*end result*) yang menjadi tujuan dari penyelenggaraan transportasi laut sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 adalah memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barangmelalui perairan dengan mengutamakan dan melindungiangkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatanperekonomian nasional. Secara bertahap tujuan nasional tersebut diupayakan dicapai dengan mengembangkan jaringan pelayaran dan penyediaan fasilitas pelabuhan serta sistem kenavigasian untuk menjamin kelancaran dan keselamatan layanan.

Penguatan konektivitas sudah menjadi isu nasional, regional, bahkan global. Dokumen MP3EI dan Sislognas menjadi konektivitas sebagai jargon pembangunan nasional. MEA dan APEC menjadikan konektivitas dalam arti luas sebagai *tag-line* dari upaya penyatuan kekuatan ekonomi antar negara sewilayah.

Untuk sebuah negara kepulauan seperti Indonesia, tidak berlebihan jika transportasi laut dijadikan sebagai tulang punggung perwujudan konektivitas nasional. Presiden terpilih

2015-2019 menggunakan istilah tol laut sebagai representasi dari jaringan pelayaran berkapasitas tinggi sebagai *axis* yang menghubungkan wilayah Barat dan Timur Indonesia. Perwujudan tol laut dalam 5 tahun ke depan membutuhkan investasi pada pendalaman kolam pelabuhan di setiap pelabuhan singgah (menjadi minimal 15 meter) serta penyediaan armada kapal peti kemas berukuran besar (di atas 3000 TEUs) berikut dengan penataan jaringan pelayaran menjadi sistem *hub and spoke*.

Layanan untuk pulau terpencil, terluar, dan teringgal saat ini sudah diupayakan melalui angkutan laut perintis. Ke depan tetap diperlukan perluasan dan peningkatan kinerja layanan angkutan laut peti kemas, karena saat ini baru sekitar 30% kawasan tertinggal yang ditetapkan Kementerian PDT yang sudah terlayani dan round voyagenya masih terlalu panjang (sekitar 14 hari).

Daya saing pelabuhan nasional juga perlu ditingkatkan, terutama dalam menghadapi MEA/AEC Tahun 2015 serta pasar terbuka APEC di Tahun 2020. Standar layanan AT/WT/ET sesuai SK Dirjen perlu diperluas implementasinya ke seluruh pelabuhan komersial, *dwelling time* perlu diturunkan di sejumlah pelabuhan strategis, serta sistem layanan terintegrasi perlu dikembangkan agar dapat terkoneksi dengan pelabuhan lain sedunia.

Kinerja layanan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim juga perlu ditingkatkan. Standarisasi sistem kerja, pemenuhan regulasi secara konsisten di lapangan, serta optimalisasi fungsi pembinaan perlu ditingkatkan agar terwujud layanan yang berkualitas dunia, sehingga seluruh elemen pelayaran nasional dapat bersaing di era global.

10) Dampak Energi Dan Lingkungan dari Sektor Transportasi

Diperkirakan pada Tahun 2012, transportasi mengkonsumsi BBM bersubsidi sekitar 42 juta KL, dan menyumbang 60-70% emisi gas rumah kaca. DI masa datang isu energi dan lingkungan akan semakin relevan dengan semakin langkanya sumber energi dan menurunnya daya dukung lingkungan.

Indonesia melalui RAN-GRK (Perpres No. 61 Tahun 2011) berkomitmen untuk menurunkan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) pada tahun 2020 sebesar 26% dengan upaya sendiri jika dibandingkan dengan garis dasar pada kondisi BAU (*baseline*). Meskipun sumbangan transportasi laut terhadap emisi gas buang relatif kecil dibandingkan moda jalan, namun berbagai upaya penurunan tingkat emisi serta pencegahan pencemaran maritim dari kegiatan pelayaran tetap menjadi agenda penting dalam 5 tahun ke depan.

Menindaklanjuti Perpres No. 61 Tahun 2011, Kementerian Perhubungan menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 201 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Perhubungan (RAN-GRK Perhubungan) dan Inventarisasi GRK Sektor Perhubungan Tahun 2010-2020. Cakupan RAN-GRK sub sektor transportasi laut meliputi: (a) Pemakaian bahan bakar di kapal (Penurunan emisi karbon dioksida, sulfur oksida dan nitrogen oksida) (program IMO dalam MEPC); (b) Modernisasi Kapal (KAPAL BARU); (c) Pengembangan Eco Seaport (GREEN PORT); (d) - Efisiensi manajemen operasional pelabuhan; (e) Peningkatan

pengawasan lingkungan laut; (f) Prediksi cuaca yang akurat; (g) Penataan alur pelayaran, antara lain untuk menciptakan rute lintasan terpendek dan aman.

11) Isu Gender Dan Anak Berkebutuhan Khusus

Penyusunan Renstra sebagai dasar untuk menyusun rencana pembangunan yang demokratis dan berkeadilan di bidang transportasi penting untuk mengintegrasikan aspek gender dan aspek sosial inklusif lainnya. Perencanaan pembangunan di bidang transportasi laut perlu mendorong terciptanya peran yang setara antara laki-laki dan perempuan dan kelompok masyarakat lain yang berkebutuhan khusus sehingga aspirasi, kebutuhan dan kepentingan mereka dapat terakomodir dengan baik.
Penyediaan layanan dan sarana transportasi laut yang berperspektif gender juga berarti mempertimbangkan dan mengakomodir permasalahan orang-orang atau kelompok masyarakat yang berkebutuhan khusus. Termasuk dalam hal ini adalah kebijakan perlindungan dan layanan transportasi laut bagi lansia, penyandang cacat, perempuan khususnya perempuan hamil dan balita. Penyediaan layanan dan sarana tersebut mempertimbangkan beberapa aspek yaitu aspek aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keterjangkauan. Aspek keamanan sering menjadi persoalan bagi perempuan, anak-anak, lansia bahkan penyandang cacat. Layanan dan sarana transportasi seyogyanya dapat diakses secara aman oleh mereka termasuk aman dari segala tindak kriminalitas dan kekerasan seksual.

12) Dukungan Faktor Penunjang Lintas Sektoral

Pengembangan infrastruktur dan layanan transportasi merupakan aktivitas kompleks dan multi *stakeholders*, sehingga dukungan dari berbagai pihak mutlak diperlukan. Penyelesaian masalah hambatan dalam pengadaan lahan dan pengelolaan aset, pemanfaatan ruang maritim, koordinasi patroli, dukungan lembaga keuangan dalam investasi, serta dukungan publik akan sangat membantu perkembangan penyediaan layanan transportasi laut di Indonesia.

Secara lintas sektoral diperlukan sinergi kebijakan dan implementasi kegiatan dari berbagai Kementerian untuk mewujudkan transportasi laut nasional yang maju, modern, efisien dan berdaya saing. Diharapkan dengan dibentuknya Kementerian Koordinator Maritim berbagai upaya sinkronisasi akan lebih efektif dilakukan antar Kementerian dan Lembaga yang terkait.

Di era informasi ke depan, aplikasi teknologi terkini di bidang pelayaran juga akan menjadi faktor penting dalam peningkatan kinerja layanan transportasi laut. Pengembangan sistem database, sistem informasi dan komunikasi, serta pemanfaatan secara ekstensif TIK dalam transportasi laut perlu mendapatkan porsi perhatian khusus, karena para karakter pengguna dalam 5-10 tahun ke depan akan menginginkan akurasi informasi dan kualitas pelayanan yang sangat tinggi, dan itu hanya bisa terwujud jika dibantu oleh aplikasi TIK (teknologi informasi dan komunikasi) yang paripurna.

BAB II
VISI, MISI, ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TAHUN 2015 - 2019

BAB 2
VISI, MISI, ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TAHUN 2015 - 2019

2.1 VISI, MISI, ARAH KEBIJAKAN, SASARAN DAN STRATEGI NASIONAL

2.1.1 VISI DAN MISI PRESIDEN

Presiden menetapkan Visi dan Misi Pembangunan Tahun 2015-2019 yang secara politik menjadi bagian dari tujuan tercapainya masyarakat Indonesia yang adil dan makmur. Adapun visi pembangunan Tahun 2015-2019 adalah :

"Terwujudnya Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong"

Sedangkan upaya untuk mewujudkan visi tersebut adalah melalui 7 Misi Pembangunan, yaitu:

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;
2. Mewujudkan masyarakat maju, berkeseimbangan dan demokratis berlandaskan negara hukum;
3. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim;
4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju, dan sejahtera;
5. Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing;
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional;
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

2.1.2 AGENDA PRIORITAS PEMBANGUNAN (NAWA CITA)

Agenda prioritas pembangunan ini dimaksudkan untuk menunjukkan prioritas program pembangunan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Adapun kesembilan agenda prioritas pembangunan yaitu:

1. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara;
2. Membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis dan terpercaya;
3. Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan;

4. Memperkuat kehadiran negara dalam melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya;
5. Meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia;
6. Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional;
7. Mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakan sektor-sektor strategis ekonomi domestik;
8. Melakukan revolusi karakter bangsa;
9. Memperteguh kebhinekaan dan memperkuat restorasi sosial Indonesia.

2.1.3 SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL

Dalam rangka mewujudkan Visi dan Misi Presiden maka visi dan misi tersebut dijabarkan menjadi sasaran pembangunan nasional beserta indikator sektor transportasikhususnya yang terkait transportasi laut tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, sebagaimana pada tabel berikut ini.

Tabel 2.1 Sasaran dan Indikator RPJMN Tahun 2015-2019

NO	SASARAN	INDIKATOR
Penguatan Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan		
1.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda untuk mengurangi *backlog* maupun *bottleneck* kapasitas prasarana transportasi dan sarana transportasi antarmoda dan antarpulau sesuai dengan sistem transportasi nasional dan cetak biru transportasi multimoda	a) Meningkatnya kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan *feeder*;
		b) Pembangunan dan pengembangan 163 Pelabuhan non komersial sebagai sub *feeder* tol laut;
		c) *Dwelling time* pelabuhan;
		d) Pembangunan 50 kapal perintis dan terlayaninya 193 lintas angkutan laut perintis;
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional untuk mendukung konektivitas nasional,Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan konektivitas global	a) Meningkatnya pangsa pasar yang diangkut armada pelayaran niaga nasional melalui penguatan regulasi hingga 20% dan memberikan kemudahan swasta dalam penyediaan armada kapal;
		b) Meningkatnya jumlah armada pelayaran niaga nasional yang berumur <25 tahun hingga 50% serta meningkatnya peran armada pelayaran rakyat;
		c) Terselenggaranya pelayanan *Short Sea Shipping* yang terintegrasi dengan moda lainnya;
		d) Meningkatnya peran serta sektor swasta dalam pembangunan transportasi melalui

NO	SASARAN	INDIKATOR
		KPS atau investasi langsung;
		e) Terpisahkannya fungsi operator dan regulator serta pemberdayaan dan peningkatan daya saing BUMN transportasi;
		f) Meningkatnya SDM transportasi yang bersertifikat menjadi 2 kali lipat dibandingkan kondisi *baseline*;
		g) Terhubungkannya konektivitas nasional dengan konektivitas global melalui penyelenggaraan pelayanan transportasi lintas batas negara;
		h) Termanfaatkannya hasil industri transportasi nasional.
3.	Meningkatnya tingkat keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi	Menurunnya jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut menjadi kurang dari 50 kejadian/tahun;
4.	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) di sektor transportasi	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) sebesar2,982 juta ton CO2e untuk subsektor transportasi darat, 15,945 juta ton CO2e untuk subsektor transportasi udara, dan 1,127 juta ton CO2e untuk subsektor transportasi perkeretaapian hingga tahun 2020 melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim.
5.	Tersedianya layanan transportasi serta komunikasi dan informatika di perdesaan, perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya	Meningkatnya sistem jaringan dan pelayanan transportasi perdesaan;

2.1.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL

Sejalan dengan visi pembangunan "*Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong*", maka pembangunan nasional 2015-2019 diarahkan

untuk mencapai sasaran utama, yang salah satu sasaran pembangunan sektor unggulan adalah aspek maritim dan kelautan yang memuat upaya membangun konektivitas nasional.

Salah satu program Agenda Prioritas Pembangunan (Nawa Cita) yaitumeningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional dijabarkan kembali kedalam agenda pembangunan nasional, khususnya agenda pembangunan transportasi nasional, diantaranya adalah membangun konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan dan membangun transportasi massal perkotaan.

Infrastruktur penunjang konektivitas nasional baik berupa jaringan transportasi dan jaringan telekomunikasi, perlu diintegrasikan dengan pelayanan sarana intermoda transportasi yang terhubung secara efisien dan efektif, termasuk mendorong pembangunan konektivitas antarwilayah, sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia. Penyediaan infrastruktur transportasi dan telekomunikasi yang mendorong konektivitas akan menurunkan biaya transportasi dan biaya logistik, sehingga dapat meningkatkan daya saing produk, dan mempercepat gerak ekonomi. Kebijakan strategis untuk mewujudkan konektivitas nasional adalah:

1. Mempercepat pembangunan sistem transportasi multimoda;
2. Mempercepat pembangunan transportasi yang mendorong penguatan industri nasional untuk mendukung Sistem Logistik Nasional dan penguatan konektivitas nasional dalam kerangka mendukung kerjasama regional dan global;
3. Menjaga Keseimbangan Antara Transportasi Yang Berorientasi Nasional Dengan Transportasi Yang Berorientasi Lokal Dan Kewilayahan;
4. Membangun sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Khusus, Kompleks Industri, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi;
5. Mengembangkan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan melalui mitigasi dan adaptasi perubahan iklim maupun peningkatan keselamatan dan kualitas kondisi lingkungan;
6. Meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelengaraan pelayanan transportasi serta pertolongan dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi;
7. Meningkatkan kapasitas dan kualitas lembaga pengembangan sumber daya manusia.

2.1.4.1 Mempercepat Pembangunan Transportasi Yang Mendorong Penguatan Industri Nasional Untuk Mendukung Sistem Logistik Nasional Dan Penguatan Konektivitas Nasional Dalam Kerangka Mendukung Kerjasama Regional Dan Global

Pengembangan pasar dan industri transportasi nasional mempunyai dua aspek, yakni aspek industri jasa konstruksi nasional (termasuk pengembang, konsultan, kontraktor, jasa keuangan, jasa penasehat ahli) dan industri sarana dan alat-alat transportasi serta dengan pengembangan industri perangkat keras yakni alat-alat angkut atau sarana transportasi.Konektivitas nasional terdiri atas 4

(empat) komponen, yaitu Sislognas, Sistranas, pengembangan wilayah (RPJMN dan RTRWN) dan ICT. Keempat komponen tersebut harus diintegrasikan untuk mendukung perpindahan komoditas baik barang, jasa maupun informasi secara efektif dan efisien, melalui integrasi simpul dan jaringan transportasi inter-moda, komunikasi dan informasi serta logistik, serta penguatan konektivitas antara pusat pertumbuhan ekonomi dan industri, dan juga keterhubungan secara internasional terutama untuk memperlancar arus perdagangan internasional dapat dilakukan melalui strategi:

1. Penempatan transportasi laut sebagai tulang punggung sistem logistik nasional melalui pengembangan 24 pelabuhan strategis untuk mendukung tol laut yang ditunjang dengan fasilitas pelabuhan yang memadai serta membangun *short sea shipping/ coastal shipping* pada jalur logistik nasional yang diintegrasikan dengan moda kereta api dan jalan raya, terutama untuk mengurangi beban (*share*) angkutan jalan Sumatera-Jawa (Pelabuhan Paciran/Tanjung Perak, Pelabuhan Kendal/Tanjung Emas dan Pelabuhan Marunda/Tanjung Priok di Pulau Jawa serta Pelabuhan Panjang/Sumur di Pulau Sumatera).
2. Pembangunan sarana dan prasarana serta industri transportasi melalui Pengembangan pelabuhan hub internasional Kuala Tanjung dan Bitung.
3. Percepatan penyelenggaraan kegiatan-kegiatan prioritas konektivitas ASEAN dalam kerangka penguatan konektivitas nasional dengan tetap mempertahankan ketahanan dan daya saing perekonomian nasional.

2.1.4.2 Menjaga Keseimbangan Antara Transportasi Yang Berorientasi Nasional dengan Transportasi Yang Berorientasi Lokal dan Kewilayahan

Wilayah Indonesia yang cukup luas, letak Indonesia yang cukup strategis, serta kondisi geografis yang cukup unik dibandingkan dengan negara-negara lainnya, menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara besar jika dilihat dari sisi luas wilayah dan jumlah penduduk. Sebagai negara kepulauan yang dibatasi lautan, menjadikan pembangunan transportasi di Indonesia adalah suatu tantangan. Tantangan yang harus dihadapi adalah bagaimana menyediakan layanan transportasi yang murah, tepat waktu, dan mampu diakses oleh semua kalangan. Tantangan inilah yang harus dijawab dalam rangka melakukan upaya keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan. Kebijakan Utama Konektivitas Nasional dirumuskan untuk menjawab keseimbangan transportasi yang berorientasi nasional, regional, dan lokal, dimana konektivitas ini menghubungkan transportasi nasional, regional, lokal, serta wilayah-wilayah yang memiliki komoditas unggulan di masing-masing pulau. Oleh karena itu, strategi yang dibutuhkan untuk menjaga keseimbangan transportasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan adalah sebagai berikut:

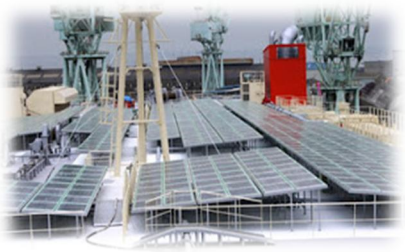
1. Penyediaan DAK bidang Transportasi yang lebih terintegrasi melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi, seperti pembangunan jalan provinsi, kabupaten/kota dan jalan non status yang menghubungkan kawasan-kawasan strategis dan pusat-pusat pertumbuhan di daerah, berikut fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi, serta sarana transportasi yang disesuaikan dengan karakteristik daerah;

2. Menciptakan pembagian peran moda transportasi yang lebih berimbang dengan mendorong pembangunan perkeretaapian dan transportasi laut yang lebih progresif sehingga secara bertahap terjadi perpindahan moda dari jalan ke moda kereta api serta moda angkutan laut;
3. Membangun dan memperluas jaringan infrastruktur dan sistem pelayanan transportasi nasional untuk memperkecil defisit dan mempersempit kesenjangan transportasi antar wilayah yang meliputi jalan, bandara, kereta api, pelabuhan laut dan penyeberangan, dermaga sungai dan danau, kapal perintis, bus, bus air dan kereta ekonomi di wilayah perdalaman, perbatasan, dan pulau terluar;
4. Membuka rute baru, meningkatkan frekuensi pelayanan, optimalisasi, dan integrasi penyelenggaran subsidi angkutan perintis dan *Public Service Obligation* (PSO) diantara subsidi bus perintis, angkutan laut, sungai, danau, penyeberangan, udara, dan perkeretaapian;
5. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar;
6. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan angkutan laut melalui pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan terutama pada daerah - daerah terpencil, tertinggal, perbatasan, rawan bencana dan daerah belum berkembang serta wilayah yang mempunyai potensi ekonomi dan pariwisata;
7. Pembangunan kapal perintis untuk meningkatkan aksesibilitas dan pelayanan angkutan laut perintis.

2.1.4.3 Membangun Sistem Dan Jaringan Transportasi Yang Terintegrasi Untuk Mendukung Investasi Pada Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Khusus, Kompleks Industri, Dan Pusat-Pusat Pertumbuhan Lainnya Di Wilayah Non-Koridor Ekonomi

Pembangunan infrastruktur diarahkan pada proyek-proyek strategis yang mendukung pengembangan kawasan industri, kawasan ekonomi khusus, dan kawasan strategis lainnya. Untuk mendukung pengembangan kawasan industri, kebijakan Transportasi Laut yaitu Pembangunan pelabuhan-pelabuhan strategis, antara lain: Pelabuhan Belawan/Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Pontianak, Bitung, Makassar, Banjarmasin, Kupang, Halmahera, dan pelabuhan lainnya.

2.1.4.4 Mengembangkan Sarana Dan Prasarana Transportasi Yang Ramah Lingkungan Dan Mempertimbangkan Daya Dukung Lingkungan Melalui Mitigasi Dan Adaptasi Perubahan Iklim Maupun Peningkatan Keselamatan Dan Kualitas Kondisi Lingkungan



Kemampuan melakukan mitigasi serta adaptasi terhadap perubahan iklim merupakan salah satu kebutuhan untuk meningkatkan efisiensi serta keandalan sistem transportasi. Perencanaan disertai pelaksanaan mitigasi dan adaptasi di sektor transportasi kedepan didasarkan pada pengelolaan

potensi dan sumberdaya alam, peningkatan kapasitas individu serta organisasi yang tepat, serta didukung dengan pembangunan infrastruktur transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim dan cuaca ekstrim agar tercipta sistem transportasi yang andal dan berkelanjutan. Strategi sektor transportasi yang andal dan berkelanjutan mendukung konektivitas nasional adalah sebagai berikut:

a. Penyediaan sarana transportasi yang ramah lingkungan;
b. Pembangunan prasarana transportasi yang tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim;
c. Penyediaan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan;
d. Peningkatan kapasitas SDM transportasi yang responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim;
e. Peningkatan peralatan transportasi yang responsive terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim.

2.1.4.5 Meningkatkan Keselamatan Dan Keamanan Dalam Penyelengaraan Pelayanan Transportasi Serta Pertolongan Dan Penyelamatan Korban Kecelakaan Transportasi

Upaya untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelengaraan pelayanan transportasi ditujukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman pengguna transportasi serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi yang meliputi transportasi jalan, kereta api, pelayaran, dan penerbangan dalam menuju target *zero accident*. Di sisi lain, perubahan mental dalam berdisiplin berlalu-lintas, ketaatan terhadap peraturan, serta penguatan terhadap kemampuan kelembagaan untuk pendidikan dan pencegahan maupun pertolongan serta penyelamatan korban kecelakaan transportasi juga diperlukan dalam rangka untuk meningkatan respon terhadap terjadinya kecelakaan transportasi dan upaya pertolongan dan penyelematan jiwa manusia. Khusus untuk transportasi jalan, dalam rangka penanganan keselamatan jalan secara komprehensif pada tahun 2011 telah disusun suatu perencanaan jangka panjang yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan yang ada dan bersifat lintas sektoral, yaitu berupa Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 dan diperkuat melalui Inpres No 4 Tahun 2013 Program Dekade Aksi Keselamatan Tahun 2011-2020.Strategi yang dijalankan untuk menjalankan kebijakan di atas antara lain melalui :

1. Pemenuhan fasilitas keselamatan dan kemanan berupa perlengkapan keselamatan transportasi jalan dan perkeretaapian maupun perlengkapan navigasi pelayaran dan penerbangan sesuai standar pelayanan minimal dan standar keselamatan transportasi internasional;
2. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini;
3. Peningkatan kualitas dan kuantitas kemampuan SDM dan perlengkapan Search and Rescue (SAR).

2.1.4.6 Meningkatkan Kapasitas Dan Kualitas Lembaga Pengembangan Sumber Daya Manusia

Dalam rangka meningkatkan kuantitas, kualitas, dan layanan transportasi untuk memenuhi mobilitas ekonomi yang menuntut pelayanan cepat, efisien, dan andal. Maka, diperlukan manajemen SDM yang memiliki kompetensi tinggi, meliputi SDM regulator, operator, dan SDM industri yang saat ini masih terbatas. Beberapa strategi yang dilakukan antara lain:

1. Penyempurnaan kelembagaan dan penyiapan regulasi dalam rangka pengembaangan SDM transportasi yang mengantisipasi perkembangan budaya, IPTEK, dan kesiapan produktivitas daya saing secara nasional maupun terkait dengan standar internasional;
2. Peningkatan peran pemerintah dalam rangka pengembangan SDM Transportasi bagi Lembaga pendidikan Swasta;
3. Pembangunan dan peningkatan Sarana dan Prasarana Diklat;
4. Pengembangan kualitas dan kuantitas tenaga pengajar serta pengembangan metode pembelajaran.

2.2 ARAH KEBIJAKAN, SASARAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

2.2.1 SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Sesuai rumusan sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014, maka sasaran pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dijabarkan dalam 3 aspek yaitu (i) keselamatan dan keamanan, (ii) pelayanan transportasi, dan (iii) kapasitas transportasi sesuai tugas dan tupoksi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

- Handal diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh pelosok tanah air;
- Berdaya Saing diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan SDM yang berdaya saing internasional, profesional, mandiri, dan produktif;
- Nilai tambah diindikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional (*national security dan sovereignty*) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (*sustainable development*).

Adapun sasaran pembangunan infrastruktur transportasi Tahun 2015-2019, dapat diuraikan sebagai berikut :

A. Keselamatan dan Keamanan

Aspek keselamatan dan keamanan transportasi, meliputi :

1. Menurunnya angka kecelakaan transportasi;
2. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi;

B. Pelayanan

Aspek pelayanan transportasi, meliputi :

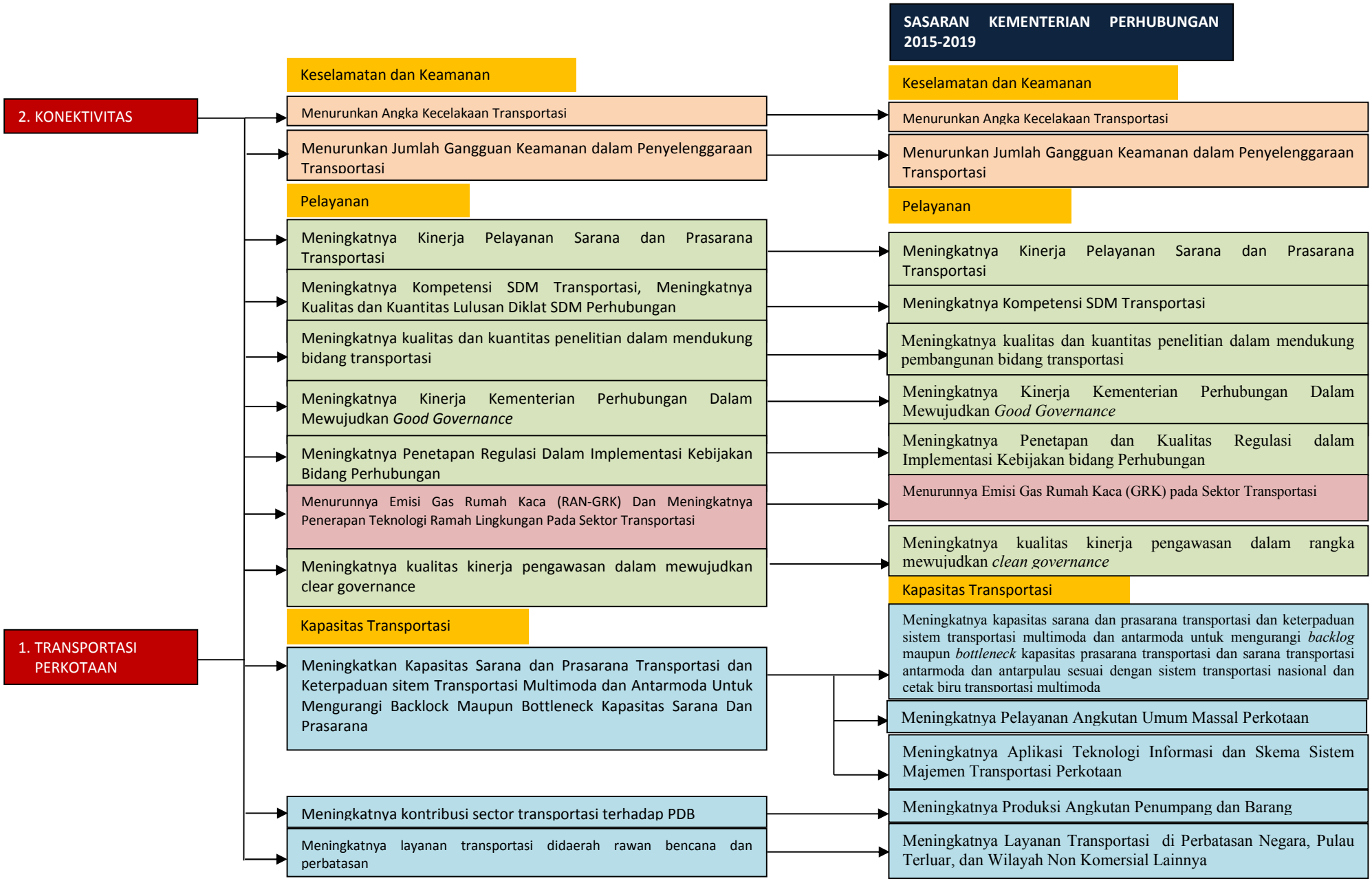
1. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi;
2. Meningkatnya kompetensi SDM transportasi, meningkatnya kualitas dan kuantitas lulusan diklat SDM perhubungan;
3. Meningkatnya kualitas dan kuantitas penelitian dalam mendukung pembangunan bidang transportasi;
4. Meningkatnya kinerja Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance;*
5. Meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam implementasi kebijakan bidangperhubungan;
6. Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi;
7. Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance;*

C. Kapasitas Transportasi

Aspek kapasitas transportasi, meliputi :

1. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda untuk mengurangi *backlog* maupun *bottleneck* kapasitas prasarana transportasi dan sarana transportasi antarmoda dan antarpulau sesuai dengan sistem transportasi nasional dan cetak biru transportasi multimoda;
2. Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang;
3. Meningkatnya layanan transportasi di perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya;
4. Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan;
5. Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan.

Sasaran pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Hal ini tentunya memiliki keselarasan dan interkoneksi yang memberikan pemahaman bahwa sasaran pembangunan nasional dapat dijabarkan kembali menjadi sasaran pada Kementerian Perhubungan yang secara khusus difokuskan pada perencanaan dan pembangunan transportasi. Secara lebih jelasnya korelasi antara sasaran pembangunan nasional dengan sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 sebagaimana pada diagram berikut ini.



Gambar 2.1 Sinkronisasi Sasaran RPJMN Tahun 2015-2019 dengan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

Interkoneksi antara isu strategis dan sasaran Kementerian Perhubungan diperlukan sebagai dasar dalam mengidentifikasi alur pikir perencanaan pembangunan transportasi tahun 2015-2019, sehingga hubungan liniearitas antaraisu strategis dan sasaran pembangunan transportasi kedepan dapat terarah dan sejalan dengan agenda prioritas pembangunan nasional yang tertuang didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, sehingga sasaran Kementerian Perhubungan memiliki interkoneksi secara langsung dengan 9 agenda prioritas nasional (Nawa Cita). Hal ini memberikan konsekuensi logis dalam bidang transportasi bahwa konsep perencanaan dan pendekatan pembangunan bidang transportasi akan mendukung 9 (sembilan) agenda prioritas nasional selama 5 (lima) tahun ke depan. Pendekatan isu strategis transportasi dalam perumusan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 menjadi penting untuk lebih menata dan mengelola transportasi dengan baik, serta berbasis pendekatan multidimensi/multisektor termasuk dalam hal ini kaitannya dengan aspek tata ruang, gender, sosial, lingkungan, dan budaya.Pendekatan tersebut akan membawa sinergitas pembangunan transportasi secara lebih terpadu, mewujudkan pembangunan dan penanganan permasalahan transportasi secara lebih komprehensif dan membawa perubahan pada karakteristik masyarakat, maupun perilaku masyarakat dalam menggunakan dan memelihara sarana dan prasarana transportasi secara lebih baik dan bijaksana. Demikian juga Pemerintah menjadi bagian penting sebagai pihak yang akan selalu hadir dalam mengupayakan pembangunan dan pengembangan transportasi untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

2.2.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dalam pembangunan sektor transportasi merujuk pada arah kebijakan pembangunan transportasi nasional yang tertuang didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Kebijakan dan strategi tersebut juga disinergikan dengan arah kebijakan pembangunan berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Kementerian Perhubungan 2005-2025 yang menjadi salah satu alur logis perencanaan pembangunan sektor transportasi berkelanjutan.

Dalam menjabarkan sasaran nasional, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 menerjemahkan beberapa sasaran menjadi beberapa bagian yang saling berkorelasi, dimana interkoneksi tersebut juga akan sejalan dengan sasaran pembangunan pada Unit Kerja Eselon I.

Pemikiran diatas sebagai dasar pertimbangan penyusunan strategi dilakukan sebagai bagian dari perumusan arah kebijakan dan strategi pembangunan di Kementerian Perhubungan yang berkorelasi pada sasaran Kementerian Perhubungan yang telah disusun sebelumnya. Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dikelompokkan menjadi 3 aspek, meliputi keselamatan dan keamanan, pelayanan, serta kapasitas transportasi, seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 2.2 Sasaran, Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

No.	Sasaran	Arah Kebijakan dan Strategi Kemenhub
KESELAMATAN DAN KEMANAN		
1.	Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi	Meningkatkan keselamatan dalam penyelengaraan pelayanan transportasi, melalui strategi : a. Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi; b. Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi; c. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini; d. Peningkatan/ pembaharuan regulasi terkini sesuai dengan standar keselamatan; e. Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana keselamatan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi; f. Peningkatan efektivitas pengendalian, pengaturan dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan transportasi; g. Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya; h. Peningkatan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan baik di tingkat nasional maupun daerah;
2.	Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi	Meningkatkan keamanan dalam penyelengaraan pelayanan transportasi, melalui strategi : a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan transportasi; b. Pemenuhan standar keamanan transportasi berupa perlengkapan keamanan transportasi; c. Pencegahan terhadap penyusupan barang-barang yang mengancam keamanan penumpang; d. Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan hukum di sektor transportasi (pencurian, vandalisme, perompakan, pembajakan, teroris, dll).

No.	Sasaran	Arah Kebijakan dan Strategi Kemenhub
PELAYANAN TRANSPORTASI		
3.	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi	Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi nasional, melalui strategi : a. Peningkatan kehandalan sarana dan prasarana transportasi serta penataan jaringan/rute; b. Penyusunan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi; c. Implementasi standar pelayanan publik pada sarana dan prasarana transportasi, termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus; d. Konsistensi penerapan *reward dan punishment* terhadap ketepatan pelayanan.
4.	Meningkatnya kompetensi SDM transportasi, meningkatnya kualitas dan kuantitas lulusan diklat SDM perhubungan serta tenaga pendidik transportasi	Meningkatkan kuantitas dan kualitas SDM di bidang transportasi, melalui strategi : a. Penyempurnaan kelembagaan dan penyiapan regulasi dalam rangka pengembangan SDM transportasi untuk mengantisipasi perkembangan budaya, IPTEK dan kesiapan produktivitas daya saing secara nasional dan internasional; b. Pengembangan kurikulum dan silabus diklat transportasi sesuai dengan kebutuhan serta membangun budaya keselamatan dan budaya melayani; c. Peningkatan peran pemerintah dalam rangka pengembangan SDM Transportasi bagi Lembaga pendidikan Swasta; d. Pembangunan dan peningkatan Sarana dan Prasarana Diklat; e. Pengembangan kualitas dan kuantitas tenaga pendidik transportasi serta pengembangan metode pembelajaran; f. Pemenuhan kebutuhan tenaga teknis transportasi – awak kapal negara dan patroli; g. Pemenuhan kebutuhan SDM teknis dan Inspektur Penerbangan; h. Penyusunan perencanaan, program dan evaluasi monitoring diklat sesuai perencanaan untuk masing-masing unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan.
5.	Meningkatnya kualitas dan kuantitas penelitian dalam mendukung pembangunan bidang transportasi	Meningkatkan kualitas dan kuantitas penelitian transportasi, melalui strategi: a. Peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya peneliti serta tenaga fungsional pendukung;

No.	Sasaran	Arah Kebijakan dan Strategi Kemenhub
		b. Peningkatan sinergitas antara Badan Litbang Perhubungan dengan pengguna jasa penelitian dalam rangka meningkatkan pemanfaatan hasil penelitian; c. Peningkatan kerjasama penelitian antar lembaga riset dan industri untuk merumuskan kebijakan strategis penyelenggaraan transportasi; d. Penyempurnaan regulasi dan kelembagaan untuk penguatan peran Badan Litbang Perhubungan; e. Pembangunan balai penelitian dan pengembangan, database penelitian, perpustakaan serta aplikasi program penelitian.
6.	Meningkatnya kinerja capaian Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance*	Mewujudkan transparansi dan akuntabilitas kinerja kementerian perhubungan,melalui strategi : a. Penuntasan agenda reformasi birokrasi melalui penataan kelembagaan (organisasi, ketatalaksanaan dan sumber daya manusia); b. Penyempurnaan sistem manajemen dan pelaporan kinerja dan keuangan Kementerian Perhubungan secara terintegrasi, terpercaya dan dapat diakses publik; c. Penyediaan layanan informasi transportasi yang dapat diakses publik secara mudah; d. Penyederhanaan perijinan sektor transportasi; e. Penerapan *e-government* di lingkungan Kementerian Perhubungan*;* f. Penyediaan ruang partisipasi publik dalam menyusun dan mengawasi penerapan kebijakan.
7.	Meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan	Meningkatkan jumlah dan kualitas penetapan dan implementasi regulasi sektor transportasi, melalui strategi: a. Pemetaan arah/kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi; b. Peningkatan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang-undangan; c. Percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi; d. Percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi; e. Evaluasi peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan yang menghambat percepatan pembangunan transportasi.

No.	Sasaran	Arah Kebijakan dan Strategi Kemenhub
8.	Menurunnya emisi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor tansportasi	Menerapkan pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan, melalui strategi : a. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim; b. Pemanfaatan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan; c. Penerapan sistem manajemen transportasi yang efektif dan efisien; d. Mendorong pengguna kendaraan pribadi berpindah ke transportasi umum/massal.
9.	Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance*	Pelaksanaan Pengawasan Intern yang Berintegritas, Professional dan Amanah, melalui Strategi : a. Mengoptimalkan peran Inspektorat Jenderal sebagai *consultant* dan*quality assurance;* b. Peningkatan kualitas hasil pengawasan; c. Peningkatan kualitas dan kompetensi SDM Pengawasan.
10.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda untuk mengurangi *backlog* maupun *bottleneck* kapasitas prasarana transportasi dan sarana transportasi antarmoda dan antarpulau sesuai dengan sistem transportasi nasional dan cetak biru transportasi multimoda	Meningkatkan kapasitas, konektivitas/aksesibilitas antar wilayah dan keterpaduan antarmoda/ multimoda,melalui strategi: a. Peningkatan investasi swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi nasional melalui penguatan kelembagaan dan sistem perencanaan proyek-proyek yang akan dikerjasamakan; b. Pembangunan dan pengembangan sarana prasarana transportasi melalui skema pembiayaan *innovative financing;* c. Percepatan penyelenggaraan kegiatan-kegiatan prioritas konektivitas *ASEAN*dalam kerangka penguatan konektivitas nasional; d. Penyediaan armada transportasi nasional melalui pemberdayaan industri transportasi dalam negeri; e. Pengembangan *short sea shipping/coastal shipping* pada jalur logistik nasional yang diintegrasikan dengan moda kereta api dan jalan raya; f. Pengembangan 24 pelabuhan strategis untuk mendukung tol laut; g. Pembangunan / Lanjutan / Penyelesaian dan pengembanganfasilitas pelabuhan laut non komersialpada ± 100 lokasi pelabuhan setiap tahun.

No.	Sasaran	Arah Kebijakan dan Strategi Kemenhub
KAPASITAS TRANSPORTASI		
12.	Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang	Meningkatkan produksi moda transportasi, melalui strategi: a. Peningkatan penyediaan saranatransportasi; b. Peningkatan pemerataan distribusi transportasi nasional dan regional.
13.	Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya	Meningkatkan pengembangan sarana dan prasarana di daerah rawan bencana, wilayah perbatasan, terluar dan non komersil lainnya, melalui strategi : a. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar; b. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi di wilayah terpencil, pedalaman, perbatasan dan rawan bencana; c. Penyediaan sarana angkutan keperintisan.

2.3 TUJUAN, SASARAN, ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

2.3.1 TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Sesuai dengan definisi yang tercantum dalam Permen PPN/Ka Bappenas No. 5 Tahun 2015 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L 2015-2019 bahwa yang dimaksud dengan strategi adalah langkah-langkah yang berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan visi dan misi, sedangkan kebijakan adalah arah/tindakan yang diambil oleh Pemerintah Pusat untuk mencapai tujuan.

Perumusan tujuan Direktorat Jenderal Perhubugan Laut dalam Renstra periode Tahun 2015-2019 didasarkan pada kondisi dan persyaratan perwujudannyaseperti yang terlihat pada **Gambar 2.2**.

Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019 dikelompokkan berdasarkan elemen kinerja, yaitu: *input, output, outcome, impact*, sebagai berikut:

1. Memperluas peran transportasi laut terhadap agenda pembangunan nasional secara berkelanjutan;
2. Mewujudkan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
3. Mewujudkan peningkatan produktivitas dan kinerja pelayanan transportasi laut serta terdepan dalam meningkatkan kualitas pelayaran;
4. Mewujudkan pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi laut;
5. Mewujudkan peningkatan kompetensi SDM, daya saing industri, dan penerapan teknologi di bidang transportasi laut;
6. Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik di bidang perhubungan laut.

Gambar 2.2 Proses Analisis Perumusan Tujuan Ditjen Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

2.3.2 SASARAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Sesuai rumusan sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014, maka sasaran pembangunan dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 dijabarkan dalam 3 aspek yaitu (i) keselamatan dan keamanan, (ii) pelayanan transportasi, dan (iii) kapasitas transportasi laut sesuai tugas dan tupoksi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk mewujudkan transportasi laut yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

- Handal diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi laut yang aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh pelosok tanah air;
- Berdaya Saing diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi laut yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan SDM yang berdaya saing internasional, profesional, mandiri, dan produktif;
- Nilai tambah diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi laut yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional (*national*

security dan sovereignty) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (*sustainable development*).

Adapun sasaran pembangunan transportasi laut tahun 2015-2019, dapat diuraikan sebagai berikut :

A. Keselamatan dan Keamanan

Aspek keselamatan dan keamanan transportasi laut, meliputi :

1. Menurunnya angka kecelakaan Transportasi Laut;
2. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan Transportasi Laut;

B. Pelayanan

Aspek pelayanan transportasi laut, meliputi :

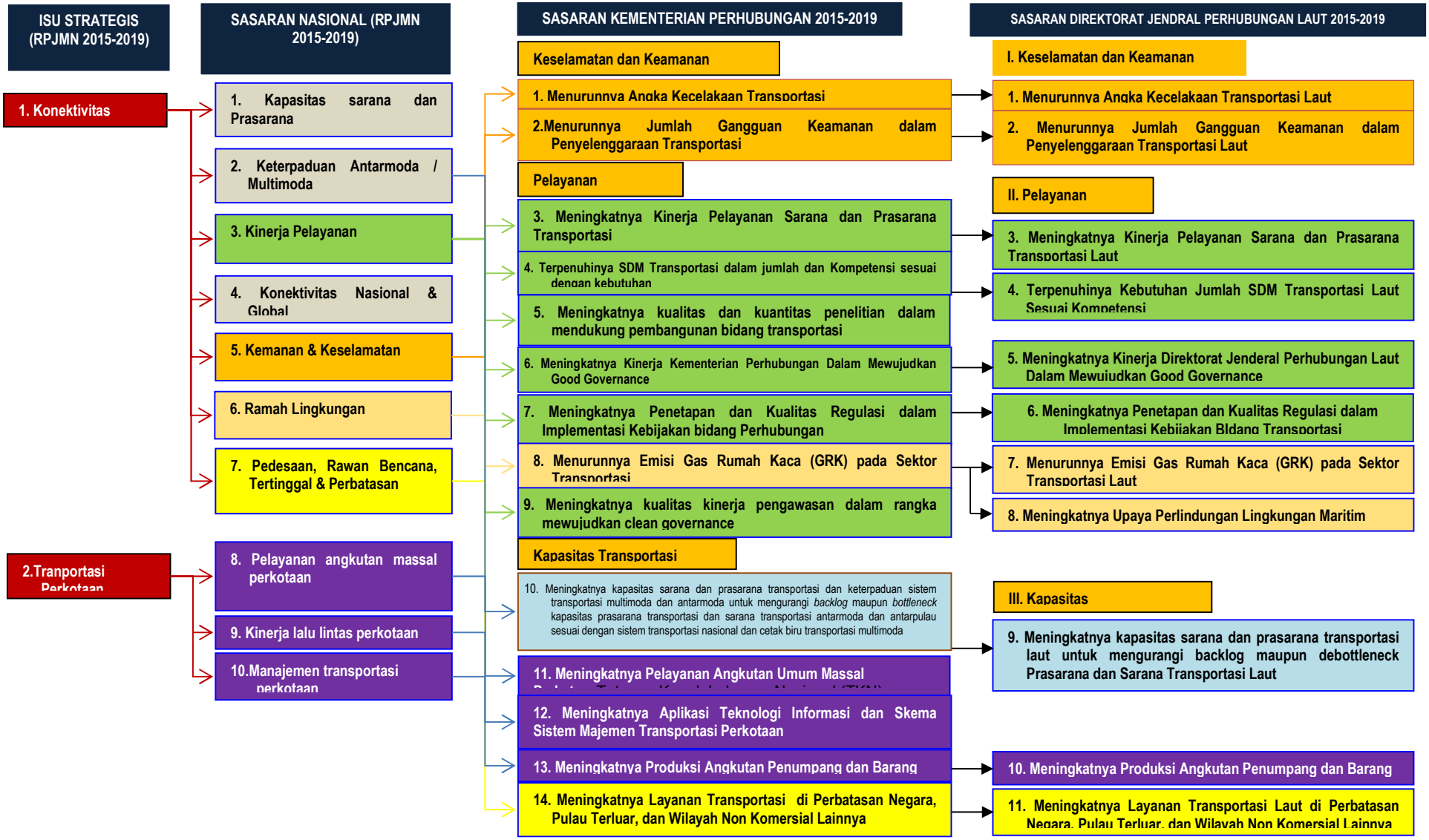
1. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi laut;
2. Meningkatnya kompetensi SDM transportasi laut;
3. Meningkatnya kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Lautdalam mewujudkan *good governance;*
4. Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor TransportasiLaut;
5. Meningkatnya Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim.

C. Kapasitas Transportasi

Aspek kapasitas transportasi, meliputi :

1. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut untuk mengurangi *backlog* maupun *bottleneck*prasarana dan sarana transportasi laut;
2. Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang;
3. Meningkatnya layanan transportasi laut di daerah rawan bencana, perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya.

Sasaran pembangunan transportasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan yang tertuang di dalam Rencana Strategis (RENSTRA)) Tahun 2015-2019. Hal ini tentunya memiliki keselarasan dan interkoneksi yang memberikan pemahaman bahwa sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan dapat dijabarkan kembali menjadi sasaran pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang secara khusus difokuskan pada perencanaan dan pembangunan transportasi laut. Secara lebih jelasnya korelasi antara sasaran pembangunan nasional dengan sasaran Kementerian Perhubungan serta sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 sebagaimana pada diagram berikut ini.



Gambar 2.3. Sinkronisasi Sasaran RPJMN, Renstra Kementerian Perhubungan dengan Renstra Ditjen Hubla Tahun 2015-2019

Interkoneksi antara isu strategis dan sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Lautdiperlukan sebagai dasar dalam mengidentifikasi alur pikir perencanaan pembangunan transportasi laut tahun 2015-2019, sehingga hubungan liniearitas antaraisu strategis dan sasaran pembangunan transportasi laut kedepan dapat terarah dan sejalan dengan agenda prioritas pembangunan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang tertuang di dalam Rencana Strategis (RENSTRA) Tahun 2015-2019, sehingga sasaran Kementerian Perhubungan memiliki interkoneksi secara langsung dengan 9 agenda prioritas nasional (Nawa Cita). Hal ini memberikan konsekuensi logis dalam bidang transportasi bahwa konsep perencanaan dan pendekatan pembangunan bidang transportasi akan mendukung 9 (sembilan) agenda prioritas nasional selama 5 (lima) tahun ke depan. Pendekatan isu strategis transportasi laut dalam perumusan sasaran pembangunan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 menjadi penting untuk lebih menata dan mengelola transportasi laut dengan baik, serta berbasis pendekatan multidimensi/multisektor termasuk dalam hal ini kaitannya dengan aspek tata ruang, gender, sosial, lingkungan, dan budaya. Pendekatan tersebut akan membawa sinergitas pembangunan transportasi laut secara lebih terpadu, mewujudkan pembangunan dan penanganan permasalahan transportasi laut secara lebih komprehensif dan membawa perubahan pada karakteristik masyarakat, maupun perilaku masyarakat dalam menggunakan dan memelihara sarana dan prasarana transportasi laut secara lebih baik dan bijaksana. Demikian juga Pemerintah menjadi bagian penting sebagai pihak yang akan selalu hadir dalam mengupayakan pembangunan dan pengembangan transportasi laut untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

2.3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 dalam pembangunan sektor transportasi laut merujuk pada arah kebijakan pembangunan transportasi nasional yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019 dan Kementerian Perhubungan yang tertuang dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019.

Dalam menjabarkan sasaran nasional dan Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menerjemahkan beberapa sasaran menjadi beberapa bagian yang saling berkorelasi, dimana interkoneksi tersebut juga akan sejalan dengan sasaran pembangunan pada seluruh Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubngan laut.

Arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 dikelompokkan menjadi 3 aspek, meliputi keselamatan dan keamanan, pelayanan, serta kapasitas transportasi, seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 2.3 Tujuan, Sasaran, Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
Memperluas Peran Transportasi Laut terhadap Agenda Pembangunan Nasional secara Berkelanjutan	7. Menurunnya Emesi Gas Rumah Kaca (GRK) dan Meningkatnya Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan pada Transportasi Laut;	a. Menurunkan emisi gas buang dari aktifitas operasional pelayaran;	• Pembaruan teknologi mesin kapal sesuai standar pencemaran yang berlaku; • Peningkatan efisiensi penggunaan BBM untuk operasional kapal niaga maupun kapal negara; • Peningkatan efisiensi pengoperasian kapal melalui peningkatan sistem kenavigasian.
		b. Menurunkan emisi gas buang dari kegiatan pendukung pelayaran.	• Peningkatan efektivitas pemanfaatan teknologi untuk mengurangi kebutuhan *face-to-face* dalam setiap aktivitas yang dilakukan di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut; • Pembaruan fasilitas pendukung operasional yang dimiliki Ditjen Perhubungan Laut yang memenuhi standar emisi di bidangya masing-masing.
	8. Meningkatnya Upaya Perlindungan Maritim	Meningkatkan efektivitas pelayanan di bidang perlindungan lingkungan maritim	• Peningkatan pemenuhan (*compliance*) terhadap standar kegiatan perlindungan lingkungan maritim sesuai ketentuan dalam MARPOL; • Peningkatan efektivitas sertifikasi IOPP, SNPP, CLC, NLS, IAPP, dan ISPP; • Peningkatan kegiatan penanggulangan musibah dan pengawasan pekerjaan bawah air.

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
Wujudkan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut;	1. Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi Laut;	a. Meningkatkan efektivitas pengawasan dalam penerbitan surat persetujuan berlayar;	• Peningkatan efektivitas pengawasan pemenuhan persyaratan pengawakan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar; • Peningkatan efektivitas pengawasan pemenuhan persyaratan teknis kelaiklautan kapal dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, termasuk pelaksanaan PSCO untuk kapal asing.
		b. Meningkatkan kinerja penerbitan surat/sertifikat kelaiklautan kapal;	• Peningkatan pemenuhan (serta ratifikasi) standar internasional dalam kegiatan kelaiklautan kapal; • Penyempurnaan standar kapal NCVS; • Peningkatan kuantitas dan kualitaskegiatan dalam proses penerbitan surat/sertifikat yang berkaitan dengan kelaiklautan kapal termasuk kapal NCVS.
		c. Meningkatkan kinerja penerbitan sertifikat keahlian dan keterampilan pelaut serta dokumen kepelautan lainnya;	• Peningkatan pemenuhan (serta ratifikasi) standar STWC dalam sertifikasi kepelautan nasional; • Peningkatan kualitas dan kuantitas kegiatan dalam proses penerbitan sertifikat keahlian dan keterampilan pelaut, sertifikat keahlian kapal ikan serta dokumen kepelautan (buku pelaut, penyijilan, dan pengukuhan).

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
		d. Meningkatkan kinerja pelayanan sertifikasi di bidang keamanan pelayaran dalam rangka pelaksanaan ISPS-Code	• Pemenuhan kebutuhan SDM dan peralatan kerja dalam rangka sertfikasi ISPS Code; • Peningkatan jumlah fasilitas pelabuhan serta kapal yang telah memiliki sertifikat ISPS Code.
	2. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi laut;	Menurunkan potensi terjadinya gangguan keamanan pelayaran	• Peningkatan efektivitas pengawasan pemenuhan persyaratan keamanan kapal sebelum berlayar; • Peningkatan efektivitas patroli keamanan di wilayah daratan dan perairan pelabuhan; • Peningkatan regularitas dan efektivitas kegiatan penjagaan laut dan pantai; • Peningkatan sistem koordinasi kegiatan penjagaan laut danpantai.
Mewujudkan peningkatan produktivitas dan kinerja pelayanan transportasi laut serta terdepan dalam meningkatkan kualitas pelayaran;	3. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut;	a. Meningkatkan jumlah pelabuhan yang memenuhi kreteria kinerja yang ditetapkan;	• Peningkatan kegiatan koordinasi teknis dan sosialisasi dengan UPT, UPP, dan instansi lainnya di bidang kepelabuhanan; • Peningkatan efektivitas aplikasi SIMOPEL di pelabuhan; • Peningkatan penyediaan dan efektivitas sispro pelayanan kapal, barang, dan penumpang sesuai standar yang telah ditetapkan.

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
		b. Meningkatkan kinerja layanan pemanduan/ penundaan.	• Peningkatan penyediaan kajian, standarisasi dan perencanaan di bidang pemanduan/penundaan; • Peningkatan efektivitas persetujuan dalam penetapan wilayah serta layanan pemanduan/ penundaan; • Peningkatan pemenuhan kebutuhan SDM, sarana kapal, dan prasarana pendukung pemanduan.
	10. Meningkatnya Produksi Angkutan Penumpang dan Barang Transportasi Laut;	Meningkatkan jumlah muatan penumpang dan barang	• Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut; • Peningkatan pelayanan sarana transportasi guna mencapai SPM pelayanan.
	11. Meningkatnya Layanan Transportasi Laut di Perbatasan Negara, Pulau Terluar, dan Wilayah Non Komersial lainnya	Meningkatkan panjang alur dan perlintasan perintis yang telah ditetapkan	• Peningkatan kegiatan pemetaan alur pelayaran dan perlintasan perintis; • Peningkatan jumlah alur pelayaran perintis yang telah ditetapkan.
Mewujudkan Pemenuhan Kebutuhan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut.	9. Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana untuk mengurangi *Backlog* maupun *Bottleneck* Prasarana dan Sarana Transportasi Laut.	a. Meningkatkan *coverage* dan regularitas angkutan laut perintis;	• Peningkatan efektivitas perencanaan, pemantauan, dan evaluasi penyelenggaraan angkutan laut perintis; • Peningkatan sistem pengelolaan dan pemeliharaan/perawatan kapal perintis; • Penurunan rata-rata waktu tempuh pelayaran kapal perintis dalam satu *round-voyage;*

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
			• Peningkatan jumlah kapal perintis tipe penumpang atau penumpang dan barang; • Penurunan rata-rata hari kekosongan operasi kapal perintis; • Peningkatan jumlah penumpang dan barang yang diangkut kapal perintis.
		b. Meningkatkan ketersediaan dokumen rencana pembangunan dan pengembangan pelabuhan;	• Peningkatan kegiatan perencanaan pembangunan/pengembanganpelabuhan/fasilitas pelabuhan (Pra FS/FS, SID dan DED); • Peningkatan kegiatan kajian dampak lingkungan (AMDAL, UKL/UPL) dalam rangka pembangunan/ pengembangan pelabuhan/ fasilitas pelabuhan; • Peningkatan jumlah Rencana Induk/ Masterplan pelabuhan yang disiapkan/ditetapkan oleh Pemerintah Pusat dan Daerah; • Peningkatan jumlah penyiapan dan penetapan dokumen DKLr/DLKp oleh Pemerintah Pusat Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
		c. Meningkatkan kegiatan pembangunan dan peningkatan fasilitas pelabuhan sesuai yang ditetapkan dalam Masterplan	• Peningkatan dukungan/kemudahan (termasuk dalam penerbitan surat persetujuan kegiatan pembangunan dan peningkatan fasilitas pelabuhan) pada pelabuhan komersial khususnya pelabuhan pendukung tol laut). • Peningkatan kegiatan pembangunan baru,

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
		(termasuk untuk mendukung tol laut;	lanjutan dan penyelesaian pelabuhan perintis maupun non-perintis, khususnya pelabuhan • Peningkatan kegiatan pengembangan, rehabilitasi, replace fasilitas pelabuhan).
		d. Meningkatkan kegiatan pengerukan dan reklamasi dalam memenuhi persyaratan hirarki pelabuhan;	• Peningkatan perencanaan, survei,dan pendataan kegiatan pengerukan dan reklamasi, • Peningkatan efisiensi dan efektivitas penerbitan rekomendasi SIKK dan SIKR, • Peningkatan jumlah lokasi pelabuhan yang dilakukan pengerukan dan reklamasi untuk memenuhi persyaratan alur pelayaran/kolam pelabuhan dan kebutuhan pengembangan fasilitas pelabuhan untuk memenuhi persyaratan hirarki pelabuhan. • Peningkatan monitoring dan pengendalian teknis pengerukan dan reklamasi.
		e. Meningkatkan pelabuhan, terminal/ TUKS yang dioperasikan UPP/Pemda;	• Peningkatan efisiensi dan efektivitas persetujuan pembangunan pelum da terminal khusus, • Peningkatan efisiensi dan efektivitas rekomendasi / persetujuan pengoperasian dan terminal khusus dan TUKS. • Pelaksanaan kajian kebutuhan armada kapal

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
		f. Meningkatkan ketersediaan dan kehandalan armada pelayaran nasional	nasional; • Penyediaan insentif fiskal bagi pembangunan kapal pada galangan kapal dalam negeri; • Pemberian keringanan pajak import bagi impor kapal berukuran khusus untuk mendukung pengembangan tol laut; • Pengembangan sistem informasi kondisi teknis kapal nasional; • Pemberdayaan pengusahaan *docking* kapal dalam negeri; • Peningakatan jumlah kapal yang mempunyai kemampuan teknis rata-rata kapal nasional.
Mewujudkan peningkatan kompetensi SDM, daya saing industri, dan penerapan teknologi di bidang transportasi laut;	4. Terpenuhinya Kebutuhan Jumlah SDM Transportasi Laut sesuai Kompetensi	a. Meningkatkan pemenuhan kebutuhan jumlah SDM pelaut nasional,	• Peningkatan efektifitas kegiatan pendidikan dan pelatihan serta sertifikasi pelaut nasional; • Fasilits (pemberian insentif) pengembangan pendidikan dan pelatihan bagi tenaga pelaut nasional.
		b. Meningkatkan pemenuhan kebutuhan jumlah dan distribusi SDM ditjen perhubungan laut,	• Penyusunan kajian kebutuhan SDM aparatur/ teknis Ditjen Perhubungan Laut sesuai dengan lingkup tugas dan fungsi; • Peningkatan jumlah SDM aparatur/ teknis Ditjen Perhubungan Laut sesuai kebutuhan; • Peningkatan efektivitas kebijakan distribusi SDM aparatur/ teknis Ditjen Perhubungan Laut sesuai kebutuhan kelembagaan.
		c. Meningkatkan kompetensi	• Pengembangan sistem penjenjangan karir dan

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
		SDM ditjen perhubungan laut;	kualifikasi SDM aparatur/ teknis Ditjen Perhubungan Laut; • Peningkatan pelaksanaan diklat/bimtek, pembinaan, penyuluhan dan sosialisasi bagi SDM aparatur/teknis untuk mendapatkan kualifikasi keahlian sesuai bidangnya.
		d. Meningkatkan ketersediaan dan kehandalan armada pelayaran nasional	• Pelaksanaan kajian kebutuhan armada kapal nasional; • Penyediaan insentif fiskal bagi pembangunan kapal pada galangan kapal dalam negeri; • Pemberian keringanan pajak import bagi impor kapal berukuran khusus untuk mendukung pengembangan tol laut; • Pengembangan system informasi kondisi teknis kapal nasional; • Pemberdayaan pengusahaan *docking* kapal dalam negeri. • Peningakatan jumlah kapal yang mempunyai kemampuan teknis rata-rata kapal nasional.
Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik di bidang perhubungan laut.	5. Meningkatnya Kinerja Ditjen Perhubungan Laut dalam Mewujudkan *Good Governance;*	a. Meningkatkan kinerja dukungan manajemen terhadap pelaksanaan kegiatan di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut;	• Peningkatan kualitas AKIP seluruh unit kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut; • Peningkatan kemajuan pelaksanaan agenda reformasi birokrasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut; • Peningkatan efektivitas perencanaan, evaluasi

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
			dan monitoring pelaksanaan program dan kegiatan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
		b. Meningkatkan kinerja dukungan manajemen terhadap pengelolaan keuangan di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut	• Peningkatan penyerapan anggaran oleh satuan kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut; • Peningkatan realisasi belanja dan pendapatan di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut; • Peningkatan pencatatan BMN sesuai kaidah yang berlaku di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut; • Peningkatan kualitas administrasi dan teknis, evaluasi dan monitoring dalam pengelolaan dan penggunaan anggaran/BMN/PNBP di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut.
	6. Meningkatnya Penetapan dan Kualitas Regulasi dalam Implementasi Keebijakan Bidang Transportasi Laut;	a. Meningkatkankegiatan penyusunan regulasi di bidang Perhubungan Laut yang disusun;	• Peningkatan kegiatan persiapan penyusunan regulasi yang dilakukan; • Peningkatan jumlah RPM dan Rancangan Keputusan Dirjen; • Peningkatan ratifikasi konvensi internasionalberkaitan dengan SOLAS, MARPOL, dan STWC.
		b. Meningkatkan ketersediaan	

Tujuan	Sasaran	Arah Kebijkan	Strategi Implementasi
		pelaksanaan pedoman/standar/protap;	• Peningkatan kegiatan dalam rangka penyusunan pedoman/standar/protap; • Peningkatanjumlahpedoman/standar/protap yang ditetapkan untuk mendukung kinerja organisasi di Lingkungan DitjenPerhubungan Laut.
		c. Meningkatkan kegiatan sosialisasi, monitoring, dan evaluasi di bidang Perhubungan Laut.	• Peningkatan kegiatan sosialisasi, monitoring, dan evaluasi dalam peningkatan efektivitas implementasi regulasi, kebijakan, pedoman/standar/protap untuk mendukung kinerja organisasi di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut; • Peningkatanefektivitas koordinasi antara Pusat, Daerah, dan Swasta dalam penyelenggaraan bidang Perhubungan Laut, • Peningkatan efektivitas kerjasama internasional di bidang Perhubungan Laut.

2.3.4 KERANGKA REGULASI

Mewujudkan sistem transportasi laut yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis merupakan amanat dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Perwujudan ini dilakukan melalui implementasi pengaturan terhadap angkutan di pengairan, kepelabuhan, kenavigasian, keselamatan dan kemananan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan perlunya dilakukan ratifikasi maupun perumusan landasan hukum bagi pemerintah dalam mendukung pembiayaan penyediaan armada pelayaran nasional melalui penerbitan Pepres untuk Ratifikasi *"Arrest of Ship Convention 1999"* untuk melengkapi ratifikasi *"Maritime Liens and Mortgages 1993"* yang telah dilakukan dengan Perpres 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993* (Konvensi International tentang Piutang Maritim dan Mortgages 1993).

Dalam rangka mendukung pemberdayaan Pelayaran Rakyat (Pelra) sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut menyebutkan bahwa pelayaran rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar motor dan atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Dengan karakteristik pelayaran rakyat yang menggunakan kapal tradisional, trayek yang tidak tetap dan tidak teratur serta masih minimnya aspek keselamatan dan keamanan maka diperlukan Perpres Pelayaran Rakyat yang akan mengatur spesifikasi teknis, muatan, dan pembiayaan.

Sejalan dengan hal tersebut didalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 terdapat target penyelesaian Rancangan Peraturan Menteri dan penerbitan Surat Keputusan Dirjen sebanyak 84 rancangan dan Surat Keputusan.

Selain regulasi tersebut, juga akan dilakukan perubahan dan penyusunan regulasi yang disesuaikan dengan tantangan global, regional dan nasional antara lain :

1. Menjamin dan memperkuat keterkaitan antara keselamatan, keamanan, efisiensi dan ramah lingkungan transportasi laut, dalam rangka pengembangan perdagangan global dan ekonomi dunia dan pencapaian tujuan Pembangunan Milenium (MDGs);
2. Mendorong pemenuhan ketentuan peraturan internasional dengan mengatur pelayaran internasional dan dalam negeri dengan mempromosikan pelaksanaan yang selaras dengan negara-negara anggota lainnya;
3. Menjamin keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim dan secara berkesinambungan akan melakukan peninjauan ulang peraturan untuk memastikan kecukupan, efektivitas dan relevansi sarana dan prasarana yang tersedia;
4. Ratifikasi atas konvensi internasional khususnya yang dikeluarkan IMO dan ILO sesuai perkembangan amandemen;

5. Penguatan regulasi untuk penyelenggaraan investasi terkait persyaratan dan bentuk kerjasama pemerintah & swasta dalam penyelenggaraan transportasi laut;
6. Standarisasi dan spesifikasi teknis sarana dan prasarana transportasi laut;
7. Standarisasi dan spesifikasi teknik fasilitas bagi pengguna transportasi laut berkebutuhan khusus.

Pada **Gambar 2.4** disampaikan struktur regulasi yang diperlukan untuk melaksanakan seluruh tugas dan fungsi Ditjen Perhubungan Laut khususnya dalam kaiatannya dengan pelaksanaan fungsi pembinaan pelayaran sebagaimana diamanatkan dalam UU 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

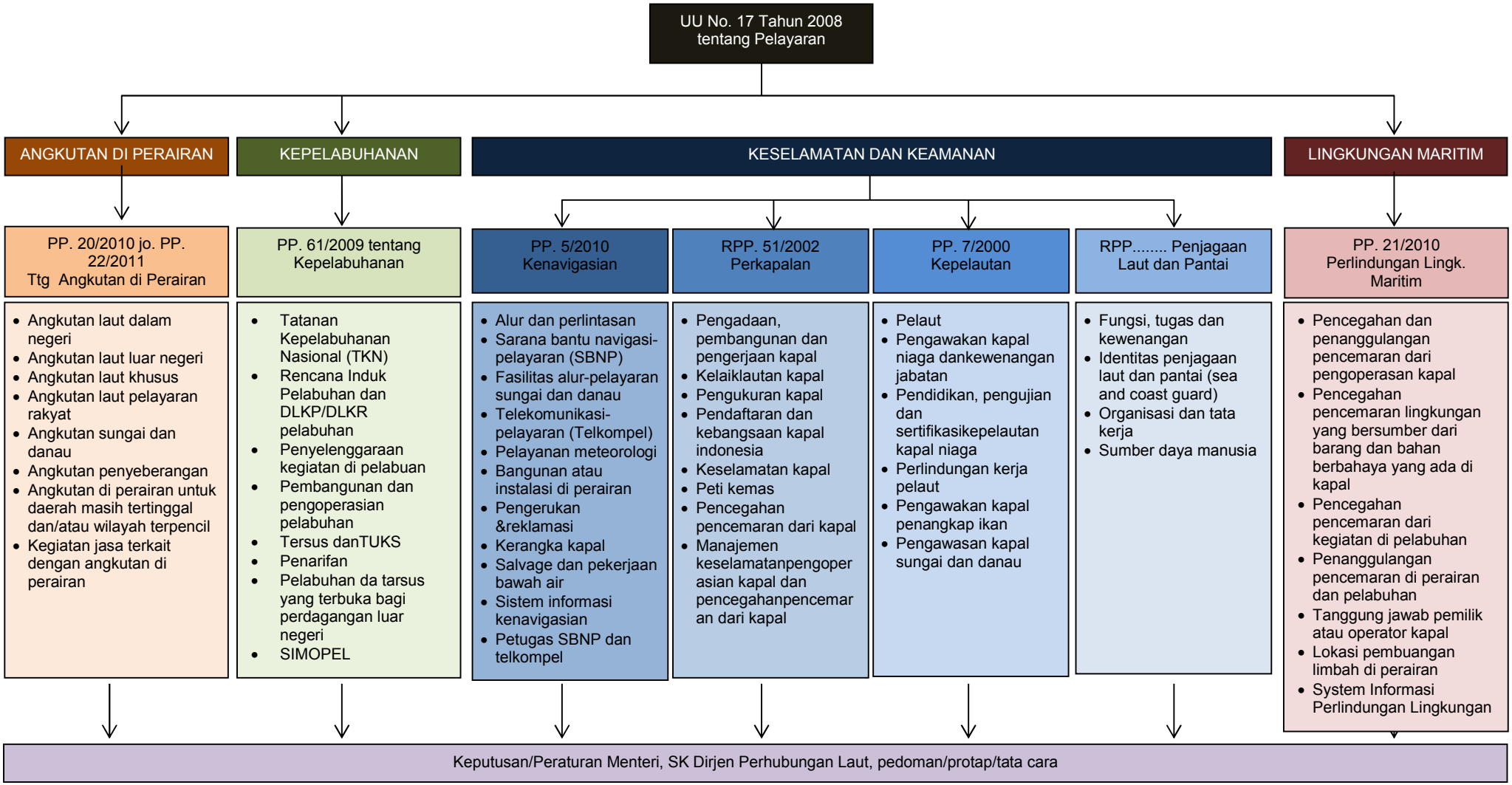
Selama perioda Renstra 2015-2019 akan dilakukan pelengkapan dan penguatan regulasi disetiap bidang penyelenggaraan perhubungan laut diantaranya:

- Penetapan RPP Penjagaan Laut dan Pantai sebagai landasan organisasi dan operasional bagi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai yang saat ini terdiri dari 1 Direktorat dan 5 UPT Pangkalan PLP;
- Revisi PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan untuk memasukkan berbagai substansi terbaru berkaitan dengan amandemen STWC 2010 Manila;
- Revisi PP No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan karena sebagian pengaturannya sudah dipindahkan dalam PP 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, serta memasukkan substansi pengaturan terbaru dari IMO dan perkembangan regulasi NCVS.

Untuk regulasi yang sifatnya teknis pada level Peraturan Menteri maupun SK Dirjen Perhubungan Laut, diperlukan kajian yang lebih mendalam mengenai kebutuhan/ struktur regulasi yang diperlukan, kelengkapan dan up-date nya, serta sinkronisasi antar regulasi untuk mewujudkan harmonisasi regulasi di bidang pelayaran.

Dalam konteks yang lebih luas terdapat beberapa sinkronisasi regulasi dengan pengaturan di sektor lain yang terkait, diantaranya:

- UU No. 1 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang berkaitan erat dengan regulasi mengenai keselamatan dan keamanan (sertifikasi kapal dan pelaut, penjagaan laut dan pantai) serta perlindungan lingkungan maritim (sumber daya kelautan, bangunan di laut, salvage dan pekerjaan bawah air);
- UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang sangat berkaitan dengan regulasi di bidang lingkungan maritim (pencegahan dan penanggulangan pencemaran kerhadap perairan dan udara);
- UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang berkenaan dengan sertifikasi, tugas dan kewajiban, serta penjaminan kesejahteraan bagi pelaut Indonesia, termasuk yang bekerja di kapal asing;
- UU No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal serta UU No. 17 Tahun 2004 tentang Keuangan Negara yang bersangkut paut dengan peningkatan investasi baik swasta maupun pemerintah dalam penyelenggaraan pelayaran, khususnya melalui skema KPS dan pendanaan alternatif.



Gambar 2.4 Kerangka /Struktur Regulasi di Bidang Pelayaran

Regulasi mengenai investasi dan penyelenggaraan perlu diperkuat, terutama berkaitan dengan persyaratan dan bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta serta mekanisme bantuan dari pusat kepada Daerah dalam penyelenggaraan transportasi laut. Selain itu, diperlukan juga regulasi yang mendukung pembiayaan penyediaan armada pelayaran nasional. Pedoman pembinaan penyelenggaraan transportasi laut baik kepada swasta maupun kepada pemda perlu didukung oleh kerangka regulasi yang kuat.Secara umum kebutuhan penguatan regulasi transportasi laut disampaikan pada **Tabel 2.4.**

Tabel 2.4 Kerangka Kebutuhan Penguatan Regulasi Transportasi Laut

FUNGSI REGULASI	MANDAT UU 23/2007	KEBUTUHAN PENGUATAN REGULASI
Fungsi perubahan	Perubahan dari monopoli kepada multi operator	• Pembentukan Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Milik Pemerintah • Pedoman Kerjasama, Penentuan Biaya, dan Pola Operasi dalam skema Multioperator
	Perubahan dari ketergantungan kepada kemandirian dalam investasi dan teknologi	• Perumusan landasan hukum bagi pemerintah dalam mendukung pembiayaan penyediaan armada pelayaran nasional melalui penerbitan Pepres untuk Ratifikasi “Arrest of Ship Convention 1999” untuk melengkapi ratifikasi “Maritime Liens and Mortgages 1993” yang telah dilakukan dengan Perpres 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 (Konvensi International tentang Piutang Maritim dan Mortgages 1993). • Road Map Penguasaan Teknologi Transportasi Laut Nasional • Kebijakan Pemberdayaan Industri Transportasi Laut Nasional
Fungsi stabilisasi	Standarisasi teknis sarana dan prasarana, serta kompetensi SDM Transportasi Laut	• Akreditasi Badan Hukum atau Lembaga Pengujian Sarana dan Prasarana Transportasi laut • Standar dan spesifikasi teknis dan sertifikasi sarana prasarana, dan sertifikasi kompetensi/kecakapan SDM untuk teknologi eksisting maupun penerapan teknologi baru • Standar Kompetensi Penguji SDM Transportasi Laut
	Standarisasi sistem dan prosedur penyelenggaraan (pembangunan/pengadaan, pengoperasian, perawatan, pengusahaan)	• Pedoman penyelenggaraan transportasi laut Provinsi, Kabupaten, dan Kota
Fungsi fasilitasi	Fasilitasi peran swasta dan pemda	• Mekanisme pemberian bantuan dari Pemerintah Pusat bagi Daerah dalam pembangunan dan pengoperasian transportasi laut di Daerah • Bentuk dan besaran penjaminan pemerintah dalam Proyek KPS transportasi laut • Kebijakan fasilitasi dalam pengadaan sarana dan prasarana transportasi laut
	Fasilitasi kepada setiap lapisan masyarakat (secara fisik, ekonomi, dan sosial)	• Standar dan spesifikasi teknik fasilitas bagi pengguna transportasi laut berkebutuhan khusus • Pengadaan sarana kapal perintis oleh Pemerintah • Penyelenggaraan Layanan Transportasi Laut Perintis dan PSO/bersubsidi

2.3.5 KERANGKA KELEMBAGAAN

Struktur umum kerangka kelembagaan dalam penyelenggaran perhubungan laut dalam perioda Renstra 2015-2019 seperti pada **Gambar 2.5** yang menggambarkan keterkaitan secara kelembagaan antara Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai pembina penyelenggaraan pelayaran nasional, serta dengan Pemda sebagai pembina di Daerah, dan juga publik selaku operator/ badan usaha yang bergerak di bidang pelayaran. Selain, itu disampaikan juga keterkaitan antara Direktorat JenderalPerhubungan Laut sebagai bagian dari Kementerian Perhubungan dengan K/L terkait lainnya.

Sebagaimana diketahui, bahwa dalam Kabinet Kerja 2014-2019 dibentuk Kementerian Koordinator (Kemenko) Maritim yang ditugaskan untuk mengkoordinasikan 4 Kementerian, yakni: Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Pariwisata, dan Kementerian ESDM. Dalam **Gambar 2.5** sudah diidentifikasi Unit Eselon I di Kementerian lainnya yang harus berkoordinasi secara intensif dengan Direktorat JenderalPerhubungan Laut, terutama berkaitan dengan: sertifikasi kapal dan pelaut, kesyahbandaran, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, penataan ruang dan pemanfaatan sumber daya kelautan, serta bangunan di perairan dan di bawah air, serta kegiatan salvage, dan hal-hal teknis lainnya.

Selain koordinasi secara kelembagaan dengan Kementerian Lain di bawah Kemenko Maritim, terdapat pula lingkup kegiatan yang perlu dikoordinasikan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan kementerian terkait, diantaranya berkenaan dengan: pendidikan dan pelatihan pelaut, penjagaan keamanan laut, investasi di bidang pelayaran, kelembagaan dan reformasi birokrasi, tata niaga dan sistem ekonomi kelautan, perlindungan lingkungan, serta ketenagakerjaan.

Secara internal, didalam lingkup Kementerian Perhubungan, garis koordinasi sangat diperlukan dengan direktorat teknis lainnya berkaitan dengan sinkronisasi kebijakan, perencanaan, pembangunan, serta pengoperasian, pengendalian, dan pengawasan dalam penyelenggaraan moda-moda transportasi yang terpadu, bersinergi, dan berkoopetisi dalam jaringan intermoda yang seamless untuk mewujudkan konektivitas transportasi nasional yang handal dan efisien untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik dalam mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan secara berkelanjutan. Selain itu dalam kontribusi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terhadap agenda pembangunan nasional secara berkelanjutan, akan diperkuat melalui program pengembangan kapasitas sumber daya bidang maritim.

Sebagai pembina penyelenggaraan pelayaran di Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara intensif perlu melakukan bimbingan teknis maupun administratif bagi pelaksanaan tugas yang didesentralisasikan kepada Pemda, khususnya dalam pembinaan pelayaran rakyat. Selain itu, pembinaan serta pemberdayaan terhadap seluruh badan usaha

bidang pelayaran mutlak diperlukan karena ujung tombak pelayanan transportasi laut berada di tangan operator baik swasta maupun BUMN/BUMD. Di setiap Direktorat di Ditjen Perhubungan Laut perlu mengidentifikasi pola pemberdayaan badan usaha di bidang masing-masing berikut dengan potensi usaha yang dapat dikerjasamakan dengan swasta berikut dengan skema kelembagaannya.

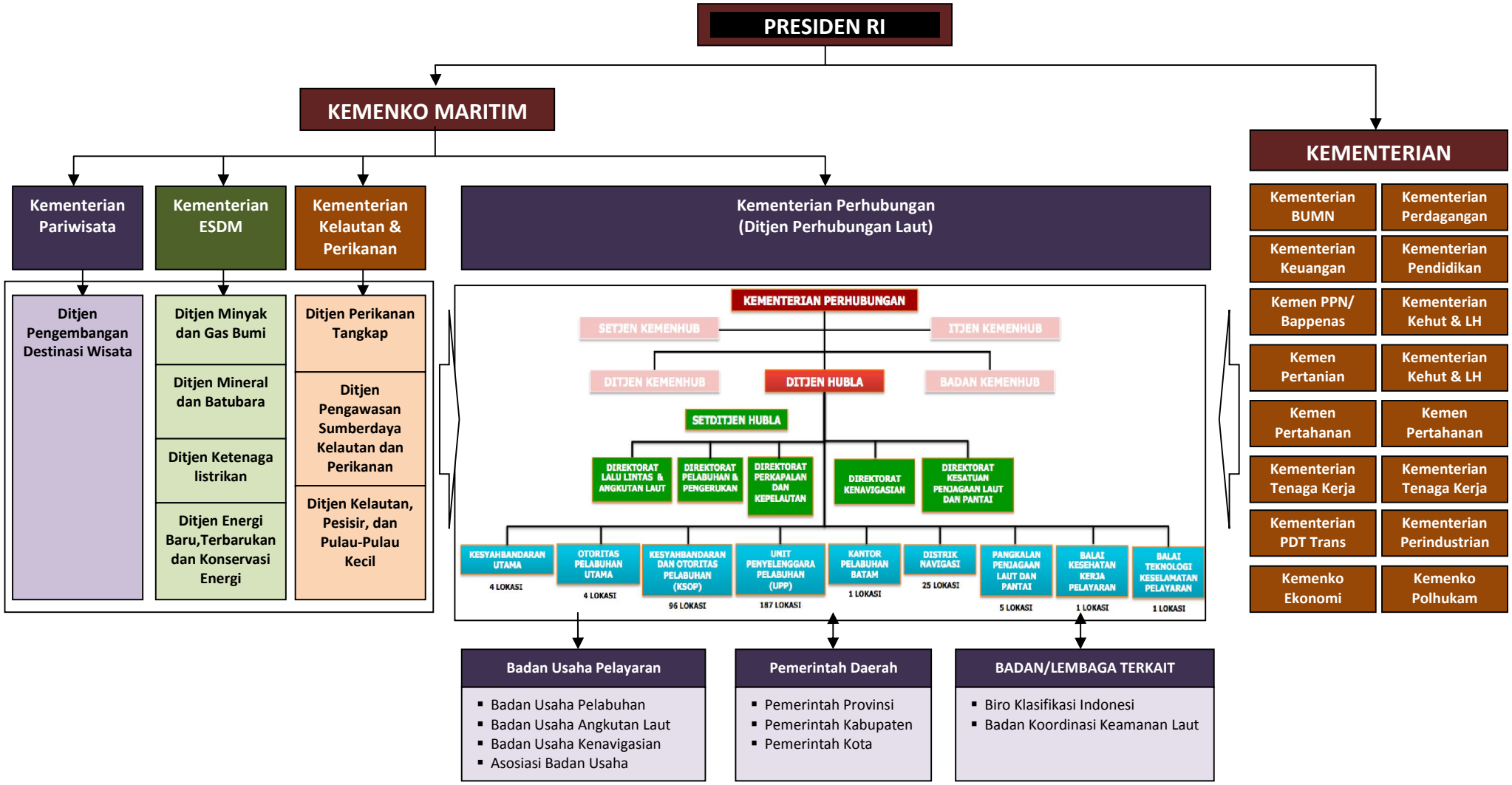
Secara spesifik perkuatan kelembagaan yang paling krusial adalah peningkatan peran OP (otoritas pelabuhan) di 4 lokasi pelabuhan utama agar dapat menjalankan fungsi regulatornya di lapangan sehingga terwujud multi operator yang sehat dalam penyelenggaraan pelabuhan Nasional. Kelembagaan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dan pangkalannya perlu diperjelas dan diperkuat sesuai dengan kebutuhan penjagaan laut dan pantai yang begitu luas.

Kerjasama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan badan terkait sebagai pemangku kepentingan dalam rangka peningkatan aspek keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan di mata masyarakat umum juga perlu ditingkatkan. Peran Biro Klasifikasi Indonesia maupun Biro Klasifikasi Asing dalam hal peningkatan kualitas sebagian keselamatan kapal dan perlindunganlingkungan maritim perlu diperluas dan dioptimalkan untuk mengurangi beban Direktorat Perkapalan dan Kepelautan dan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di lapangan. Peran Pemerintah sebagai Regulator dapat dimaksimalkan dengan sumber daya yang ada namun khusus pada pengukuran dan pendaftaran kapal dikecualikan untuk dikerjasamakan.

Penguatan kelembagaan internal di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan mengkaji lebih dalam mengenai struktur dan organisasi kerja yang selama ini dijalankan, perlu diprioritaskan untuk dilakukan pada Renstra 2015-2019. Dengan beban kebutuhan percepatan penyediaan infrastruktur yang sedemikian besar serta tugas-tugas teknis layanan dan pengawasan yang harus dilakukan, sepertinya dalam 5-10 tahun ke depan perlu dilakukan restrukturisasi kelembagaan secara menyeluruh di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sehingga dapat disusun organisasi yang ramping dan tepat sasaran dengan ruang lingkup tugas dan fungsi yang fokus pada fungsi regulasi dan pembinaan. Berbagai tugas teknis pelayanan dan pengawasan yang dapat diserahkan pelaksanaan teknisnya kepada Pemda ataupun swasta perlu dikaji untuk diserahterimakan (tanpa menghilangkan fungsi otorisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut).

Penguatan simpul Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut perlu dilakukan untuk mengatisipasi kebutuhan investasi swasta yang lebih besar dalam 5 tahun ke depan, khususnya untuk fasilitas pelabuhan. Perluasan penugasan dan kewenangan dalam simpul KPS Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan dapat meningkatkan potensi keberhasilan proyek KPS karena proses pengambilan keputusan dapat dilakukan lebih cepat sesuai prosedur dan regulasi yang berlaku.

Peguatan konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan yang dalam hal ini memiliki beberapa skema pengembangan dan revitalisasi kelembagaan pada transportasi laut yaitu Penguatan fungsi dan kewenangan kelembagaan sebagai landasan hukum bagi Pemerintah dan badan usaha lainnya dalam mendorong penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi laut melalui Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) dan pembentukan Badan Layanan Umum (BLU).



Gambar 2.5 Kerangka Kelembagaan Bidang Perhubungan Laut

Badan Layanan Umum (Badan Layanan Umum (BLU) adalah Instansi di lingkungan pemerintah yang dibentuk untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang dijual tanpa mengutamakan mencari keuntungan dan dalam melakukan kegiatannya didasarkan pada prinsip efisiensi dan produktivitas.

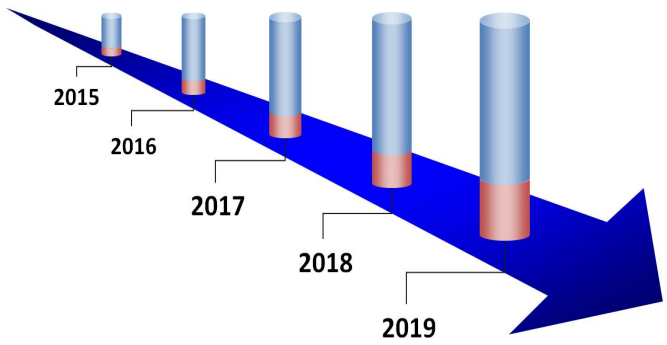
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merencanakan pembentukan BLU Bidang Perkapalan dan Kepelautan yaitu Pencatatan kapal dan pelaut , Bidang Kepelabuhanan yaitu pembentukan BLU pada 12 Unit Penyelenggara Pelabuhan yaitu Tarempa, Brondong, Sebuku, Tanjung Laut, Tanah Grogot, Tanjung Redep, Anggrek, Luwuk, Bau-Bau, Tulehu, Tual dan Nabire dan BLU Bidang Kenavigasian yaitu pembentukan BLU pada Distrik Navigasi Kelas I Dumai, Tanjung Pinang, Tanjung Priok, Surabaya, Samarinda dan Dsitrik Navigasi Kelas II Banjarmasin.

BAB III
TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

BAB 3

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

3.1 Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019



Untuk mendorong terciptanya akuntabilitas kinerja penyelenggaraan transportasi laut sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik, dibutuhkan pengukuran kinerja kegiatan untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Pengukuran kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Lautmerupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis serta didasarkan pada indikator kinerja kegiatan, meliputi masukan, keluaran, hasil, manfaat dan dampak. Tingkat keberhasilan suatu kegiatan ditandai dengan indikator kinerja utama sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di lingkungan Kementerian Perhubungan yang telah disempurnakan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 dengan tambahan indikator kegiatan yang bersifat strategis.

Indikator Kinerja Utama (IKU) Direktorat Jendeeral Perhubungan Lauttahun 2015-2019 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator output, yang dikelompokkan dalam 3 (tiga) aspek utama, yaitu : (1) Keselamatan dan keamanan Tansportasi Laut (2) Pelayanan Transportasi Laut dan (3) Kapasitas Tansportasi Laut. Tiap aspek memiliki sasaran dan kebijakan, sebagai berikut:

3.1.1 Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut

Dalam rangka mewujudkan keselamatan dan keamanan transportasi laut,Direktorat Jendeeral Perhubungan Laut mempunyai dua sasaran, yaitu : (1) Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi Laut; (2) Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi Laut.

3.1.1.1 Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi Laut

Untuk mengukur capaian menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu:

1) Ratio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut :

Ratio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut diukur dengan menghitung jumlah kejadian kecelakaan yang terjadi pada setiap 10.000 Freight atau frekuensi pelayaran sesuai jumlah Surat Persetujuan Berlayar =SPB yang diterbitkan pada 48 Pelabuhan sesuai SK Dirjen Hubla Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 dimana sampai tahun 2019 rasio kejadian kecelakaan transportasi laut sebesar 0,638 dengan *Baseline* tahun 2014 sebesar 1,080.

2) Jumlah Pedoman / Standar Keselamatan Transportasi Laut

   Dalam rangka menurunkan angka kecelakaan Ditjen Hubla menerbitkan pedoman / standar terkait keselamatan dan keamanan pelayaran dalam bentuk surat edaran dan surat keputusan baik yang ditetapkan oleh Dirjen Hubla maupun Direktur Teknis terkait. Adapun jumlah pedoman standar keselamatan dan keamanan Transportasi Laut ditargetkan menjadi 58 dokumen sampai pada tahun 2019 dengan *Baseline* 3 dokumen pada tahun 2014.

3) Jumlah Sarana dan Prasarana Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut:

   Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merencanakan pembangunan sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan Transportasi Laut meliputi:
   a. Jumlah Pembangunan SBNP ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 3.023 unit dengan *Baseline* tahun 2014 sebanyak 2.269 unit;
   b. Tingkat Kecukupan SBNP ditargetkan sampai tahun 2019 mencapai 100 % melalui pemeliharaan SBNP dengan *Baseline* tahun 2014 mencapai 75%;
   c. Tingkat Keandalan SBNP ditargetkan sampai tahun 2019 mencapai 99 % melalui pemeliharaan SBNP dengan *Baseline* tahun 2014 mencapai 96%;
   d. Jumlah Pembangunan dan *Upgrade* GMDSS ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 216 unit dengan *Baseline* tahun 2014 sebanyak 73 unit;
   e. Jumlah Pembangunan dan *Upgrade* VTS ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 69 unitdengan *Baseline* tahun 2014 sebanyak 34 unit;
   f. Pembangunan/ Lanjutan/ Penyelesaian Kapal Patroli ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 599 unit dengan *Baseline* tahun 2014 sebanyak 315 unit;
   g. Pembangunan/ Lanjutan/ Penyelesaian Kapal Kenavigasian ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 105 unit dengan *Baseline* tahun 2014 sebanyak 64 Unit.

3.1.1.2 Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan Dalam Penyelenggaraan Transportasi Laut

Untuk mengukur capaian sasaran menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019 yaitu :

1) Jumlah gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi laut (pada kapal) ditargetkan sampai tahun 2019 menurun menjadi 5 kejadian gangguan keamanan dengan *Baseline* tahun 2014 sebanyak 8 kejadian.
2) Jumlah Kapal yang telah memiliki Sertifikat ISPS (*International Ship And Port Facility Security*) ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 1.750 unit kapal;
3) Jumlah Pelabuhan yang yang telah memiliki Sertifikat ISPS (*International Ship And Port Facility Security*) ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 425 lokasi pelabuhan.

3.1.2 Pelayanan Transportasi Laut

3.1.2.1 Dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai 6 (enam) sasaran,yaitu :(1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut (2) Terpenuhinya Kebutuhan Jumlah Sumber Daya Manusia Transportasi Laut sesuai Kompetensi

(3) Meningkatnya kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam mewujudkan *good governance,* (4) Meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi laut, (5) Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor Transportasi Laut(6) meningkatnya upaya perlindungan lingkungan maritim.

3.1.2.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut

Untuk mengukur capaian sasaran meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu :

1) Jumlah Pedoman Standar Pelayanan Sarana Dan Prasarana Transportasi Laut

   Dalam rangka meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana tranportasi laut, Ditjen Hubla menerbitkan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi laut dalam bentuk surat edaran dan surat keputusan baik yang ditetapkan oleh Dirjen Hubla maupun Direktur Teknis terkait sampai tahun 2019 sebanyak 34 (tiga puluh empat) dokumen dengan *baseline* sebanyak 4 (empat) dokumen pada tahun 2014.

2) Kinerja Pelayanan Transportasi Laut

   Dalam rangka meningkatkan kinerja pelayanan transportasi laut dapat dilakukan melalui peningkatan operasional bongkar muat barang di pelabuhan. Ditjen Hubla telah menetapkan SK Dirjen Hubla Nomor UM. 002/38/18/DJPL-11 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan dan Indikator Kinerja tahun 2015 – 2019 meliputi:

   - Pencapaian *Waiting Time* (WT)
     Pada tahun 2019 *Waiting Time* (WT) mencapai 70 % artinya lama waktu tunggu pelayanan kapal menjadi 1,5 jam dari baseline tahun 2014 sebesar 2,89 jam dengan standard sebesar 1,1 jam.

   - Pencapaian *Approach Time* (AT)
     Pada tahun 2019 *Approach Time* (AT) mencapai 70 % artinya lama waktu tunggu pelayanan kapal menjadi 3,74 jam dari baseline tahun 2014 sebesar 6,011 jam dengan standard sebesar 2,62 jam.

   - Pencapaian E*ffective time* (ET) : *Berthing Time* (BT)
     Pada tahun 2019 E*ffective time* (ET) : *Berthing Time* (BT) mencapai 80 % artinya lama waktu efektif kapal dilayani semakin baik dari baseline tahun 2014 sebesar 64,70 % dengan rata-rata standard sebesar 73,42 %.

3.1.2.3 Terpenuhinya Kebutuhan Jumlah Sumber Daya Manusia Transportasi Laut sesuai Kompetensi

Untuk mengukur capaian sasaran meningkatnya kompetensi SDM Transportasi Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu "Jumlah SDM Transportasi Laut yang Bersertifikat (Aparatur Teknis) sampai tahun 2019 sebanyak 8.294.

3.1.2.4 Meningkatnya Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Dalam Mewujudkan *Good Governance*

Untuk mengukur capaian sasaran meningkatnya kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam mewujudkan *Good Governance*, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019 yaitu:

1) Nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP)
   Nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) sampai tahun 2019 sebesar 94,24 dengan *baseline* 84,25 % pada tahun 2014 ;
2) Persentase Penyerapan Anggaran
   Persentase Penyerapan Anggaran sampai pada tahun 20019 sebesar 100 % dengan *baseline* 80,39 % pada tahun 2014;
3) Nilai Barang Milik Negara (BMN) pada tahun 2015
   Target Nilai Barang Milik Negara (BMN) sampai tahun 2019 sebesar Rp.107.924.983.025.550,-.
4) Jumlah Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP)
   Target Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) sampai tahun 2019 sebesar Rp.21.794.687.366.568 ;
5) Jumlah Penyederhanaan Perijinan
   Jumlah Perijinan yang disederhanakan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sampai tahun 2019 sebanyak 7 jenis peizinan;
6) Jumlah Dokumen yang disusun untuk Kebutuhan Administrasi dan Teknis
   Jumlah Dokumen yang disusun untuk Kebutuhan Administrasi dan Teknis sampai tahun 2019 sebanyak 22 dokumen.

3.1.2.5 Meningkatnya Penetapan dan Kualitas Regulasi dalam Implementasi Kebijakan Transportasi Laut

Untuk mengukur capaian sasaran meningkatnya Penetapan dan Kualitas Regulasi dalam Implementasi Kebijakan Transportasi Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menetapkan Indikator Kinerja "Jumlah Rancangan dan Peraturan yang ditetapkan yaitu sebanyak 84 Peraturan sampai tahun 2019.

3.1.2.6 Menurunnya Emisi Gas Rumah Kaca (RAN-GRK) dan Meningkatnya Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan Pada Sektor Tansportasi Laut

Untuk mencapai sasaran menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor Tansportasi Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu :

1) Jumlah Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca
   Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca pada sektor Transportasi Lautdicapai melalui pengadaan SBNP yang menggunakan *solar cell* dan pembangunan *Reception Facilities*

(RF) dimana sampai tahun 2019 sebesar 0,560 juta ton CO2e dengan baseline sebesar 0,280 juta ton CO2e.

2) Jumlah Sarana yang Menerapkan Teknologi Ramah Lingkungan
Dalam rangka menurunkan emisi gas rumah kaca, Ditjen Hubla akan menerapkan teknologi ramah lingkungan sarana Transportasi Laut melalui penerbitan sertifikasi EEDI (*Energy Effiseinsi Design Index*) terkait pencegahan pencemaran di udara yang diakibatkan oleh kegiatan operasional kapal dan fasilitas pelabuhan lainnya dan di targetkan sampai tahun 2019 sebanyak 100 unit kapal dengan *baseline* pada tahun 2014 sebanyak 6 unit;

3) Jumlah prasarana yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan:
Dalam rangka menurunkan emisi gas rumah kaca, Ditjen Hubla akan menerapkan teknologi ramah lingkungan pada prasarana Transportasi Laut melalui pengadaan SBNP yang menggunakan *solar cell* sampai dengan tahun 2019 sebanyak 16.014 unit dengan *baseline* 2.269 unit pada tahun 2014.

3.1.2.7 Meningkatnya Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim

Untuk mencapai sasaran meningkatnya upaya perlindungan lingkungan maritim, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019 berupa jumlah prasarana yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan, meliputi :

1) Rasio penanggulangan tumpahan minyak yang berpotensi menimbulkan pencemaran dari kegiatan pelayaran
Rasio penanggulangan tumpahan minyak yang berpotensi menimbulkan pencemaran dari kegiatan pelayaran sampai dengan tahun 2019 sebanyak 100%;
2) Jumlah kegiatan terkait perlindungan lingkungan maritim
Jumlah kegiatan terkait perlindungan lingkungan maritim sampai dengan tahun 2019 sebanyak 25 laporan;
3) Jumlah sertifikat terkait perlindungan lingkungan maritim yang diterbitkan
Jumlah sertifikat terkait perlindungan lingkungan maritim yang diterbitkan sebanyak 22.100 sertifikat sampai tahun 2019.

3.1.3 KAPASITAS TRANSPORTASI

Dalam rangka meningkatkan kapasitas transportasi, Kementerian Perhubungan menetapkan 3 (tiga) sasaran, yaitu : (1) Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut untuk mengurangi *backlog* maupun *bottleneck*, (2) Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang, (3) Meningkatnya layanan transportasi di perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya.

3.1.3.1 Meningkatnya Kapasitas Sarana Dan Prasarana Transportasi Laut Mengurangi *Backlog* Maupun *Bottleneck*

Untuk mencapai target sasaran meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut untuk mengurangi *backlog* maupun *bottleneck*, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, berupa:

1) Jumlah Pembangunan / Lanjutan / Penyelesaian / Pengembangan Pelabuhan Laut Non Komersial sebanyak 706 kegiatan pada ± 100 lokasi pelabuhan setiap tahun;

2) Jumlah Lokasi Pengerukan Untuk Memenuhi Persyaratan Alur Pelayaran/Kolam Pelabuhan
   Jumlah Lokasi Pengerukan Untuk Memenuhi Persyaratan Alur Pelayaran/Kolam Pelabuhan ditargetkan mencapai 65 lokasi (128 kegiatan) sampai pada tahun 2019.
3) Jumlah Rute Angkutan Laut Tetap dan Teratur untuk mendukung Tol Laut
   Jumlah Rute Angkutan Laut Tetap dan Teratur untuk mendukung Tol Laut sebanyak 13 rute sampai dengan tahun 2019;
4) Jumlah Pembangunan / Lanjutan / Penyelesaian Armada Kapal Negara Angkutan Laut Perintis
   Jumlah Pembangunan / Lanjutan / Penyelesaian Armada Kapal Negara Angkutan Laut Perintis sampai dengan tahun 2019 sebanyak 157 unit kapal dengan *baseline* pada tahun 2014 sebanyak 54 unit kapal;
5) Terselenggaranya Kerjasama Pemerintah Swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi Laut
   Terselenggaranya Kerjasama Pemerintah Swasta dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi Laut pada sektor Transportasi Laut ditargetkan sebanyak 10 proyek sampai tahun 2019 dengan baseline tahun 2014 sebanyak 2 proyek kerjasama.

3.1.3.2 Meningkatnya Produksi Angkutan Penumpang dan Barang

Untuk mengukur capaian "Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang" diukur dengan menetapkan Indikator Kinerja Utama tahun 2015-2019 meliputi:

1. Jumlah Muatan Angkutan Laut Penumpang
   Total Produksi Angkutan Penumpang angkutan laut ditargetkan sebanyak 51.175.465 penumpang sampai tahun 2019 terdiri dari Angkutan Perintis/Pelni PSO sebanyak 36.309.188 penumpang dan Angkutan Non Perintis sebanyak 14.866.277 penumpang dengan *baseline* tahun 2014 sebanyak 6.907.191 penumpang/tahun yang terdiri dari Angkutan Perintis/Pelni PSO sebanyak 4.949.501 penumpang dan Angkutan Non Perintis sebanyak 1.957.690 penumpang.
2. Jumlah Muatan Angkutan Laut Barang
   Total Produksi Angkutan Barang ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 8.197.053.362 ton terdiri dari Muatan Angkutan Perintis / Pelni PSO sebanyak 2.864.335 ton dan Muatan Angkutan Swasta sebanyak 8.194.189.027 ton dengan baseline tahun 2014 sebanyak 1.062.398.613 ton terdiri dari Muatan Angkutan Perintis / Pelni PSO sebanyak 371.239 ton dan Muatan Angkutan Swasta sebanyak 1.062.027.374 ton.
3. Pangsa Muatan Angkutan Laut Luar Negeri oleh Pelayaran Nasional
   Pangsa Muatan Angkutan Laut Luar Negeri oleh Pelayaran Nasional ditargetkan sebesar 11,56 % sampai tahun 2019 dengan *baseline* tahun 2014 sebesar 11,01 %.

3.1.3.3 Meningkatnya Layanan Transportasi di Perbatasan Negara, Pulau Terluar dan Wilayah Non Komersial Lainnya

Untuk mencapai sasaran meningkatkan pelayanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya ditetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019 yaitu "Jumlah lintasan/rute angkutan perintis" melalui Penyelenggaraan angkutan laut/rute angkutan perintis yang ditargetkan sebanyak 193 trayek/rute sampai tahun 2019 dengan *baseline* tahun 2014 sebanyak 84 trayek/rute.

Tabel 3.1. Rumusan Indikator Kinerja Utama pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	TAHUN					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
I.	**KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT**										
1	Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi Laut	1 Ratio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut	Ratio Kejadian Kecelakaan	1.080	0.972	0.875	0.788	0.709	0.638	0.638	0.638
		2 Jumlah Pedoman Standar Keselamatan Transportasi Laut	Dokumen	3	11	11	11	11	11	55	58
		3 Jumlah Sarana dan Prasarana Keselamatan Transportasi Laut a. Jumlah Pembangunan SBNP	Unit	2,269	206	137	137	137	137	754	3,023
		b. Tingkat Kecukupan SBNP	%	75	82	86	91	95	100	100	100
		c. Tingkat Keandalan SBNP	%	96	98	99	99	99	99	99	99

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	T A H U N					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
		d. Jumlah Pembangunan dan Upgrade GMDSS	Unit	73	23	23	55	26	16	143	216
		e. Jumlah Pembangunan dan Upgrade VTS	Unit	34	6	3	4	20	2	35	69
		f. Jumlah Pembangunan /Lanjutan/ Penyelesaiaan Kapal Patroli	Unit	315	77	105	124	115	83	284	599
		- Pembangunan Baru Kapal Patrol;		-	38	30	35	17	-	120	
		- Lanjutan Pembangunan Kapal Patroli;		-	-	30	30	31	9	100	
		- Penyelesaian Pembangunan Kapal Patroli		-	39	45	59	67	74	284	
		g. Jumlah Pembangunan / Lanjutan/ Penyelesaian Kapal Kenavigasian	Unit	64	10	20	25	26	22	41	105

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	T A H U N					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
		- Pembangunan Baru Kapal Negara Kenavigasian;		-	10	10	10	11	11	-	105
		- Lanjutan Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian;		-	-	5	5	-	-	-	
		- Penyelesaian Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian		-	-	5	10	15	11	41	
2	Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi Laut	4 Jumlah Gangguan Keamanan pada Pelayanan Jasa Transportasi Laut (pada kapal)	Jumlah Kejadian/ Tahun	8	7	6	5	5	5	5	5
		5 Jumlah Kapal yang telah memiliki Sertifikat ISPS (*International Ship And Port Facility Security*)	Kapal	n/a	1,572	1,590	1,660	1,700	1,750	1,750	1,750

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	T A H U N					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
		6 Jumlah Pelabuhan yang telah memiliki Sertifikat ISPS (*International Ship And Port Facility Security)*	Lokasi	n/a	370	380	395	410	425	425	425
II.	**PELAYANAN TRANSPORTASI LAUT**										
3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut	7 Jumlah Pedoman Standar Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut	Dokumen	4	6	6	6	6	6	30	34
		8 Kinerja Pelayanan Transportasi Laut :									
		a. Pencapaian Waiting Time (WT)	%	36.80	43.40	50.10	56.70	63.40	70.00	70.00	70.00
		b. Pencapaian Approach Time (AT)	%	43.70	48.90	54.20	59.50	64.80	70.00	70.00	70.00
		c. Pencapaian Efektif Time	%	69.70	71.80	73.80	75.90	77.90	80.00	80.00	80.00

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	T A H U N					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
		(ET) : Berth Time (BT)									
4	Meningkatnya Kompetensi Sumber Daya Manusia Transportasi Laut	9 Jumlah SDM Transportasi Laut Bersertifikat (Aparatur Teknis)	Orang	n/a	3.870	4.980	6.090	7.200	8.294	8.294	8.294
5	Meningkatnya Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam mewujudkan *Good Goverance*	10 Nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP)		84,25	86.24	88.24	90.24	92.24	94.24	94.24	94.24
		11 Prosentase Penyerapan Anggaran	%	80.39	87.14	100	100	100	100	100	100
		12 Nilai Barang Milik Negara (BMN)	Rp	31.403.073 .249.337	46.047.331 .883.767	60.691.590 .518.197	78.423.650 .966.726	93.804.662 .437.315	107.924.983 .025.550	107.924.983.0 25.550	107.924.983 .025.550
		13 Target Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Rp	n/a	620.986.332 .124	5.293.425.258 .611	5.293.425.258 .611	5.293.425.258 .611	5.293.425.258 .611	21.794.687 .366.568	21.794.687 .366.568
		14 Jumlah Penyederhanaan Perijinan	Jenis Perijinan	n/a	6	7	7	7	7	7	7
		15 Jumlah Dokumen yang disusun untuk	Dokumen	n/a	6	4	4	4	4	22	22

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	T A H U N					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
		memenuhi kebutuhan Administrasi dan Teknis									
6	Meningkatnya Penetapan dan Kualitas Regulasi dalam Implementasi Kebijakan Bidang Transportasi Laut	16 Jumlah Rancangan dan Peraturan yang ditetapkan	Peraturan	n/a	14	16	18	18	18	84	84
7	Menurunnya Emisi Gas Rumah Kaca (RAN-GRK) dan Meningkatnya Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan Pada Sektor Transportasi Laut	17 Jumlah Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca	Juta Ton CO2e	0.280	0.336	0.392	0.448	0.504	0.560	0.560	0.560
		18 Jumlah Sarana yang menerapkan Teknologi Ramah Lingkungan	Unit	6	14	38	62	80	100	100	100
		19 Jumlah Prasarana yang telah menerapkan Teknologi Ramah Lingkungan									

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	T A H U N					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
		- SBNP Sollar Cell	Unit	2,269	2,475	2,612	2,749	2,886	3,023	13,745	16,014
8	Meningkatnya Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim	20 Rasio Penanggulangan Tumpahan Minyak yang Berpotensi Menimbulkan Pencemaran dari Kegiatan Pelayaran	%	n/a	100	100	100	100	100	100	100
		21 Jumlah Kegiatan Terkait Perlindungan Lingkungan Maritim	Laporan	n/a	5	5	5	5	5	25	25
		22 Jumlah Sertifikat yang diterbitkan terkait Perlindungan Lingkungan Maritim	Sertifikat	n/a	4.100	4.500	4.500	4.500	4.500	22.100	22.100

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	T A H U N					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
III.	**KAPASITAS TRANSPORTASI LAUT**										
9	Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Laut untuk Mengurangi *Backlog* maupun *Bottleneck*	23 Jumlah Pembangunan/ Lanjutan / Penyelesaian dan Pengembangan Pelabuhan Laut Non Komersial	Pelabuhan	n/a	306	100	100	100	100	100	100
		24 Jumlah Lokasi Pengerukan untuk memenuhi Persyaratan Alur Pelayaran / Kolam Pelabuhan	Lokasi	n/a	13	24	32	33	26	65	65 Lokasi (128 kegiatan)
		25 Jumlah Rute Angkutan Laut Tetap dan Teratur untuk mendukung Tol Laut	Lokasi	n/a	5	7	9	11	13	13	13
		26 Jumlah Pembangunan / Lanjutan / Penyelesaian Armada Kapal	Lokasi	54	103	100	70	-	-	103	157

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	T A H U N					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
		Negara Angkutan Laut Perintis - Pembangunan Baru Kapal Negara Angkutan Laut Perintis - Lanjutan Pembangunan kapal Negara Angkutan Laut Perintis - Penyelesaian Pembangunan Kapal Negara Angkutan Laut Perintis			100 - 3	- 70 30	- - 70				
		27 Terselenggaranya Proses Kerjasama Pemerintah Swasta dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi Laut	Proyek	2	2	2	2	1	1	8	10

No	Sasaran	Indikator Kinerja Utama (Outcome)	Satuan	Baseline 2014	T A H U N					2015 -2019	Capaian s/d 2019
					2015	2016	2017	2018	2019		
10	Meningkatknya Produksi Angkutan Penumpang dan Barang	28 Total Produksi Angkutan Penumpang	Pnp/ Tahun	6.907.191	7.459.766	8.081.413	8.780.767	9.550.055	10.396.272	44.268.273	51.175.465
		- Perintis / Pelni PSO		4.949.501	5.345.461	5.773.098	6.234.946	6.733.741	7.272.441	31.359.687	36.309.188
		- Non Perintis		1.957.690	2.114.305	2.308.315	2.545.821	2.816.314	3.123.831	12.908.586	14.866.277
		29 Total Produksi Angkutan Barang	Ton/ Tahun	1.062.398.613	1.168.638.474	1.285.502.322	1.414.052.554	1.555.457.809	1.711.003.590	7.134.654.749	8.197.053.362
		- Perintis / Pelni PSO		371.239	408.363	449.199	494.119	543.531	597.884	2.493.096	2.864.335
		- Swasta		1.062.027.374	1.168.230.111	1.285.053.123	1.413.558.435	1.554.914.278	1.710.405.706	7.132.161.653	8.194.189.027
		30 Pangsa Muatan Angkutan Laut Luar Negeri oleh Pelayaran Nasional	%	11.01	11.12	11.23	11.34	11.45	11.56	11.56	11.56
11	Meningkatnya Layanan Transportasi Laut di Perbatasan Negara, Pulau Terluar, dan Wilayah Non Komersial Lainnya	31 Jumlah Lintasan/Rute Angkutan Perintis	Rute	84	89	113	140	167	193	193	193

3.2 KERANGKA PENDANAAN

Pendanaan merupakan salah satu kunci utama dalam tercapainya pembangunan infrastruktur khususnya pembangunan infrastruktur yang memerlukan dana yang cukup besar. Pembangunan pada beberapa infrastruktur transportasi laut membutuhkan pembiayaan yang terstruktur dalam periode yang panjang dan peran swasta serta BUMN diharapkan ikut dalam pendanaan dimaksud. Pada periode jangka menengah tahun 2015 – 2019 kebutuhan infrastruktur yang sudah direncanakan masih sangat besar apabila dibandingkan dengan alokasi anggaran yang ada. Pada tahun 2016 pagu anggaran sementara Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dialokasikan sebesar Rp. 15.028.972.218.000 sedangkan kebutuhan anggaran yang telah direncanakan sesuai Rencana Strategis pada tahun 2016 sebesar 28.547.664.000,- sehingga masih terdapat kekurangan pendanaan sebesar Rp. 13.518.691.782 atau 47,35 %. Hal tersebut telah menggambarkan bahwa masih terdapat kekurangan anggaran untuk mencapai target kebutuhan infrastruktur transportasi laut sehingga diperlukan alternatif pembiayaan lain misalnya melaksanakan Kemitraan pemerintah dan swasta (*Public Private Partnership*).

3.2.1 Skenario Pembiayaan Infrastruktur

Dalam konteks skenario perencanaan infrastruktur transportasi laut menjadi salah satu komponen terbesar dalam pemenuhan kebutuhan pendanaan khususnya pembangunan fasilitas pelabuhan dan pengadaan kapal-kapal negara untuk mendukung keselamatan dan kemanan pelayaran serta pengadaan kapal perintis. Peningkatan jaringan angkutan laut akan memberikan implikasi terhadap peningkatan konektivitas dan aksesibilitas antar wilayah di Indonesia untuk mengurangi kesenjangan harga khususnya antar wilayah Bart dan Timur serta memberikan jaminan peningkatan pelayanan distribusi barang dan penumpang. Hal ini akan meningkatkan pula pendapatan sektor transportasi laut yang merupakan salah satu penggerak roda perekonomian negara.

Tabel 3.2 Skenario Pendanaan Berdasarkan Kerangka RPJMN Tahun 2015-2019

Sektor	Skenario Penuh		Skenario Parsial (75%)		Skenario Dasar (50%)	
Jalan	1274	49.82	851	45.53	637	48.89
Perkeretaapian	278	10.87	222	11.88	140	10.74
Transportasi Perkotaan	169	6.61	127	6.80	84	6.45
Transportasi Laut	563	22.02	424	22.69	282	21.64
Transportasi Darat	91	3.56	80	4.28	60	4.60
Transportasi Udara	182	7.12	165	8.83	100	7.67
Total	2557	100.00	1869	100.00	1303	100.00

Sumber : Bappenas, 2014

Skenario pendanaan memberikan implikasi terhadap beberapa skenario didalam peningkatan perjanjian dan pengembangan investasi dengan pihak swasta. Mekanisme Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) dan lembaga-lembaga internasional maupun negara lain akan menjadi salah satu komponen yang harus dibangun. Peningkatan hubungan

bilateral antar negara akan berpotensi meningkatkan investasi. Pada Tahun 2015 - 2019, skenario tersebut menjadi salah satu alternatif yang paling signifikan untuk mengakselerasi pertumbuhan ekonomi negara dengan tidak mengesampingkan kebutuhan lainnya.

Berdasarkan skema pendanaan pembangunan infrastruktur yang diterbitkan Bappenas, mekanisme optimalisasi peran BUMN dan Swasta menjadi alternatif positif mengingat sumber pendanaan negara belum optimal memberikan upaya pemerataan pembangunan infrastruktur. Berdasarkan Skenario Pendanaan Kerangka RPJMN Tahun 2015 - 2019 kebutuhan pendanaan sektor Transportasi Laut pada Skenario Penuh sebesar Rp. 563 Trillyun atau sebesar 22,02 % terhadap total tahun 2015 , Skenario Parsial sebesar Rp. 424 Trillyun atau sebesar 22,69 % terhadap total tahun 2015 dan Skenario Dasar sebesar Rp.282 Trillyun atau sebesar 22,64 % terhadap total tahun 2015. Pagu anggaran Definitif Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2016 dialokasikan sebesar Rp.14.437.683.298.000,- hal ini memberikan gambaran bahwa berdasrkan skenario pendanaan pada RPJM, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut hanya mampu mengalokasikan anggaran sebesar 2,56 % pada Skenario Penuh, 3,41 % pada Skenario Parsial dan 5,12 % pada Skenario Dasar.

Peran swasta dan BUMN menjadi sangat penting dalam penyediaan Infrastruktur khususnya Transportasi Laut agar memberikan *multiplier effect* terhadap peningkatan iklim investasi, serta percepatan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi nasional maupun wilayah yang akan berdampak pada kesejahteraan dan kemakmuran rakyat. Beberapa kerangka pendanaan pembangunan infrastruktur antara lain seperti dibawah ini:

3.2.2 Skema Finansial Kreatif

Kerangka pembiayaan infrastruktur transportasi terdiri dari beberapa skema finansial kreatif yang didasarkan pendanaan*APBN on Budget, DCM Off Budget*, dan*Off Budget Private Financing*. Pembiayaan transportasi sendiri dibagi dalam duastrategi, yaitu:(1) *PPP* Konvensional dan (2) Aliansi Strategis. Proyek-proyek yang layak secara ekonomi dan finansial dapat diserahkan sepenuhnya kepada pembiayaan sektor swasta (*Private Financing Initiatives*), termasuk proyek-proyek khusus yang bersifat *unsolicited* dan tidak memerlukan lelang kompetitif. Pengetahuan, pengalaman, dan keterampilan SDM harus ditingkatkanuntuk mempersiapkan, mengelola, dan mengawasi pelaksanaan proses dan prosedur PPP sesuai dengan prinsip-prinsip internasional. Pembiayaan proyek-proyek PPP berkaitan dengan pembiayaan proyek modern. Proyek skala besar membutuhkan *Equity Financing, Debt Financing* yang canggih, dan aliansi pendanaan global (konsorsium perbankan, *investment fund*, *bond*, dan rekayasa finansial lainnya).

Adapun beberapa skema pendanaan proyek-proyek investasi adalah sebagai berikut:

1. Investasi Pemerintah.
   Pemerintah dalam melakukan investasi pada proyek-proyek yang dianggap layak secara ekonomi dengan memanfaatkan dana APBN, APBD atau Pinjaman Luar Negeri.
   a. Pemanfaatan dana APBN/APBD antara lain Subsidi dan *Public Service Obligation (PSO)*.Subsidi adalah sumbangan atau pembayaran uang oleh pemerintah pada

barang dan jasa untuk dapat menghasilkan produk barang/jasa yang lebih murah. Biasanya subsidi digunakan oleh pemerintah untuk melakukan proteksi terhadap produk-produk dalam negeri ataupun untuk memberikan peluang yang sama dalam mengakses fasilitas publik terhadap masyarakat yang marginal. *Public Service Obligation* (PSO) merupakan tanggung jawab pemerintah untuk menyediakan layanan publik kepada masyarakat untuk jasa non komersial, yang dilakukan melalui BUMN atau swasta dan didukung oleh pemerintah melalui skema dukungan sistem non-finansial atau finansial.

b. Sumber pendanaan luar negeri, baik berupa hibah maupun pinjaman luar negeri (PHLN), diupayakan tetap mengutamakan kedaulatan, kepentingan nasional dan meningkatkan efektivitas pemanfaatannya sesuai prioritas pembangunan nasional. Pemanfaatan PHLN seharusnya dilihat bukan hanya dari sisi pendanaan tetapi juga sebagai sarana untuk bertukar informasi dan pembelajaran yang bertujuan untuk memperkuat dan menyempurnakan sistem perencanaan, anggaran, pengadaan, pemantauan dan evaluasi nasional serta kapasitas kelembagaan serta sumber daya manusia. Sumber pendanaan melalui hibah luar negeri dapat berasal dari mitra pembangunan internasional, baik negara maupun lembaga/badan internasional.

2. Kemitraan Pemerintah Swasta (KPS).
   Skema pendanaan Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) bertujuanuntuk pembangunan prasarana dasar yang tidak layak secara finansial namun layak secara ekonomis dan telah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan. Skema KPS berfokus pada pendanaan sarana dan prasarana pembangunan infrastruktur transportasi yang memiliki kelayakan finansial tinggi (*full cost recovery*) atau kelayakan marjinal terkait kontribusi pemerintah dalam bentuk *government support*. Skema KPS juga dapat disinergikan dengan optimasi penggunaan pinjaman dan hibah luar negeri, khususnya untuk pendanaan prasarana dasar.

3. Investasi Swasta.
   Pihak swasta berpartisipasi secara langsung dalam pembiayaan proyek-proyek infrastruktur, yaitu melalui proyek KPS dengan skema *unsolicited*, *special purpose,* dan pemanfaatan hak kompensasi.
   a. Penilaian dan evaluasi kelayakan berupa pemeriksaan semua dokumen administrasi di hadapan Tim Penilai;
   b. Proses penetapan BLU penuh atu BLU bertahap.

4. *Creative financing* sebagai pembiayaan alternatif, terbagi menjadi:
   a. *Infrastructure Bond* yang penggunaannya secara khusus untuk pembiayaan proyek-proyek infrastruktur;
   b. Penugasan BUMN (seperti penugasan Hutama Karya dalam proyek *Trans Sumatera Highway*) didukung melalui penyertaan modal pemerintah dan *direct-lending* yang dijamin oleh pemerintah;
   c. *Private Finance Initiative* (PFI)– *multi-year contract* 15 - 30 tahun;
   d. *Performance-Based Annuity Scheme* (PBAS) atau *Availability Payment;*
   e. Pengenaan tarif/biaya akses seperti *Electronic Road Pricing* (ERP);

f. Infrastruktur swasta (*private infrastructure*);
g. Pembangunan infrastruktur berbasis partisipasi masyarakat (*community-based infrastructure*).

3.2.3 Kriteria Skema Pembiayaan Infrastruktur

Didalam skema pembiayaan infrastruktur, khususnya transportasi, memerlukan beberapa kriteria yang harus diperhatikan oleh Kementerian/Lembaga pengampu yang dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan. Kriteria pembiayaan infrastruktur transportasi yang disusun pada periode 2015-2019, meliputi :

1. Layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara finansial dengan skema pembiayaan murni oleh pemerintah baik dari aspek operasi, pemeliharaan dan konstruksi yang diprioritaskan pada wilayah timur Indonesia, perdesaan, dan wilayah terdepan/ perbatasan;
2. Layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara finansial dengan skema pembiayaanswasta dan pemerintah khususnya dalam pembiayaan *hybrid financing*;
3. Layak secara ekonomi dan marjinal finansial dengan skema pembiayaan dominan dari swasta yang bekerja sama (*sharing*) dengan pemerintahdalam skema pembiayaan infrastruktur. Skema pembiayaan ini menggunakan skema Kerja Sama Pemerintah Swasta (KPS) dengan dukungan pemerintah (VGF) atau *creative financing* lainnya, seperti PFI, PBAS, Bank Infrastruktur, Bank Tanah, dan lain-lain;
4. Layak secara ekonomi dan finansial dengan skema pembiayaan swasta dan swastayang bekerja sama melalui model *Public Private Partnership (PPP)* regular;
5. Layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara finansial dengan skema pembiayaan murni oleh BUMN dan BUMN dengan prioritas pengembangan dan pembangunan proyek pada wilayah barat Indonesia dan perkotaan. Skema operasional dan teknis pelaksanaan pendanaan tersebut melalui penugasan Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

3.2.4 Badan Layanan Umum

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Pembendahaaan Negara, BLU merupakan instansi di lingkungan Pemerintah yang dibentuk untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang dijual tanpa mengutamakan mencari keuntungan dan dalam melakukan kegiatannya didasarkan pada prinsip efisiensi dan produktivitas. BLU dapat mendorong pengelolaan yang lebih kreatif atas Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut karena BLU memiliki sifat yang semi-bisnis, dimana pengelolaan keuangannya dapat dijalankan lebih mandiri. Selain itu, ke depan BLU dapat mengajak sejumlah tenaga ahli untuk bergabung agar pelayanan kepada konsumen meningkat. Pendapatan yang diperoleh BLU sehubungan dengan jasa layanan yang diberikan (termasuk hibah atau sumbangan dari masyarakat atau badan lain) merupakan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, terdapat beberapa bentuk layanan umum yang dapat dikelola secara lebih efektif dan efisien melalui pola BLU Kepelabuhanan, BLU Navigasi Pelayaran serta BLU Perkapalan dan Kepelautan;

Dalam pembentukan BLU di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, terdapat tahapan yang harus dipenuhi, yaitu :

a. Penyelesaian pemenuhan syarat administrasi yang terdiri dari : pernyataan kesanggupan untuk meningkatkan kinerja pelayanan keuangan dan manfaat bagi masyarakat, pola tata kelola, rencana strategis bisnis, standar pelayanan minimum, dan laporan audit terakhir atau penyataan bersedia untuk diaudit secara independen;
b. Konsultasi dan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan dan Kementerian Keuangan;
c. Evaluasi terhadap persyaratan administrasi yang telah dipenuhi untuk diusulkan kepada Menteri Keuangan;
d. Penilaian oleh Tim Kementerian Keuangan terhadap berkas yang telah diusulkan oleh Kementerian Perhubungan;

3.2.5 Skema Pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

Kerangka Pendanaan disusun berdasarkan kebutuhan capaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang direpresentasikan melalui Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan total alokasi anggaran Tahun 2015 sebesar Rp 22.842.956 Miliar, sedangkan pada tahun 2019 ditargetkan mencapai Rp. 26.985.452 Miliar sehingga total aanggaran tahun 2015 - 2019 Rp. 125.920.351 Milliar. Rincian pendanaan untuk tiap unit kerja Eselon II dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.3 Rincian Pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

NO	PROGRAM/ KEGIATAN	ALOKASI (Rp. Milyar)					TOTAL ALOKASI 2015-2019 (Rp. Milyar)
		2015	2016	2017	2018	2019	
	PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI LAUT	**22,842.956**	**25,513.008**	**25,216.711**	**25,362.225**	**26,985.451**	**125,920.351**
	RPJMN	**18,169.557**	**19,721.907**	**18,556.945**	**17,703.494**	**18,177.910**	**92,329.813**
1.	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	4,311.575 (18,87%)	4,893.756 (19,18%)	3,713.779 (14,73%)	2,594.686 (10,23%)	2,911.529 (10,79%)	18,425.325 (14,63%)
2.	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Pelabuhan dan Pengerukan	7,377.269 (32,30%)	7,423.024 (29,10%)	7,470.651 (29,63%)	7,520.242 (29,65%)	7,571.895 (28,06%)	37,363.082 (29,67%)
3.	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Perkapalan dan Kepelautan	137.219 (0,06%)	136.965 (0,05%)	13.000 (0,05%)	13.000 (0,05%)	13.000 (0,05%)	313.184 (0,25%)
4.	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Kenavigasian	3,073.839 (13,46%)	3,172.717 (12,44%)	3,247.880 (12,88%)	3,448.167 (13,60%)	3,525.917 (13,07%)	16,468.520 (13,08%)
5.	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penjagaan Laut dan Pantai	3,269.654 (14,31%)	4,095.445 (16,05%)	4,111.635 (16,31%)	4,127.399 (16,27%)	4,155.569 (15,40%)	19,759.701 (15,69%)
6.	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Laut	4,673.399 (20,46%)	5,791.101 (22,70%)	6,659.766 (26,41%)	7,658.731 (30,20%)	8,807.541 (32,64%)	33,590.538 (26,68%)

Total anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 – 2019 sebesar Rp.125,920.351 Millyar yang dialokasikan pada 6 (enam) kegiatan dimana anggaran terbesar pada Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penyelenggaraan Pelabuhan dan Pengerukan sebesar Rp. 37,363.082 Millyar atau 29,67 % selanjutnya Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Laut sebesar Rp. 33,590.538 Millyar atau 26,68%, Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penyelenggaraan Penjagaan Laut dan Pantai sebesar Rp. 19,759.701 Millyar atau 15,69%, Kegiatan Pengelolaan Dan Penyelenggaraan Di Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Laut sebesar Rp. 18,425.325 Millyar atau 14,63%, Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penyelenggaraan Kenavigasian sebesar Rp. 16,468.520 Millyar atau 13,08% dan Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penyelenggaraan Perkapalan dan Kepelautan sebesar Rp. 313.184 Millyar atau 0,25%.

3.2.6 Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

Dalam rangka mewujudkan target sasaran dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019, ditetapkan meliputi :

A. Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Kegiatan Strategis di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut sebagai berikut:

1) Penyelenggaraan angkutan laut perintis pada 193 lintas yang tersebar di seluruh 33 provinsi pada Pangkalan Pelabuhan Meulaboh, Calang, Teluk Bayur, Bengkulu, Tj. Pinang, Kijang, Sintete, Sunda Kelapa, Kotabaru, Semarang, Surabaya, Tanjung Wangi, Bima, Kupang, Maumere, Bitung, Tahuna, Pagimana, Kolonedale, Kendari, Tilamunta, Kwandang, Makassar, Mamuju, Ambon, Tual, Saumlaki, Ternate, Babang, Sanana, Jayapura, Biak, Merauke, Manokwari, Sorong;

2) Subsidi Angkutan Laut Tetap Dan Teratur Untuk Kapal Barang Dalam Rangka Menunjang Tol Laut untuk Rute : Subsidi Angkutan Laut Tetap Dan Teratur Untuk Kapal Barang Dalam Rangka Menunjang Tol Laut untuk Rute : R1 Waingapu-Sabu (Seba/Biu)-Rote-Lewoleba-Maumere-Reo-Waingapu, R2: Manokwari-Wasior-Nabire-Serui-Biak-Manokwari, R3: Tuai-Fak Fak-Kaimana-Timika-Tual, R4: Babang-Tidore (Soasiu)-Tobelo-Gebe-Babang R5: Kijang-Letung-Tarempa-selat-Lampa (Natuna)-Midai-Serasan (PP);

3) Pembangunan kapal perintis dilaksanakan sampai tahun 2017 sebanyak 103 unit yang terdiri dari kapal Tipe 750 DWT, Tipe 500 DWT, Tipe 200 DWT, Tipe 2000 DWT, Tipe 2000GT, Tipe 1200 GT, Tipe 750 DWT, Semi Container, Kapal Rede, Kapal Barang Multipurpose dan Kapal Ternak dengan tahapan penyelesaian pada tahun 2015 sebanyak 3 unit, tahun 2016 sebanyak 30 unit dan tahun 2017 sebanyak 70 unit;

4) Pembangunan/ pengadaan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Laut tersebar di seluruh 33 provinsi dengan beberapa kegiatan meliputi Perbaikan dan Perawatan Kapal Perintis (*Docking Repair*) / Pengadaan camera CCTV / Pemasangan *Upgrade Monitoring Tracking System* / Pembangunan infrastruktur *Multimedia tracking* / Pembangunan sistem informasi spasial kapal perintis /

Penyelenggaran mudik gratis sepeda motor / Monitoring angkutan lebaran, Natal dan Tahun Baru / Monitoring pelabuhan singgah perintis dan *center* pangkalan perintis / Pemberdayaan industri pelayaran rakyat.

B. Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Pelabuhan dan Pengerukan

Kegiatan Strategis di Bidang Pelabuhan dan Pengerukan sebagai berikut:

1. Pembangunan/lanjutan/penyelesaian dan pengembangan pelabuhan laut non komersial pada ± 100 lokasi pelabuhan setiap tahun pada Pelabuhan Anggrek, Babang, Bade, Baing, Bajoe, Barus, Batang, Batanjung, Batuatas, Batu Panjang, Batutua, Bau-Bau, Belang-Belang , Bicoli, Bintuni, Boepinang, Branta, Bungkutoko, Bunta, Carocok Painan, Dabo Singkep, Daruba, Depapre, Dompak, Gamunu, Garongkong, Gorom, Jailolo, Kaimana, Kendidi Reo, Kendal, Keramaian, Kolbano, Kolonedale, Kuala Semboja, Labuhan Bajo, Labuhan Angina, Lakara, Larantuka, Letung, Linau Bintuhan, Malarko, Maloy, Mantangisi, Marabatuan, Matasiri, Meranti, Midai, Moor, Mumugu, Nabire, Nunbaunsabu, Pulau Banyak, Pulau Buano, Pulau Salura, Pacitan, Padang Tikar, Pagimana, Palopo, Pamanukan, Panarukan, Pangandaran, Parlimbungan Ketek, Patani, Pelaihari, Penajam Pasir, Pomalaa, Pota Pulau Laut, Pulau Teor, Sailus, Saumlaki, Sebalang, Sebuku, Sei Nyamuk, Serui, Siwa, Sofifi Speed Boat, Subi, Taddan, Tanah Ampo, Tanah Tidung, Tanjung Api-Api, Tanjung Buton, Tanjung Mooch, Telaga Biru, Teluk Segintung, Tilamuta, Tiram, Tobelo, Tual, Tulehu, Ujung Jabung, Waren, Watunohu, Bagan Siapa-Api, Pelabuhan Ratu, Bima, Luwuk, Breakwater Makassar;
2. Pengerukan alur pelayaran/ kolam pelabuhan pada tahun 2015 sebanyak 13 lokasi yaitu Pelabuhan Belawan, Muara Padang, Palembang, Tanjung Priok, Tg Emas, Benoa, Lembar, Pontianak , Ketapang, Samarinda, Sampit, Kumai dan Lirang (Total volume Pengerukan sebesar 9.250.000 m3); Tahun 2016 sebanyak 24 lokasi yaitu Pelabuhan Kuala Langsa, Belawan, Tg Balai Asahan, Pangkalan Dodek, Jambi Talang Duku, Kuala Tungkang, Palembang, Bengkulu, Pangkal Balam, Tg Priok, Tg Emas, Juwana, Tegal, Batang, Tg Perak, Benoa, Pontianak, Sintete, Samarinda, Sampit, Pulang Pisau, Kumai, Sanana dan Muara Sabak (Total volume Pengerukan sebesar 25.100.000 m3); Tahun 2017 sebanyak 32 lokasi yaitu Pelabuhan Belawan, Tg Berakit, Palembang, Pekanbaru, Bengkulu, Tg Priok, Tg Emas, Tg Perak, Probolinggo, Benoa, Lembar, Pontianak, Ketapang, Kendawangan, Paloh, Samarinda, Sampit, Pulang Pisau, Makassar, Karang Antu, Labuhan Banten, Manado, Fakfak, Kuala Enok, Cirebon, Sadai/Toboali, Kendal, Panjang, Balikpapan, Kupang, Ternate dan Ambon (Total volume Pengerukan sebesar 21.100.000 m3); Tahun 2018 sebanyak 33 lokasi yaitu Pelabuhan Belawan, Pangkalan Dodek, Muara Padang, Jambi Talang Dukuh, Kuala Tungkal, Palembang, Begkulu, Pangkal Balam, Tg Priok, Tg Emas, Juwana, Tegal, Batang, Tg Perak, Benoa, Pontianak, Sintete, Samarinda, Kumai, Rembang, Brondong, Labuhan Lombok, Singkawang, Mempawah, Tobelo, Kali Anget, Teluk Bayur, Tg Pandan, Cirebon, Sunda Kelapa, Manggar, Brebes dan Balikpapan (Total volume Pengerukan sebesar 18.800.000 m3); Tahun 2019 sebanyak 26 lokasi yaitu Pelabuhan Kuala Langsa, Belawan, Tg Balai Asahan, Palembang, Pekan Baru, Bengkulu, Tg Priok, Tg Emas, Tg Perak,

Pontianak, Ketapang, Samarinda, Sampit, Pulang Pisau, Tg Redep, Tahuna, Sanana, Cirebon, Airbangis, Bima, Kendari, Tarakan, Balikpapan, Kupang, Ternate dan Ambon (Total volume Pengerukan sebesar 20.650.000 m3).

3. Pembangunan/ pengadaan fasilitas pendukung pelabuhan dan pengerukan tersebar di seluruh 33 provinsi dengan beberapa kegiatan meliputi Pengadaan Reach Stacker / Pengadaan Forklift / Kapal Pandu / Kapal Tunda / Pengadaan Truck Crane / Pengadaan Excavator, Grab Cham Shell dan Wheel Loader / Peningkatan fasilitas Pelabuhan dalam rangka pelayanan publik / Fasilitas pendukung operasional (Gedung Bangunan, Rumah Dinas, Pembuatan Sumur, Lampu Penerangan, Pos jaga, Pagar, Gapura dan lain-lain).

C. Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Perkapalan dan Kepelautan

Kegiatan strategis di Bidang Perkapalan dan Kepelautan sebagai berikut:

1) Pembangunan Kapal Marine Inspector / RIB sebanyak 20 unit yang tersebar di 33 Provinsi;
2) Pembangunan / pengadaan fasilitas pendukung perkapalan dan kepelautan tersebar di seluruh 33 provinsi dengan beberapa kegiatan meliputi Pengadaan Enginee Room Simulator / Pengadaan Full Mission Bridge Simulator / Pengadaan Komputer *Base Assessment*;

D. Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Kenavigasian

Kegiatan Strategis di Bidang Kenavigasian sebagai berikut:

1. Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian sebanyak 41 kapal yang tersebar pada 33 Provinsi di 25 Distrik Naviagasi Sabang, Sibolga, Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Teluk Bayur, Palembang, Tanjung Priok, Semarang, Cilacap, Surabaya, Benoa, Kupang, Tarakan, Banjarmasin, Pontianak, Kendari, Bitung, Makassar, Kendari, Tual, Ambon, Jayapura, Merauke, Sorong;
2. Pembangunan Reverse Osmosis (RO) sebanyak 97 unit yang tersebar pada 33 Provinsi di 25 Distrik Naviagasi Sabang, Sibolga, Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Teluk Bayur, Palembang, Tanjung Priok, Semarang, Cilacap, Surabaya, Benoa, Kupang, Tarakan, Banjarmasin, Pontianak, Kendari, Bitung, Makassar, Kendari, Tual, Ambon, Jayapura, Merauke, Sorong;

3. Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran SBNP sebanyak 754 unit dan pemenuhan tingkat kehandalan sebanyak 99%, yang tersebar pada 33 Provinsi di Seruway, Kuala Raja, Pusong, Sigli, Laweung, Sabang, Sibigo, Teluk Nibung, Pantai Labu, Percut, Rantau Panjang, Tanjung Beringin, Gunung Sitoli, Labuhan Bilik, Sei Barombong, Teluk Leidong, Tg. Sarang Elang, Pangkalan Susu,Pulau Kampai, Tanjung Pura, Tapak

Kuda, Kuala Sarapu, Pangkalan Brandan, P.Wunge, Pel.Sibolga, Pel. Sikara-kara, Tg.Bai, Sasak, Teluk Tapang, Muara Haji, Carocok Painan, Surantih, Tg. Sading, Sekatap Darat, Senggarang, Tanjung Ayun, Tanjung Duku, Tanjung Geliga, Tanjung Lanjut, Tanjung Sebauk, Tanjung Siambang, Tanjung Unggat, Wisata Penyengat, Tanjung Samak, Tanjung Kedadu, Penyalai, Panipahan, Sinaboi, Buatan, Kurau/Si Lalang, Sel Apit, Sungai Siak, Tanjung Buton, Kuala Mendahara, Lambur Luar, Muara Sabak, Nipah Panjang, Pamusiran, Simbur Naik, Sungai Lokan, Ujung Jabung, Tanjung Api-Api, Sungsang, Karang Agung, Rangga Ilung, Batanjung, Behaur, Kuala Kapuas, Pegatan Mendawai, Uj. Tk. Punggur, Krui, Kalianda, Lagundi, P. Sebesi, Sebalang, Bakauheni, Way Seputih, Kuala Penat, Labuhan Maringgai, Way Penat, Way Sekampung, Mesuji, Kota Agung, P. Tabuan, Kelumbayan, Teladas, Manggala/Menggala, Sungai Burung, Tulang Bawang, Semarang, Tegal, Karimun Jawa, Tanjung Emas, Glimandangin, Sampang/Taddan, Tanlok, Besuki, Jangkar, Kalbut, Gayam, Kalianget, Kangean, P. Raas, Sapudi, Sapeken, Keramaian, Masalembo, Giliraja, Tg. Tekurenan, Celukan Bawang, Pegametan, Penuktukan, Bima, Sape, Waworada, Cempi, Calabahi, Kempo, Lembar, Tg. Muna, Tg. Kopondai, P.Sukur, Pel. Aimere, Pel. Batu Tua, Pel. Wini, Tg. Kumba, Tg. Tutunnila, Tg. Uwakeka, Tg.Batu putih, Tg. Batuata, Samuda, Bagendang, Kereng Bengkirai, Teluk Sebangau, Bukit Pinang, Pulang Pisau, Kuala Pembuang, Teluk Sigintung/Seruyan, Kuala Jelay, Sukamara, Banjarmasin, Sesayap, Tarakan, Tg.Aru, Sangatta, Maloy, Sangkulirang, Tg. Sarupo, Tg. Suramana, Majene, Malunda, Palipi, Pamboang, Sendana, Ambo, Belang-Belang, Budong-Budong, Kaluku, Mamuju, Poongpongan, Salisingan, Sampaga, Kr. Timur Batumarimpih, Kr. Timur Tg. Wawobatu, Kr. Utara Kaledupa, Kr. Utara Kapota, Kr. Utara P. Papado, Kr. Utara Tg. Teipa, Kr.P.Hoga, Kr .Utara Lapuko, P. Damalawa Kcl., P. Sangurabangi, P. Togomongolo, Pel. Lasalimu, Pel. Lasalimu, Pel. Mandiodo, Pel. Mawasangka, Tg.Talabu, Tahuna, Tamako, Biaro, Buhias, P. Ruang, Pehe, Sawang, Tagulandang, Ulu Siau, Beo, Damao, Dapalan, Tg. Hatanua, Tg. Libobo, Tg Namaa, Tg. Ngolopopo, Tg. Weduar, Tg. Sial, Tg.Watina, Walwat tinggi, Tlk. Bara, Wayabula, Borong, Galela, Tikong, Pel. P. Damar, Pel.Kroing, Pel. Tutukembong, Pel.P. Teor, Pel. Moti, Pel. Tuhaha, Geser, Tg. Openta, Wayeteri, Kaimana, Kanoka, Lobo, P. Adi, Senini, Susunu, Manokwari, Makbon, Mega, Muarana, Kasim, Oransbari, Bagusa, Kasonaweja, P. Liki, Sarmi, Takar, Trimuris, Wakde, Janggerbun, Kameri, Korido, Waren, Ambai, Ampimoi, Angkaisera, Sungai Asty, Sungai Asty, Tg. Kondo, Pel. Selaru, Pel. Lakor, Pel. Romang, Pel. Damer, Pel. Kaiwatu, Tual;

4. Pembangunan Sistem Telekomunikasi Pelayaran sebanyak 88 unit;
5. Pembangunan *Vessel Traffic Service (*VTS) pada 35 lokasi yang tersebar pada 33 Provinsi di Belawan, Palembang, Jakarta, Surabaya Bitung, Kuala Tanjung, Balikpapan, Sorong, Manokwari, Jayapura, Lhok Seumawe, Dumai, Makassar, Sabang, Sibolga, Batu Ampar, Panjang, Bengkulu, Cilacap, Benoa, Lembar, Kupang, Pontianak, Banjarmasin, Batulicin, Samarinda, Tarakan, Parepare, Kendari, Ambon, Ternate, Jayapura, Merauke, Cirebon, Semarang.

6. Pembangunan *Global Maritime Distress and Safety System (*GMDSS) pada 144 lokasi yang tersebar pada 33 Provinsi di Sinabang, Kuala Langsa, Pangkalan Susu, Gunung Sitoli, Teluk Dalam, Selat Panjang, Rengat, Tanjung Balai Karimun, Dabo Sungkep, Air Bangis, Probolinggo, Gilimanuk, Waingapu, Sintete, Luwuk, Kaimana, Serui, Jakarta, Banjarmasin, Tarakan, Bitung, Sorong, Merauke, Pulau Tello, Lahewa, Panipahan, Karimunjawa, Rembang, Atapupu, Nunukan, Kolaka, Pomalaa, Parigi, Muntok, Kuala Tungkal, Sampit, Kumai, Batulicin, Samarinda, Poso, Toli Toli, Manado, Ternate, Sanana, Tual, Biak, Ulee Lheule, Meulaboh, Tembilahan, Tarempa, Pulau Sambu, Pulang Pisau, Sunda Kelapa, Panarukan, Gresik, Bawean, Masalembo, Padang Bai, Kalabahi, Larantuka, Reo, Tanjung Redeb, Mamuju, Banabungi, Palopo, Kolonedale, Banggai, Amamapare, Nabire, Bade, Kuala Tanjung, Lhok Seumawe, Sabang, Tapak Tuan, Batu Ampar, Tanjung Uban, Sei Kolak Kijang, Natuna, Teluk Bayur, Sipora, Palembang, Jambi, Pangkal balam, Panjang,Cirebon, Bengkulu, Cigading/ Merak, ende, Maumere, Ketapang, Kotabaru, Balikpapan, Kendari, Bau Bau, Tahuna, Ambon, Saumlaki, Bintuni, Jayapura, Agats, Sigli, Singkil, Pekanbaru, Bagansiapiapi,Kuala Enok, Sikakap, Celukan Bawang, Raha,Donggala, Kwandang, Ampena, Tobelo, Banda, Dobo, Sarmi, Belawan, Bengkalis, Semarang, Tegal, Cilacap, Surabaya, Kupang, Makassar, Pantoloan, Namlea, Fak Fak, Pekalongan, Jepara, Juwana, Indramayu, Pasuruan, Badas, Ulu Siau, Amahai.
7. Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Kenavigasian dengan beberapa kegiatan meliputi Perbaikan dan Perawatan Kapal / Pengadaan CCTV Survailance System / Genset / Mobil crane/ Kendaraan Operasional / Pengadaan Sistem Pengamatan Alur / Peralatan Survey Telkompel / Reporting System, Remote Cliane VTS / Vessel Monitoring sistem Kapal /Pelampung Suar / Sistem Lampu Suar untuk SBNP / Rigid Inflatable Boat (RIB) / Perangkat Penunjang Operasional Mensu/ Water Treatment;

E. Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penjagaan Laut dan Pantai

Kegiatan Strategis di Bidang Penjagaan Laut dan Pantai sebagai berikut:

1) Pembanganan kapal patroli sebanyak 255 unit pada lokasi Kesyahbandaran Belawan/ KUPP Kuala Tanjung, KSOP Teluk Bayur, PLP Tg. Uban, KSOP Palembang, KSOP Panjang, KSOP Pontianak, PLP Bitung, Kesyahbandaran Makassar, UPP Bau-Bau, KSOP Batam, PLP Tanjung Priok, KSOP Tanjung Emas, PLP Tanjung Mas, KSOP Benoa, KSOP Sorong, KSOP Ambon, PLP Tual, KSOP Merauke, KUPP Tanjung Tiram, KUPP Pulau Kampai, KSOP Meulaboh, KUPP Pantai Cermin, KUPP Sei Barombang, KUPP Tg. Sarang Elang, KSOP Bagan Siapi-api, KUPP Kuala gaung, KSOP Pangkalan Bun, KSOP Pangkalan Balam, KSOP Tg. Pandan, KUPP Kendawangan, KSOP Kumai, KUPP Bengkirai/ Pinang, KUPP Tanah Grogot, KUPP Sangkulirang, KUPP Polewali, KUPP Malili, KUPP Awerange, KUPP Bau-Bau, KUPP Ulugian, KUPP Amamapara, Kesyahbandaran Tg.Priok, KSOP Kalibaru, KSOP

Juwana, KUPP Rembang, KUPP Ketapang, KUPP Nusa Penida, KSOP Bima, KSOP Tulehu, KUPP Bara Nusa.

2) Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Penjagaan laut dan Pantai dengan beberapa kegiatan meliputi Perbaikan dan Perawatan Kapal / Pengadaan Helikopter / Pengadaan Senjata / Amunisi / Peralatan Penanggulangan Pencemaran / Peralatan SAR / GIRO Vertical / *Rigid Inflatable Boat* (RIB) / ECDIS dan Sistem Mobile Survilance Kapal Patroli/Mobil Patroli Lapangan / Pengembangan Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai.

F. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Laut

Kegiatan Strategis di Bidang Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Laut sebagai berikut:

Penyelenggaraan Rapat Koordinasi / Rapat Kerja, Bimbingan Teknis Organisasi, Penyuluhan Pembinaan Organisasi, Penataan Organisasi, pembinaan Aparatur / SDM, Kegiatan Kehumasan, Sidang / Konfrensi Internasional di LN dan DN, Sistem Akuntansi instansi (SAI), Pengelolaan / Penertiban / Penataan Asset Negara, Penyelesaian TGR, Sosialisasi / Diseminasi / Seminar / Publikasi, workshop, Pengkajian dan penyusunan peraturan, Studi / Kajian / Survey / Master plan, Pengelolaan Sistem Informasi, Penyusunan Pedoman dan Standar, Penyusunan / Pelaporan Penyelenggaraan Transportasi Laut, Monitoring/Evaluasi, Penyusunan Lakip Dan Laporan Tahunan.

3.2.7 Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 Terkait Kawasan Rawan Bencana, Wilayah Perbatasan, Dan Terluar, Mitigasi Iklim, Pengarusutamaan Gender Dan Anak Berkebutuhan Khusus Serta Perlindungan Dan Pemberdayaan Perempuan Dan Anak Dalam Konflik Sosial (P3A-KS), Dan Juga Strategi Nasional Pencegahan Dan Pemberantasan Korupsi (Stranas PPK)

A. Dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Dalam Pembangunan Kawasan Rawan Bencana, Wilayah Perbatasan, Dan Terluar

Pembangunan transportasi di kawasan rawan bencana, wilayah perbatasan dan terluar adalah untuk memperlancar distribusi barang dan jasa serta mobilitas penduduk dalam rangka mengurangi disparitas antar kawasan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan tersebut difokuskan pada :

a. Tersedianya prasarana dan sarana transportasi laut dengan kapasitas dan kualitas pelayanan memadai;
b. Terjangkaunya pelayanan transportasi laut ke seluruh wilayah perbatasan;
c. Terjaminnya keselamatan dan keamanan dalam pelayanan jasa transportasi laut;
d. Terwujudnya kerjasama luar negeri bidang perhubungan laut yang saling menguntungkan serta dapat menarik investasi yang dapat memberikan nilai tambah;
e. Meningkatnya aksebilitas angkutan laut di daerah terpencil, pulau-pulau kecil dan kawasan perbatasan Negara.

B. Dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Terkait Mitigasi Iklim

Dalam konteks perencanaan dan pembangunan transportasi laut pada Rencana Stratagis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2015-2019 juga sangat memperhatikan aspek lingkungan, khususnya terkait dengan aspek penurunan Emisi dari aktivitas operasional pelabuhan. Aspek lingkungan pada prinsipnya menjadi bagian penting dalam perencanaan strategis pembangunan transportasi laut di Indonesia yang memberikan dampak pada kesehatan, kenyamanan, serta kualitas hidup masyarakat, sehingga didalam konteks perencanaan pembangunan transportasi laut ke depan aspek *Eco Building* menjadi bagian penting untuk diwujudkan melalui Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terkait mitigasi iklim dilakukan melalui:

a. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim;menyediakan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang ramah lingkungan yaitu SBNP yang menggunakan *Solar Cell*;
b. Penerapan Efisiensi operasional di Pelabuhan;
   melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan Surat Keputusan Dirjen Hubla Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 tahun 2011 tentang Standard Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan utuk mendukung kelancaran distribusi barang dan logistik serta efisiensi penggunaan energi.
c. Penyelenggaraan Tol Laut dan angkutan laut Short Sea Shipping 2 (dua) tahap yaitu Tahap I Panjang Lampung – Tj Perak Surabaya dan Tahap II Panjang Lampung – Kendal Semarang; menyelenggarakan Tol Laut melalui penyediaan pola jaringan angkutan laut secara tetap dan teratur yang menghubungkan simpul pelabuhan utama (hub) dan pelabuhan-pelabuhan pengumpannya (*Feeder*) dan didukung pembangunan Kapal Negara Angkutan Laut Perintis;
d. Menyelenggarakan *Short Sea Shipping* sebagai alternatif pemanfaatan moda angkutan transportasi yang merupakan salah satu upaya untuk mengurangi beban transportasi di jalan yang sangat berperan dalam rangka efisiensi penggunaan energi;
e. Penerapan manajemen *Docking Kapal* ;

C. Dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Terkait Pengarusutamaan Gender Dan Anak Berkebutuhan Khusus, Serta Perlindungan Dan Pemberdayaan Perempuan Dan Anak Dalam Konflik Sosial (P3A-KS).

Sebagai upaya untuk perwujudan kesetaraan gender, Indonesia adalah salah satu dari 192 negara yang bersepakat untuk bersama-sama berusaha mencapai 8 (delapan) Tujuan pembangunan Millenium pada tahun 2015 yang dikenal sebagai *Millennium Development Goals (MDGs).* Seperti diketahui bersama, 8 (delapan) Tujuan dimaksud terdiri dari (i) menghapuskan kemiskinan yang ekstrim dan kelaparan; (ii) memenuhi

kebutuhan pendidikan dasar; (iii) mempromosikan kesetaraan gender dan pemberdayaan perempuan; (iv) mengurangi angka kematian anak; (v) meningkatan kualitas kesehatan ibu; (vi) memberantas HIV/AIDS, malaria, dan beragam penyakit lainnya; (vii) menjamin keberlanjutan lingkungan hidup; dan (viii) mengembangkan kemitraan global untuk pembangunan.

Pengarusutamaan gender merupakan salah satu prinsip pengarusutamaan yang menjadi landasan operasional pembangunan dengan strategi yang dilakukan secara rasional dan sistematis untuk mencapai kesetaraan dan keadilan gender dalam pembangunan nasional. Sesuai dengan Perpres Nomor 2 Tahun 2015 tentang RPJMN 2015-2019, prinsip pengarusutamaan gender diarahkan untuk meningkatkan kualitas hidup dan peran perempuan di berbagai bidang pembangunan, di bidang politik termasuk dalam proses pengambilan keputusan di lembaga eksekutif, legislatif dan yudikatif, dan juga untuk meningkatkan kapasitas kelembagaan pengarusutamaan gender yang meliputi penyempurnaan peraturan dan pedoman, peningkatan kapasitas SDM, penguatan mekanisme koordinasi, penyediaan dan pemutakhiran data terpilah, pemantauan dan evaluasi. Hal ini juga ditegaskan dalam kebijakan sebelumnya yaitu Inpres Nomor 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender dalam Pembangunan Nasional yang mengamanahkan kepada seluruh Kementerian/Lembaga untuk mengintegrasikan prinsip pengarusutamaan gender pada setiap tahapan pembangunan mulai dari perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, monitoring dan evaluasi.

Dalam rangka percepatan pelaksanaan PUG ditingkat nasional dan daerah, telah ditetapkan Strategi Nasional (STRANAS) tentang Percepatan Pelaksanaan PUG melalui Perencanaan dan Penganggaran yang Responsif Gender (PPRG) berdasarkan Surat Edaran Bersama Menteri Bappenas/PPN No.270/M.PPN/11/2012,Menteri Keuangan No. SE-33/MK.02/2012, Menteri Dalam Negeri No. 050/4379A/2012 dan Menteri PP&PA No. SE 46/MPP-PA/11/2012. Dalam STRANAS tersebut di atas, seluruh Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Provinsi dan Kabupaten/Kota diharuskan melaksanakan Perencanaan dan Penganggaran Responsif Gender (PPRG) dengan mengacu kepada matrik kesepakatan yang tertuang dalam STRANAS dimaksud. Hal ini juga merupakan salah satu upaya untuk mewadahi pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2015 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang nomor 7 Tahun 2012 tentang Penanganan Konflik Sosial dan Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 2014 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Perempuan dan Anak dalam Konflik Sosial (P3A-KS) yang disesuaikan dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan.

Penyelenggaraan jasa transportasi laut merupakan bagian integral dari sendi kehidupan masyarakat, bangsa dan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak terpisahkan dari prinsip pembangunan nasional secara utuh. ada beberapa peraturan perundangan pada Sub Sektor Perhubungan Laut yang secara substansial sudah responsif gender dan berguna memenuhi kebutuhan masyarakat yang beragam yakni:

1. Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
   a. Pasal 2 tentang Azas dan Tujuan Pelayaran pada huruf d yakni Azas adil dan merata tanpa diskriminasi. Dalam penjelasannya dinyatakan bahwa yang dimaksud dengan ”asas adil dan merata tanpa diskriminasi” adalah penyelenggaraan pelayaran harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi;
   b. Pasal 40 ayat (1) Perusahaan angkutan di perairan bertangggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya;
   c. Pasal 41 ayat (1) menetapkan bahwa perusahaan bertanggung jawab sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
      1) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
      2) Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut;
      3) Kerugian pihak ketiga.
   d. Pasal 42 ayat (1) yang menetapkan kewajiban bagi perusahaan angkutan untuk memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia. Dalam penjelasan Pasal 42 ayat (1) dinyatakan bahwa :
      - Pelayanan khusus bagi penumpang yang menyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia dimaksudkan agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan dengan baik.
      - Yang dimaksud dengan “fasilitas khusus” dapat berupa penyediaan jalan khusus di pelabuhan dan sarana khusus untuk naik ke atau turun dari kapal, atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantu bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur.
      - Yang dimaksud dengan “cacat” misalnya penumpang yang menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki, atau tuna netra dan sebagainya.
      - Tidak termasuk dalam pengertian orang sakit dalam ketentuan ini adalah orang yang menderita penyakit menular sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
      - Yang dimaksud dengan “orang lanjut usia” adalah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
   e. Pasal 42 ayat (2) yang membebaskan biaya tambahan bagi pengguna atas fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak BALITA, orang sakit dan Lansia
   f. Pasal 152 ayat (1) yang mewajibkan setiap kapal yang mengangkut penumpang menyediakan fasilitas kesehatan bagi penumpang yang meliputi a. ruang pengobatan atau perawatan;b. peralatan medis dan obat-obatan; dan c. tenaga medis.

2. Pasal 2 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 11 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut Untuk Penumpang Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2014 yang menetapkan bahwa Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik/*Public Service Obligation (PSO)* bidang angkutan laut untuk penumpang kelas ekonomi wajib memenuhi prinsip-prinsip sebagai berikut:
   - Melaksanakan pelayaran angkutan laut kelas ekonomi ke seluruh pelosok tanah air berdasarkan tarif yang ditetapkan oleh Menteri dan sesuai trayek yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal;
   - Memberikan perlakuan dan pelayanan bagi semua pengguna jasa sesuai standar pelayanan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal; dan
   - Menjaga keselamatan dan keamanan penumpang.

Aspek kesetaraan *gender* dan *difable priority* menjadi bagian penting dalam pembangunan sarana dan prasarana perhubungan, seperti pada penyediaan ruang khusus untuk wanita, anak, dan penyandang cacat pada moda transportasi laut, prioritas untuk naik terlebih dahulu menggunakan moda transportasi bagi *difable*, wanita, dan anak-anak sebagai wujud perlindungan pada wanita, anak-anak, dan *difable*. Konteks pengembangan transportasi berbasis *gender* dan *difable priority* menjadi sangat penting, serta memberikan ruang positif terhadap upaya menghargai dan menanamkan nilai-nilai dalam mewujudkan pembangunan transportasi laut yang responsif terhadap gender dan kelompok *difable*.

Untuk mengakomodir beberapa hal tersebut diatas, dalam konsep pengembangan transportasi laut pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubunan Laut Tahun 2015 - 2019 yang memperhatikan terhadap tata ruang, lingkungan, *gender*, dan *difable* membutuhkan skema koordinasi, perencanaan, sampai dengan implementasi (fisik maupun non fisik) yang saat ini juga menjadi bagian dari target kinerja pembangunan transportasi laut. Konsep pengembangan tersebut secara implisit dan eksplisit juga sudah disusun didalam kerangka pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dimana sampai dengan tahun 2019 pembangunan transportasi laut juga akan memberikan prioritas-prioritas yang mengarah pada pembangunan infrastruktur transportasi laut berbasis tata ruang, lingkungan, gender, dan kaum *difable*.

Berdasarkan Undang-undang nomor 7 Tahun 2012 tentang Penanganan Konflik Sosial dan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2015 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang nomor 7 Tahun 2012 tentang Penanganan Konflik Sosial serta Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 2014 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Perempuan dan Anak dalam Konflik Sosial (P3A-KS) telah diatur tentang penanganan konflik sosial yang bertujuan antara lain menciptakan kehidupan masyarakat yang aman, tenteram, damai dan sejahtera, memelihara keberlangsungan fungsi pemerintahan, melindungi jiwa, harta benda, sarana dan prasarana umum dan memulihkan kondisi fisik dan mental masyarakat serta sarana

dan prasarana umum, yang disesuaikan dengan kapasitas dan tugas serta fungsi dari masing-masing Kementerian/Lembaga.

D. Dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Terkait Strategi Nasional Pencegahan Dan Pemberantasan Korupsi (Stranas PPK)

Mendasari Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2006 tentang Pengesahan United Nations Convention Againts Corruption, 2003(Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Anti Korupsi, 2003) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4620), pada tanggal 23 Mei tahun 2012 telah diterbitkan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2012 tentang Strategi Nasional Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi Jangka Panjang 2012-2025 dan Jangka Menengah Tahun 2012-2014 (Stranas PPK) yang merupakan dokumen yang memuat visi, misi, sasaran, strategi, dan fokus kegiatan prioritas pencegahan dan pemberantasan korupsi jangka panjang tahun 2012-2025 dan jangka menengah tahun 2012-2014, serta peranti anti korupsi. K/L dan PEMDA diwajibkan menyusun aksi PPK setiap tahun sebagai penjabaran dan pelaksanaan Stranas PPK yang dituangkan ke dalam Inpres. Terdapat 6 (enam) strategi pelaksanaan stranas PPK yaitu 1) melaksanakan upaya-upaya pencegahan; 2) melaksanakan langkah-langkah strategis di bidang penegakan hukum; 3) melaksanakan upaya-upaya harmonisasi penyusunan peraturan perundang-undangan di bidang pemberantasan korupsi dan sektor terkait lain; 4) melaksanakan kerja sama internasional dan penyelamatan aset hasil tipikor; 5) meningkatkan upaya pendidikan dan budaya anti korupsi; dan 6) meningkatkan koordinasi dalam rangka mekanisme pelaporan pelaksanaan upaya pemberantasan korupsi.

Terdapat Rencana Aksi Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi yang telah ditindaklanjuti di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yaitu:

1. Penerapan sistem perizinan online berbasis Teknologi Informasi (TI) untuk usaha angkutan penumpang maupun barang dengan fokus pada moda transportasi penyeberangan dan laut, yaitu melalui upaya:
   a. Menyelenggarakan uji coba penyederhanaan workflow / alur layanan SIMLALA (Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas dan Angkutan Laut) agar lebih singkat dan efisien;
   b. Menyelenggarakan pelatihan bagi user (staf internal Kemenhub dan Stakeholder pengguna layanan (misal perusahaan pelayaran)
2. Penyampaian Data dan Informasi yang berkaitan dengan perpajakan dari Kementerian, Lembaga dan Instansi Pemerintah yaitu melalui upaya:
   a. Telah disampaikan data/informasi yang berkaitan dengan perpajakan sesuai amanat PP No. 31 Tahun 2012 sebagaimana tercantum dalam PMK-16/PMK-03/2013 dan perubahannya kepada Direktorat Jenderal Pajak secara rutin dan dalam bentuk elektronik;
3. Pelaksanaan transparansi dan akuntabilitas dalam mekanisme pengadan barang dan jasa yaitu melalui upaya:
   a. Terlaksananya *self assessment* tingkat kematangan organisasi ULP;
   b. Tersusunnya *Roadmap* peningkatan kematangan organisasi ULP.

BAB IV
PENUTUP

BAB 4
PENUTUP

Naskah Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 - 2019 ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 - 2019, yang akan menjadi pedoman bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam melaksanakan kebijakan dan strategi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 - 2019 disusun untuk menetapkan arah dan pedoman pelaksanaan penyelenggaraan transportasi laut bagi seluruh unit kerja dan stakeholder sektor transportasi laut dengan menciptakan dan menjaga kesinambungan pembangunan sektor transportasi secara nasional khususnya sektor transportasi laut. Untuk itu ditetapkan kaidah-kaidah pelaksanaan sebagai berikut :

1. Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara bersama-sama mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 - 2019 dengan sebaik-baiknya.
2. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dijabarkan ke dalam Rencana Kerja dan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 - 2019 dan menjadi acuan bagi seluruh unit kerja dan UPT-UPT di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam menyusun Rencana Kerja dan Kinerja Tahun 2015 - 2019.
3. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berkewajiban menciptakan dan menjaga konsistensi antara Arah Kebijakan yang meliputi tujuan, sasaran, strategi dan kebijakan pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan Rencana Kerja dan Kinerja seluruh unit kerja dari Unit Kerja tertinggi sampai terendah di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
4. Dalam rangka menjaga efektivitas pelaksanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015 - 2019, masing-masing unit kerja dari Unit Kerja tertinggi sampai terendah di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut diwajibkan dapat memberikan kontribusi dan mendukung dalam pencapian target-target yang telah ditetapkan dan dapat melaksanakan pemantauan dan evaluasi terhadap capaian Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015 - 2019.

5. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dapat melakukan review terhadap Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 – 2019 apabila dalam periode pelaksanaannya terdapat perubahan kebijakan yang perlu disesuaikan dengan tetap menjaga kesinambungan terhadap kebijakan nasional dan kebijakan internal Kementerian Perhubungan.

LAMPIRAN
KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
NOMOR UM.008/100/19/DJPL-15
TENTANG
RENCANA STRATEGIS
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
TAHUN 2015-2019

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17
JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110
TEL. : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017
3842440
Pst. : 4213, 4227, 4209, 4135
TLX : 3844492, 3458540
Fax : 3811786, 3845430, 3507576

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

NOMOR : UM.008/100/19/DJPL-15

TENTANG

RENCANA STRATEGIS

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015 - 2019

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Menimbang : Bahwa dalam rangka menindaklanjuti Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 – 2019 dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : KP. 430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 – 2019, perlu ditetapkan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 – 2019 dengan keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003, tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);

2. Undang-undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);

3. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 – 2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);

4. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587);

5. Undang-undang Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 75);

6. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3747);

7. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);

8. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);

9. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);

10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departeman Perhubungan;

11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departeman Perhubungan 2005-2025;

12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1113);

13. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional / Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian / Lembaga (Renstra K/L) Tahun 2015-2019;

MEMUTUSKAN

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TENTANG RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015 - 2019

PERTAMA : Menetapkan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 - 2019 sebagaimana tercantum dalam lampiran Keputusan Direktur Jenderal ini.

KEDUA : Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagaimana dimaksud dalam diktum PERTAMA wajib digunakan oleh setiap unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

KETIGA : Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan dievaluasi secara berkala disesuaikan dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi.

KEEMPAT : Keputusan ini berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 10 Desember 2015
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

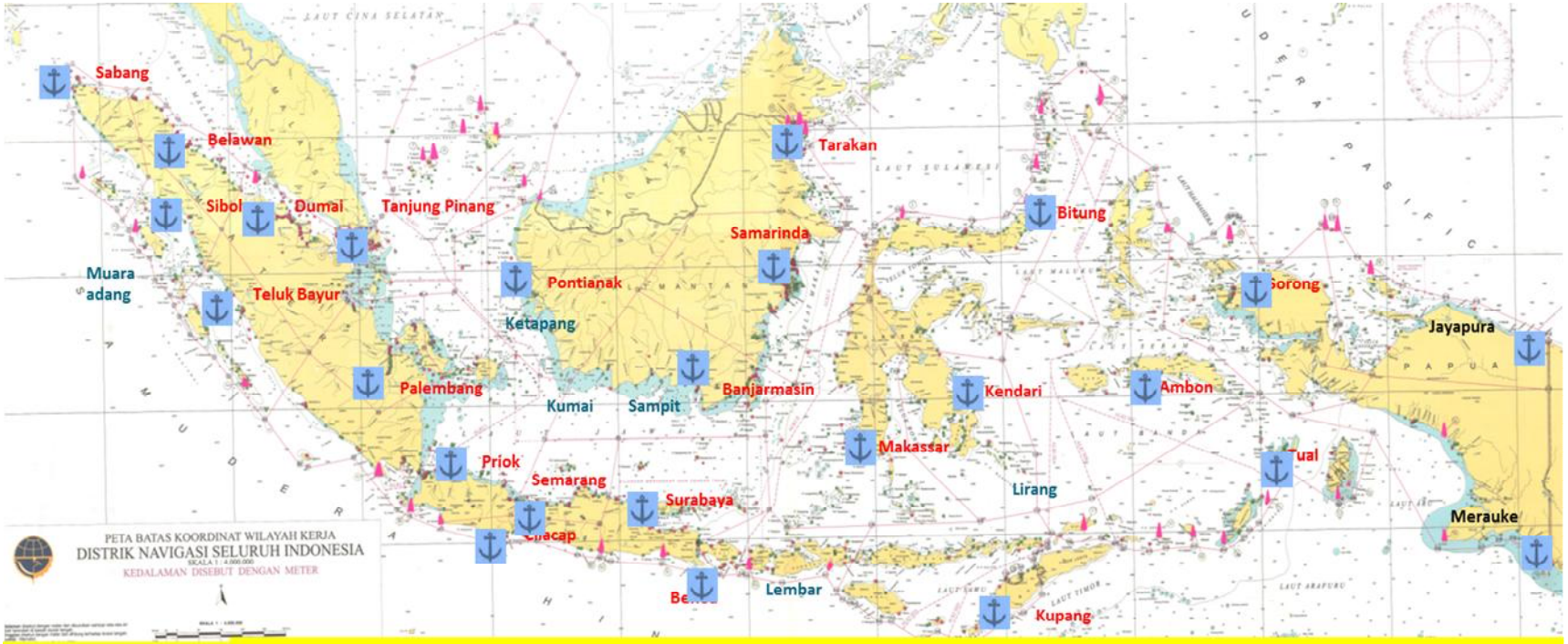
Capt. BOBBY R. MAMAHIT
Pembina Utama (IV/e)
NIP. 19560912 198503 1 002

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
2. Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan;
3. Kepala Pusat Data dan Informasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
4. Kepala Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan;
5. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
6. Para Kepala Kantor Unit Kerja Tingkat Eselon II di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
7. Para Kepala Bagian di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

PETA LOKASI KEGIATAN STRATEGIS
PEMBANGUNAN TRANSPORTASI LAUT
DALAM
RENCANA STRATEGIS
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
TAHUN 2015-2019

PEMBANGUNAN FASILITAS KENAVIGASIAN TAHUN 2015-2019



Keterangan :

Distrik Navigasi

Pembangunan Fasilitas Kenavigasian (pada 33 provinsi di 25 distrik navigasi)

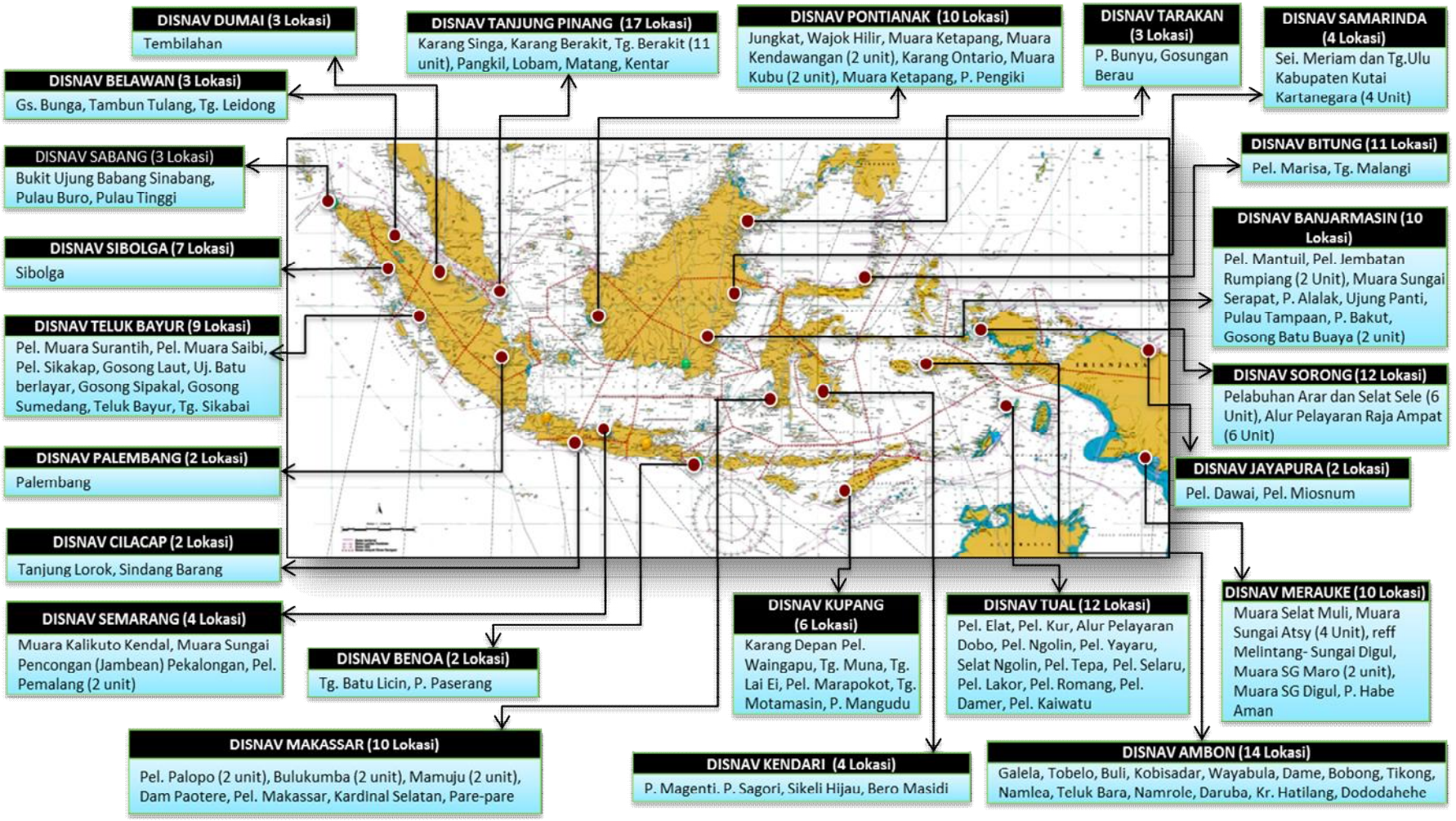
- Pembangunan SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) : **754 Unit**
- Pembangunan GMDSS (Global Marine Distres Safety System : **144 Unit**

Pembangunan VTS (Vessel Traffic Service) : **35** Unit

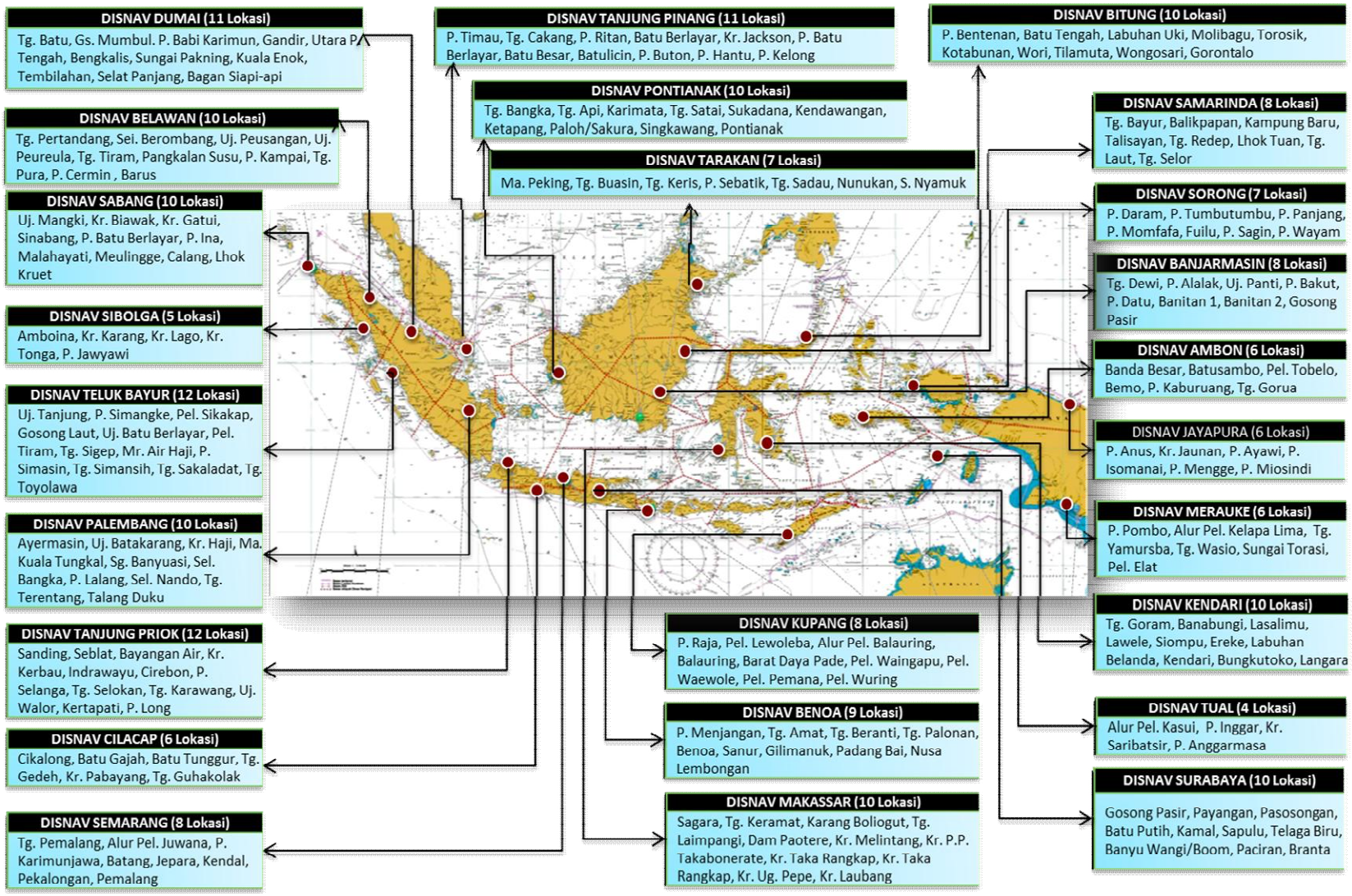
Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian : **41**Unit

Indikasi Pendanaan (Rp. Miliar)	2015	2016	2017	2018	2019	Total
- SBNP	451,29	469,342	488,115	507,640	527,945	2,444,.332
- GMDSS	289,000	300,560	312,582	325,086	338,089	1,565.317
- VTS	197,00	204,880	213,075	221,598	230,462	1,067.016
- Kapal Kenavigasian	807.500	807.500	807.500	934.000	934.000	4,290.500

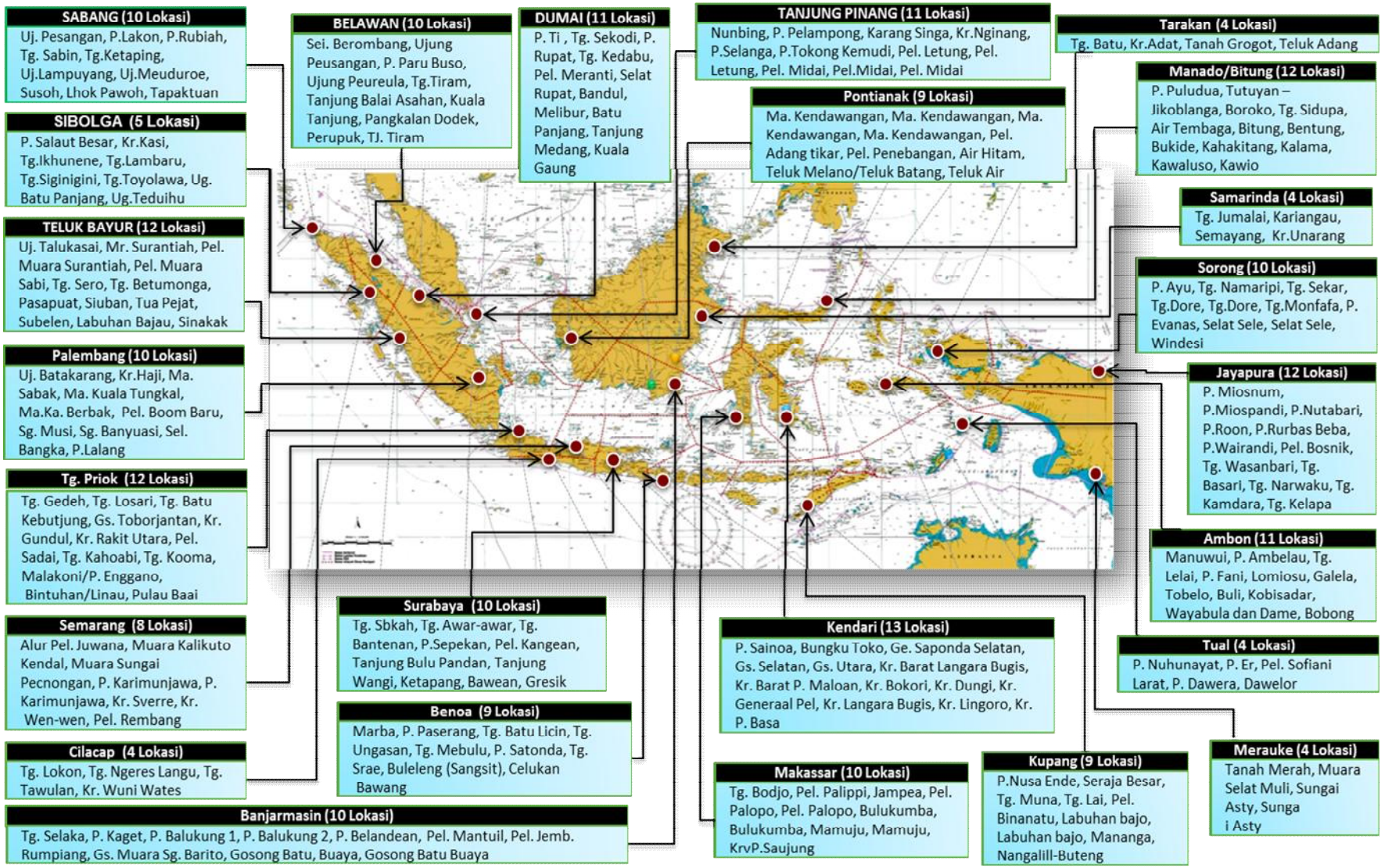
PEMBANGUNAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP) TAHUN 2015



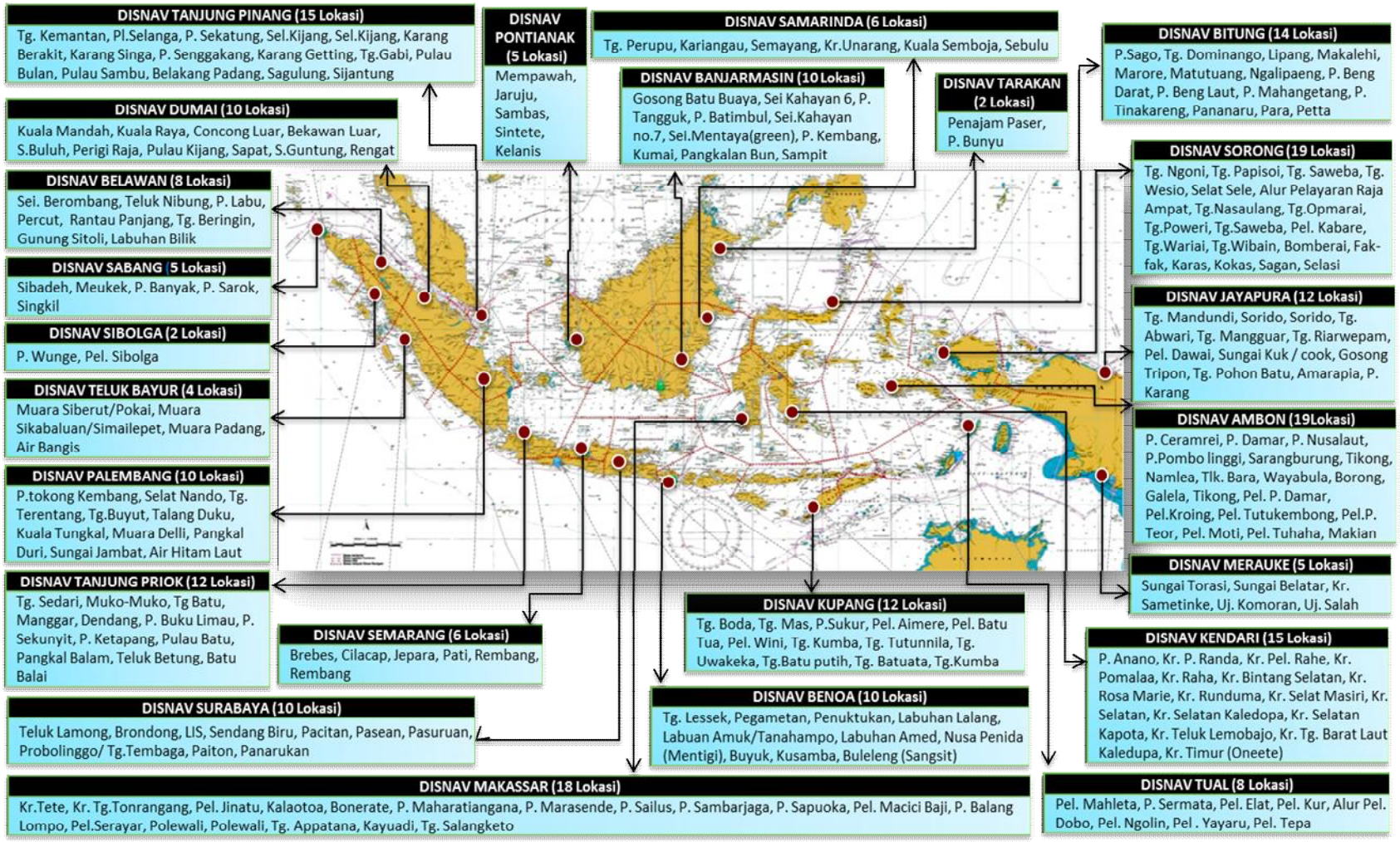
PEMBANGUNAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP) TAHUN 2016



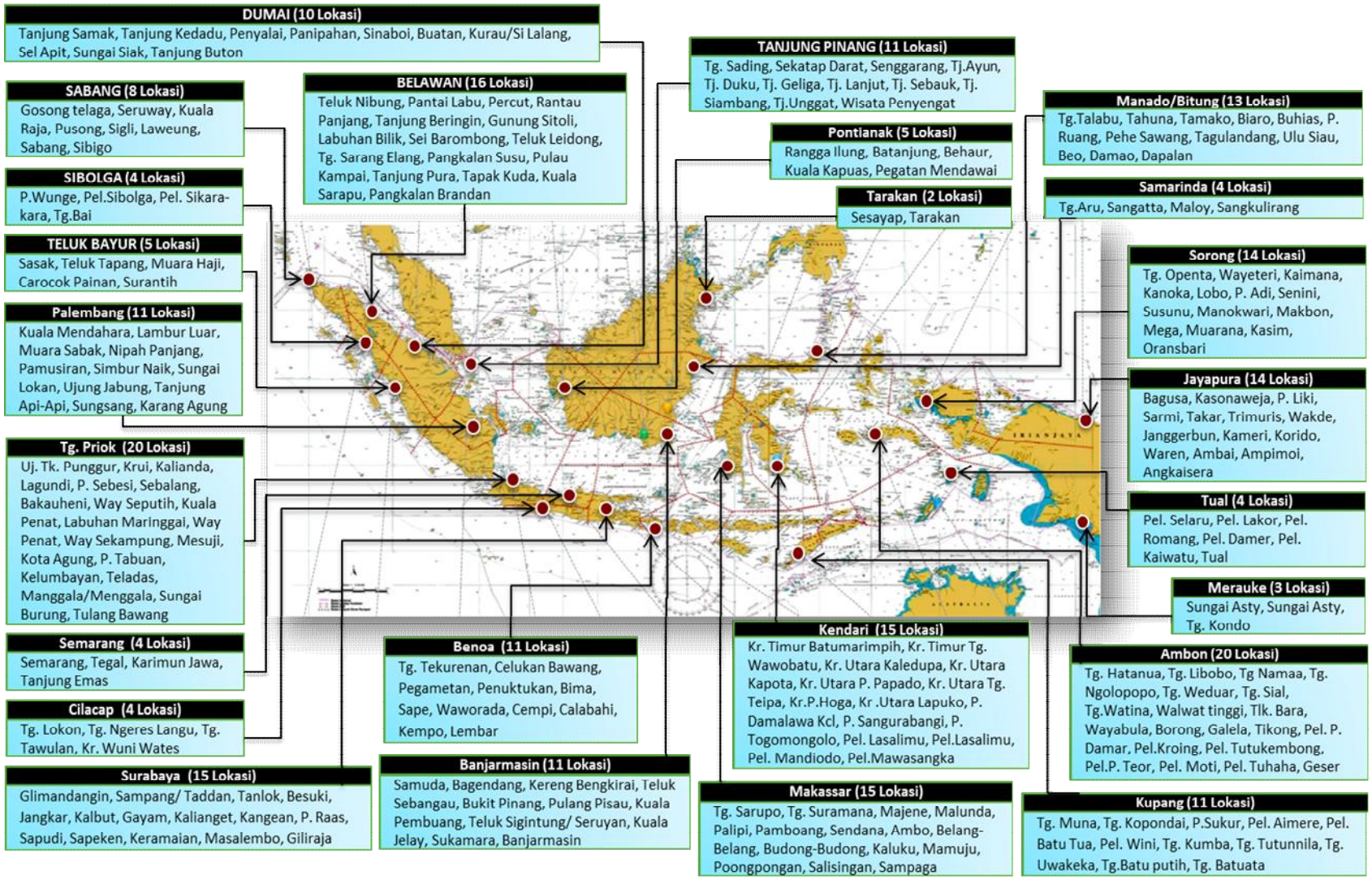
PEMBANGUNAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP) TAHUN 2017



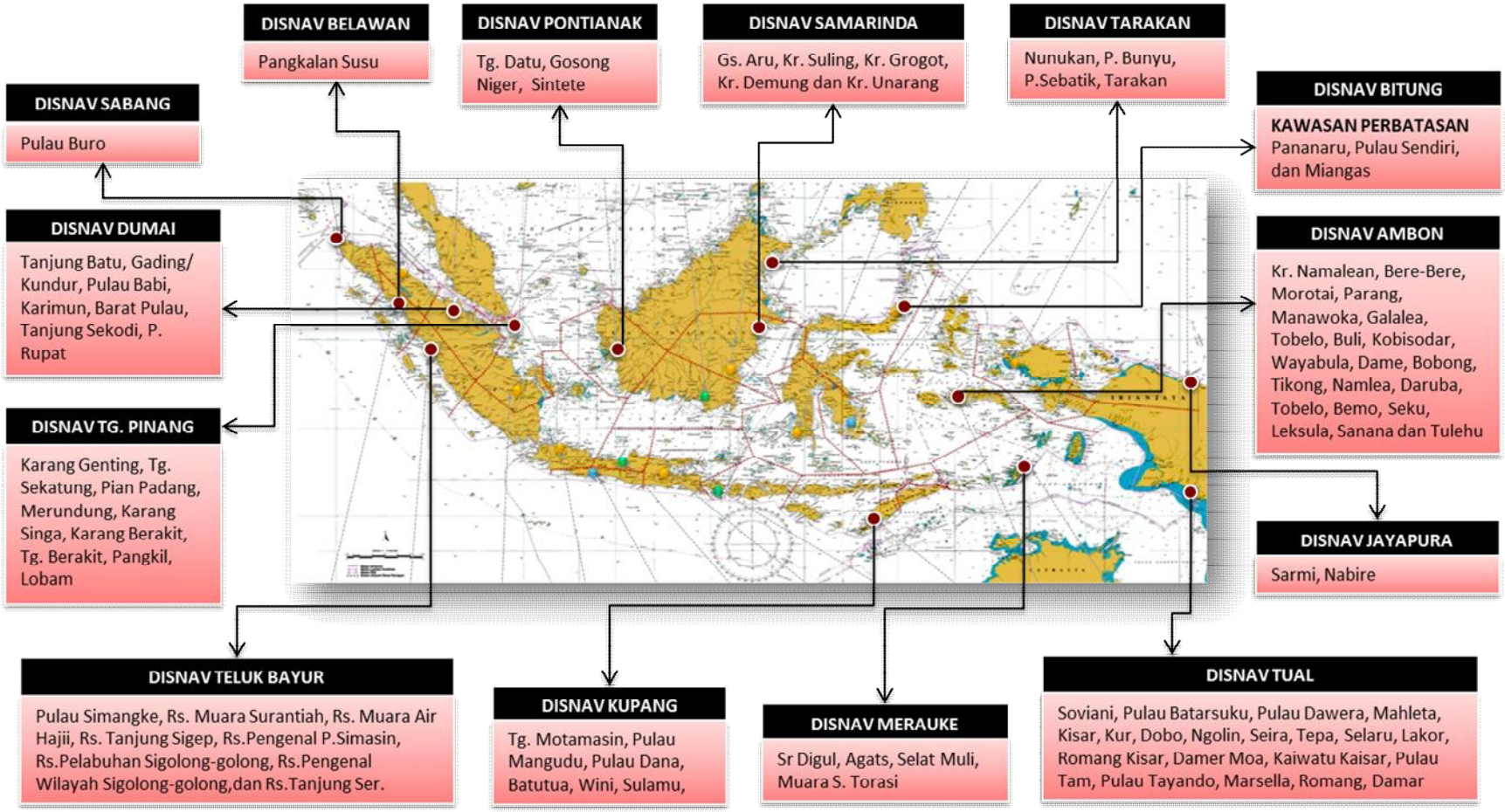
PEMBANGUNAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP) TAHUN 2018



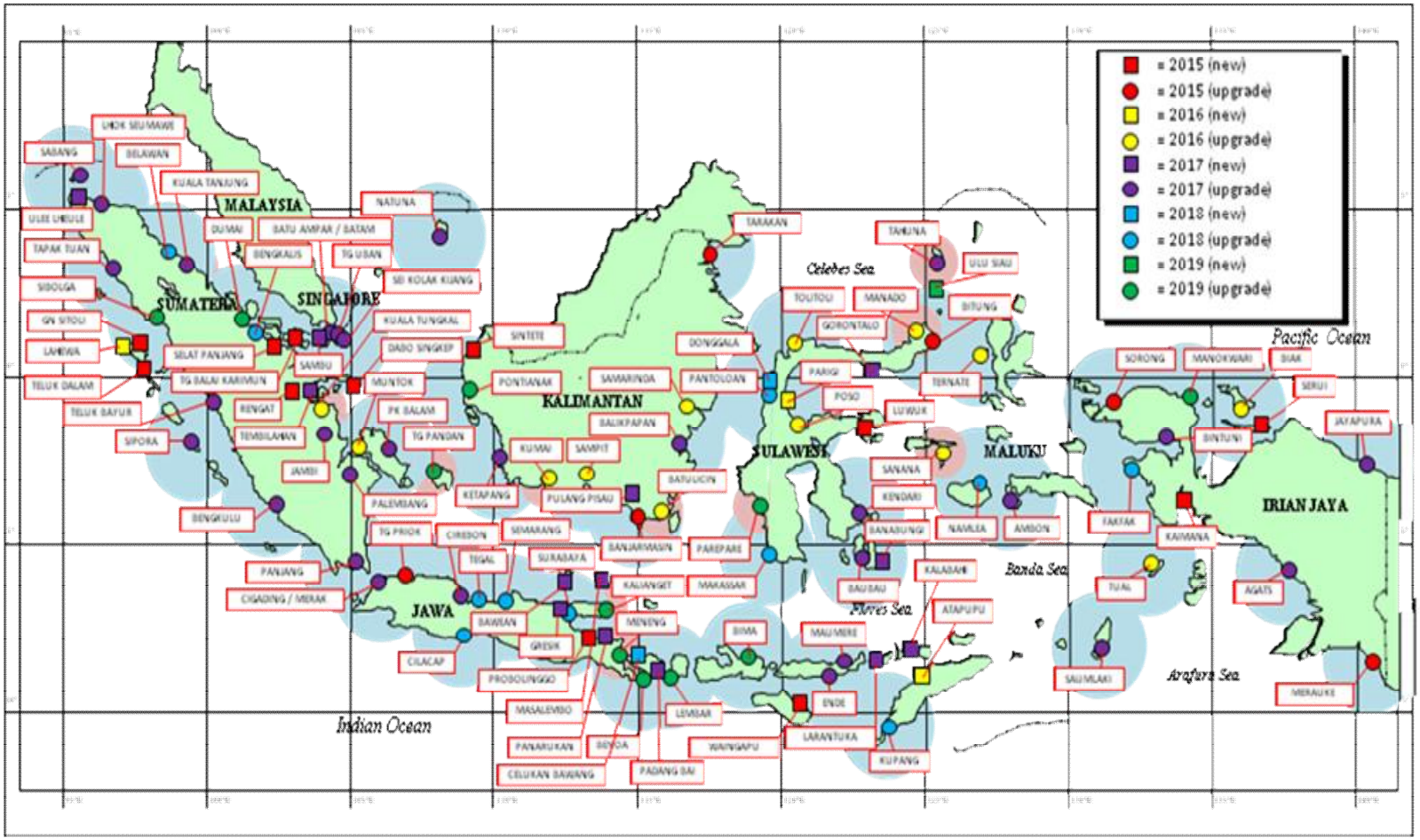
PEMBANGUNAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP) TAHUN 2019



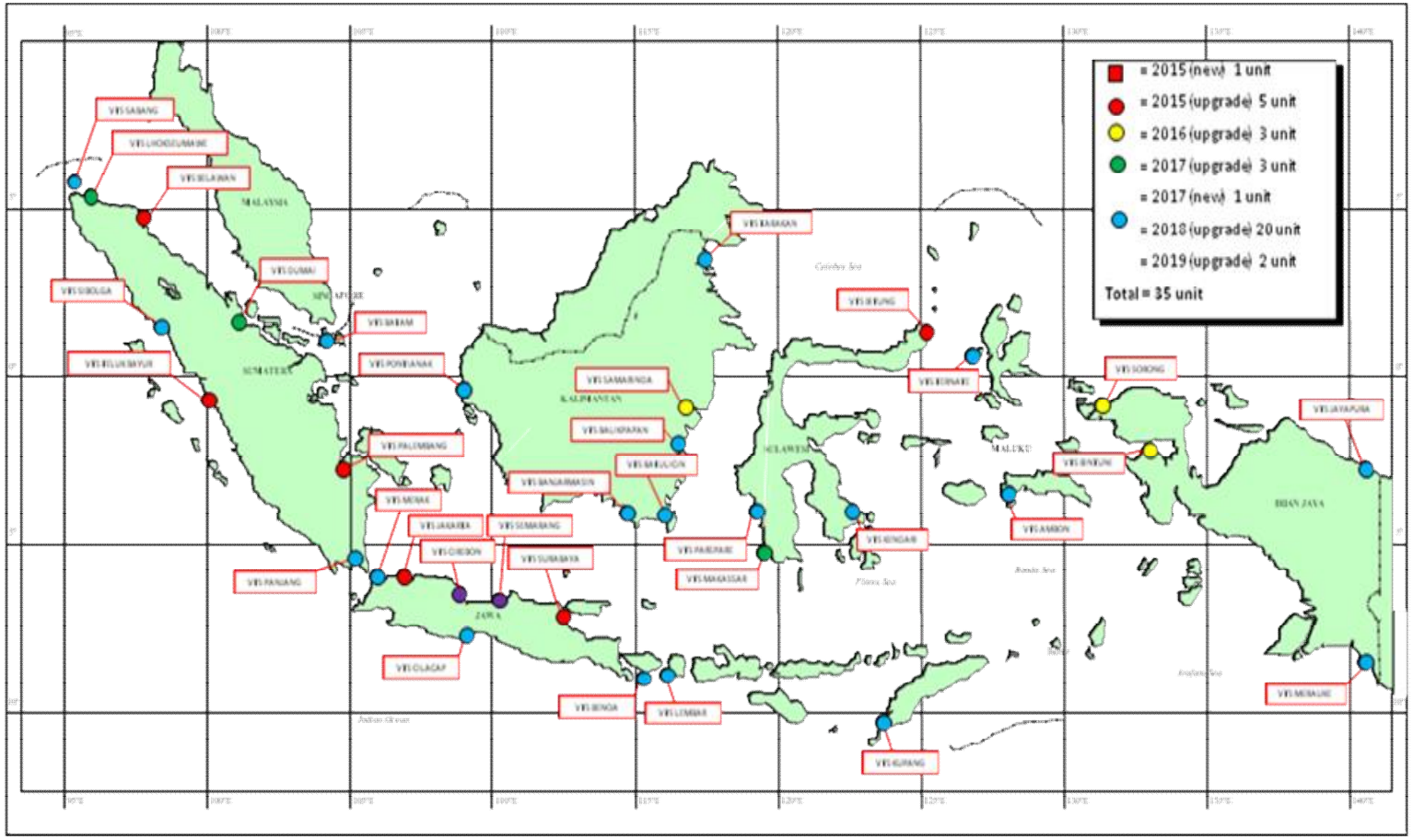
PEMBANGUNAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP) PADA PADA WILAYAH PERBATASAN TAHUN 2015-2019



PEMBANGUNAN GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS) PADA SETASIUN RADIO PANTAI (SROP) 2015-2019



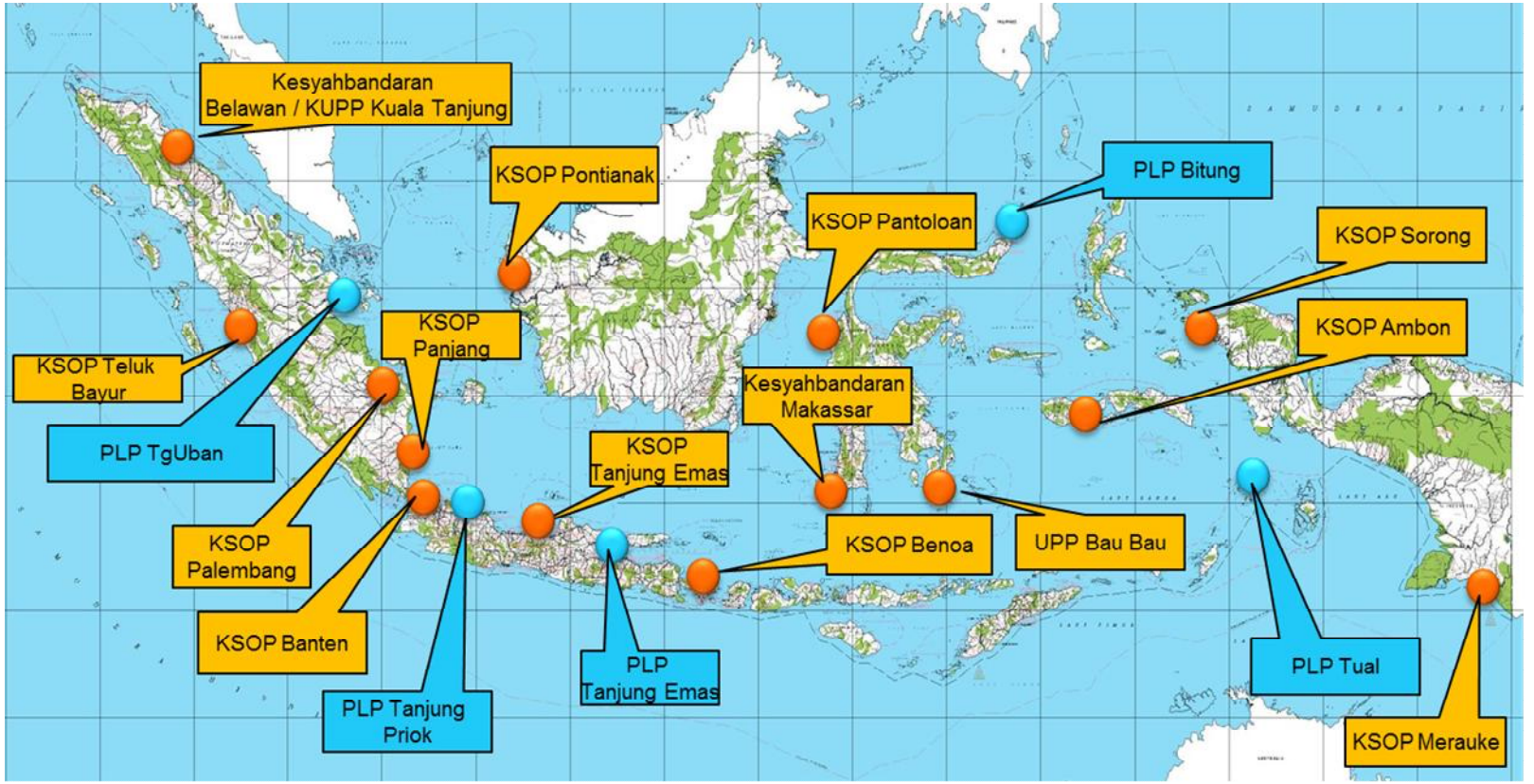
PEMBANGUNAN VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS) TAHUN 2015 - 2019



RENCANA PENEMPATAN KAPAL KENAVIGASIAN TAHUN 2015-2019

Pembangunan Kapal Navigasi	Tahun 2015	Tahun 2016	Tahun 2017	Tahun 2018	Tahun 2019
Indikasi Pendanaan (Rp. Milyar)	280.65	766.18	1,078.47	1,365.63	1,354.07
Lokasi penempatan Kapal Induk Perambuan	Dumai, Makassar, Bitung, Sorong, Tarakan	Belawan, Tanjung Pinang, Semarang, Sabang	Palembang, Merauke, Ambon, Surabaya, Benoa	Teluk Bayur, Kupang, Banjarmasin, Pontianak, Samarinda	Kendari, Jayapura, Tual, Sibolga, Cilacap
Lokasi Penempatan Kapal Pengamat Perambuan	Teluk Bayur, Benoa, Kupang, Sabang, Sibolga	Bitung, Banjarmasin, Pontianak, Jayapura, Merauke	Tanjung Pinang, Kendari, Semarang, Samarinda, Makasar	Surabaya, Belawan, Tual, Tanjung Priok, Cilacap	Dumai, Sorong, Ambon, Tarakan, Palembang

ALOKASI KAPAL PATROLI KELAS I & II
TAHUN 2015-2019

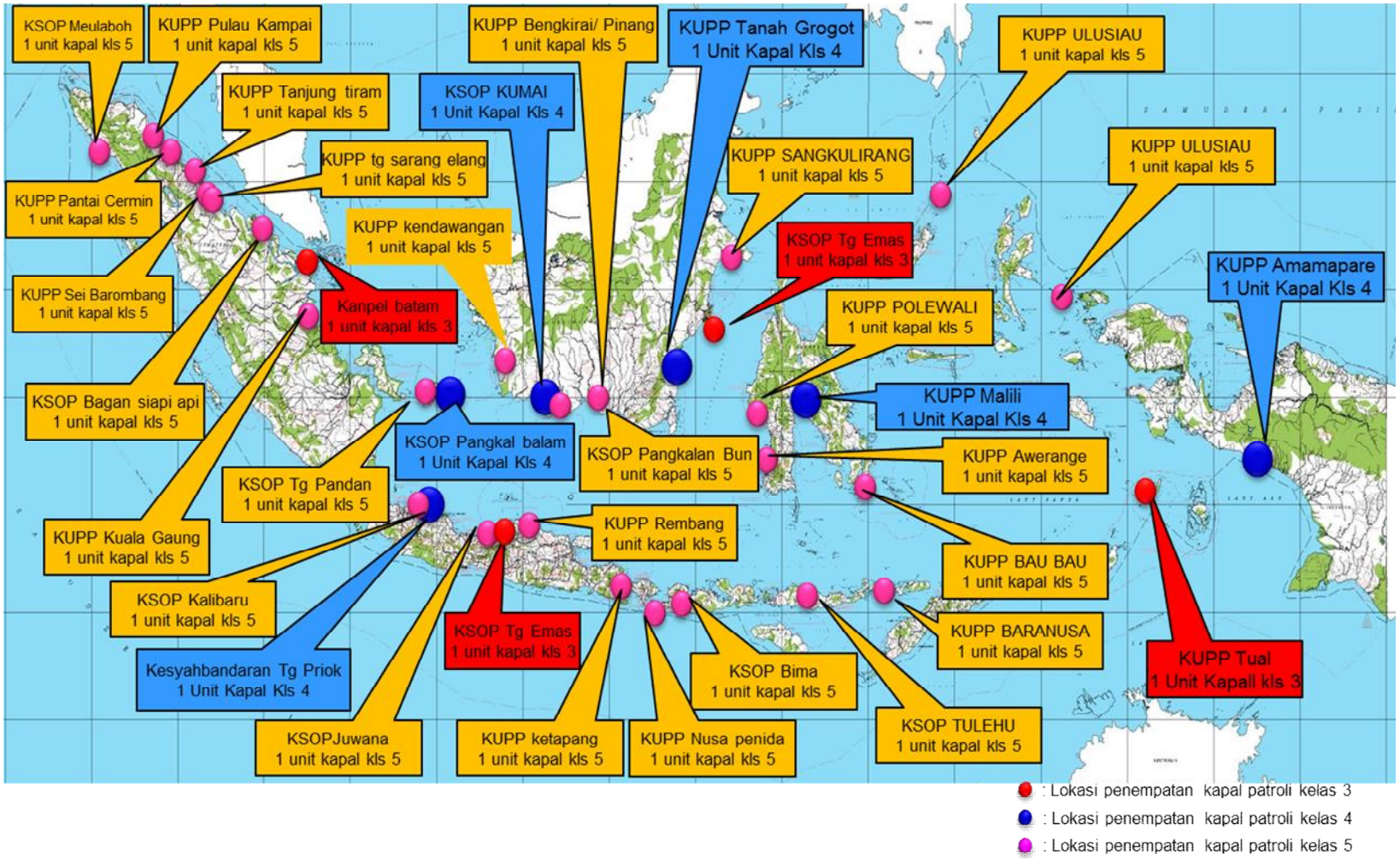


Tipe Kapal	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
Kelas I	0 unit	0 unit	30 unit	30 unit	31 unit	31 unit
Kelas II	4 unit	2 unit	0 unit	4 unit	6 unit	16 unit

: Lokasi Pangkalan PLP tempat penempatan kapal patroli kapal kelas I dan Kelas II

: Lokasi penempatan kapal patroli dengan rencana sebagai sub pangkalan kapal patroli kapal kelas I dan Kelas II

PEMBANGUNAN & ALOKASI KAPAL PATROLI KELAS III, IV dan V TAHUN 2015-2019



LOKASI 43 PELABUHAN PENDAFTARAN KAPAL

PETA PELABUHAN YANG MEMILIKI KODE REGISTER PENGUKURAN DISELURUH INDONESIA POSISI JULI 2015

No	PELABUHAN	Kode	No	PELABUHAN	Kode	No	PELABUHAN	Kode	No	PELABUHAN	Kode	No	PELABUHAN	Kode
1	Ambon	MMa	36	Dumai	PPj	71	Labuhan Bilik (Tg. S. Elang)	OOf	106	Pekalongan	Fp	141	Tanjung B. Asahan	PPb
2	Anyer Lor	Aa	37	Ende	Ooe	72	Larantuka	OOf	107	Pekanbaru	PPh	142	Tanjung B. Karimun	GGe
3	Atapupu	Oob	38	Fak Fak	MMn	73	Larat	MMr	108	Penuba	GGe	143	Tanjung Batu	GGh
4	Awarange/Mamuju	LLx	39	Geser	MMp	74	Lembar	Pa	109	Pkl. Brandan	PPc	144	Tanjung Laut	IIp
5	Badas	OOs	40	Gorontalo	KKc	75	Lhokseumawe	QQc	110	Polewali	LLw	145	Tanjung Pandan	Ffa
6	Bagan Siapiapi	PPf	41	Gresik	Kb	76	Luwuk	KKh	111	Pontianak	HHa	146	Tanjung Pinang	GGa
7	Bajoe	Lli	42	Gunung Sitoli	SSh	77	Majene	LLt	112	Poso	KKf	147	Tanjung Priok	Ba
8	Balikpapan	LLd	43	I d I	QQd	78	Makassar	LLa	113	Probolinggo	Mp	148	Tanjung Redep	IIn
9	Bandaneira	MMb	44	Indramayu	Db	79	Malahayati/O. Lheue	QQm	114	Pulau Sambu	GGd	149	Tanjung Uban	GGg
10	Banggai	KKj	45	Jambi	RRc	80	Malili	LLi	115	Pulau Tello	SSi	150	Tapak Tuan	QQk
11	Banjarmasin	Iia	46	Jampea	LLj	81	Manado	KKa	116	Raha	LLp	151	Tarakan	IIm
12	Banyuwangi	Na	47	Jayapura	MMm	82	Manokwari	MMk	117	Rembang	Ia	152	Tarempa	GGf
13	Batam	PPm	48	Jeneponto	LLz	83	Maumere	OOn	118	Rengat	PPk	153	Tegal	Ft
14	Batang	Fr	49	Jepara	Gb	84	Merak	Ab	119	Sabang	QQb	154	Telok Air	HHf
15	Bau bau	LLn	50	Juwana	Gc	85	Merauke	MMq	120	Samarinda	IIk	155	Teluk bayur	AAa
16	Bawean	Kc	51	Kalabahi	OOa	86	Meulaboh	Qqi	121	Sambas	HHb	156	Tembilahan	PPg
17	Belawan	PPa	52	Kalianget	Lc	87	Morotai	MMv	122	Sampit	IIb	157	Tepa	MMt
18	Belinyu	EEb	53	Kamal	La	88	Muara Sabak	RRb	123	Sanana	MMg	158	Ternate	Mme
19	Bengkalis	PPd	54	Kantor Pusat	Pst	89	Muko Muko	BBa	124	Sangkulirang	Ilo	159	Tilamuta	KKl
20	Bengkulu	BBb	55	Kendari	Llo	90	Muntok	EEa	125	Sarmi	MMw	160	Tobelo	MMh
21	Benoa	Pd	56	Ketapang	HHe	91	Nipah Panjang	RRd	126	Saumlaki	MMs	161	Toli toli	KKg
22	Besuki	Nb	57	Kijang	PPq	92	Nunukan	Ilv	127	Selat Panjang	Ppe	162	Tual	MMc
23	Biak	MMl	58	Kolaka	LLm	93	Palangkaraya	Ile	128	Selayar	LLf	163	Wahai	MMo
24	Bima	Oox	59	Kolonedale	KKk	94	Palembang	DDa	129	Semarang	Ga	164	Waingapu	OOw
25	Bintuhan	BBd	60	Kota Baru	Ilt	95	Palopo	LLk	130	Sibolga	SSd	165	Weda	MMi
26	Biringkasi	LLr	61	Krui	Bbe	96	Pamanukan	Bb	131	Sinabang	QQe	166	Wonreli	OOz
27	Bitung	KKb	62	Kuala Enok	PPn	97	Panarukan	Np	132	Singkawang	HHd	167	Manggar	FFb
28	Brondong	Kd	63	Kuala Langsa	QQg	98	Pangkal Balam	EEd	133	Singkil/K. Beukah	QQf	168	Marunda	Bd
29	Buleleng	Pb	64	Kuala Mandahara	RRe	99	Pangkalan Bun	Iiu	134	Sinjai	LLg	169	Pelabuhan Ratu	Ac
30	Bulukumba	LLq	65	Kuala Tungkal	RRa	100	Pangkalan Susu	PPo	135	Sintete	HHc			
31	Calang	QQh	66	Kumai	Ilc	101	Panipahan	PPr	136	Sorong	MMj			
32	Cilacap	Qa	67	Kupang	Ooc	102	Panjang	CCa	137	Sunda Kelapa	Bc			
33	Cirebon	Da	68	Kwandang	KKd	103	Pantoloan	KKl	138	Sungai Pakning	PPl			
34	Dabo Singkep	GGb	69	Labuha	MMf	104	Parc Parc	LLv	139	Surabaya	Ka			
35	Dobo	MMd	70	Labuan Bajo	Oom	105	Pasuruan	Mg	140	Tahuna	KKe			

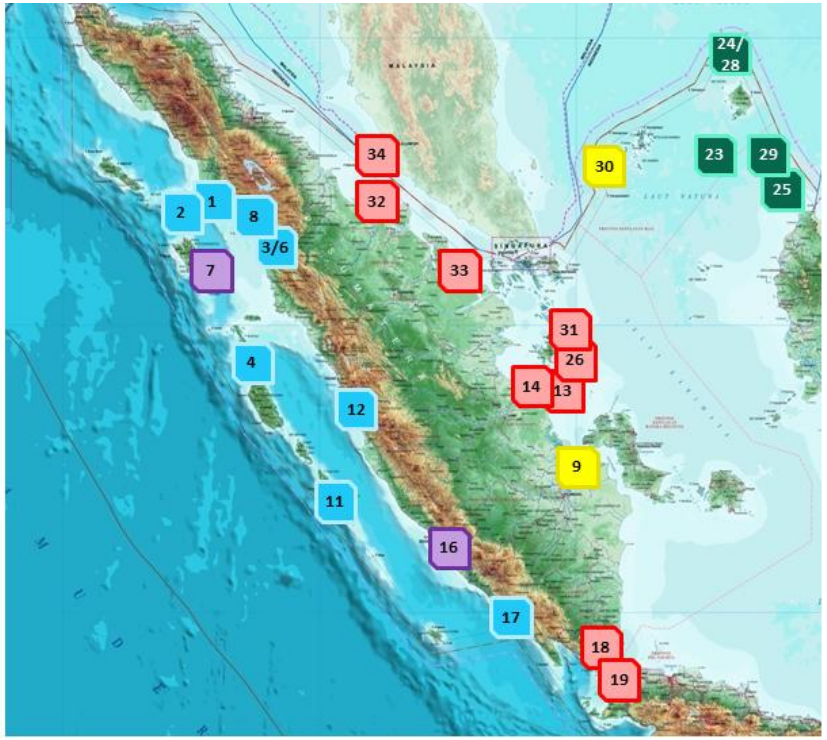
PEMBANGUNAN BARU/LANJUTAN/PENYELESAIAN
100 PELABUHAN LAUT NON KOMERSIAL

Pelabuhan Anggrek, Babang, Bade, Baing, Bajoe, Barus, Batang, Batanjung, Batuatas, Batu Panjang, Batutua, Bau-Bau, Belang-Belang , Bicoli, Bintuni, Boepinang, Branta, Bungkutoko, Bunta, Carocok Painan, Dabo Singkep, Daruba, Depapre, Dompak, Gamunu, Garongkong, Gorom, Jailolo, Kaimana, Kendidi Reo, Kendal, Keramaian, Kolbano, Kolonedale, Kuala Semboja, Labuhan Bajo, Labuhan Angina, Lakara, Larantuka, Letung, Linau Bintuhan, Malarko, Maloy, Mantangisi, Marabatuan, Matasiri, Meranti, Midai, Moor, Mumugu, Nabire, Nunbaunsabu, Pulau Banyak, Pulau Buano, Pulau Salura, Pacitan, Padang Tikar, Pagimana, Palopo, Pamanukan, Panarukan, Pangandaran, Parlimbungan Ketek, Patani, Pelaihari, Penajam Pasir, Pomalaa, Pota Pulau Laut, Pulau Teor, Sailus, Saumlaki, Sebalang, Sebuku, Sei Nyamuk, Serui, Siwa, Sofifi Speed Boat, Subi, Taddan, Tanah Ampo, Tanah Tidung, Tanjung Api-Api, Tanjung Buton, Tanjung Mooch, Telaga Biru, Teluk Segintung, Tilamuta, Tiram, Tobelo, Tual, Tulehu, Ujung Jabung, Waren, Watunohu, Bagan Siapa-Api, Pelabuhan Ratu, Bima, Luwuk, Breakwater Makassar

Indikasi Pendanaan (Rp. Miliar)	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Pembangunan & Pengembangan Pelabuhan Non Komersial	6,119.638	6,124.758	6,131.884	6,138.016	6,144.154	30,659.449

LOKASI PEMBANGUNAN DAN PENGEMBANGAN FASILITAS PELABUHAN TAHUN 2015-2019

A. PULAU SUMATERA



Keterangan:

- PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL
- PELABUHAN DI WILAYAH TIDAK TERTINGGAL, TIDAK PERBATASAN, DAN BUKAN RAWAN BENCANA
- PELABUHAN DI WILAYAH RAWAN BENCANA
- PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL & PERBATASAN
- PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL & RAWAN BENCANA

NO	PULAU SUMATERA
1	Pengembangan Pelabuhan Singkil (Pembangunan Faspel Laut Singkil)
2	Pengembangan Faspel P.Banyak (Rehabilitasi Fasilitas Pelabuhan di Wilker P. Banyak)
3	Pembangunan Faspel Laut Labuhan Angin
4	Pengembangan Pelabuhan Pulau Tello/Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Pulau Tello
5	Pengembangan Pelabuhan Parlimbungan Ketek (Pembangunan Pelabuhan Perlimbungan Ketek)
6	Pembangungan/pengembangan pelabuhan penumpang/kargo terminal Labuhan Angin
7	Pembangunan pelabuhan penumpang/kargo termina Gunung Sitoli (Pembangunan Faspel Laut Gunung Sitoli)
8	Pembangunan Faspel Laut Barus
9	Pembangunan Faspel Laut Tanjung Api-api
10	Pembangunan Pelabuhan laut Tiram
11	Pembangunan Pelabuhan Laut Pasapuat
12	Pembangunan Pelabuhan Cerocok Painan
13	Pengembangan Pelabuhan Ujung Jabung (Pembangunan Faspel Laut Ujung Jabung)
14	Pembangunan Faspel Laut Nipah Panjang
15	Pengembangan Pelabuhan Kuala Mendahara/Pembangunan Faspel Laut Kuala Mendahara
16	Pembangunan Penahan Gelombang di Pelabuhan P. Baai
17	Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Linau Bintuhan
18	Pembangunan Faspel Laut Sebalang
19	Pembangunan Pelabuhan Pulau Sebesi
20	Pembangunan Pelabuhan Batu Balai
21	Lanjutan Pembangunan Faspel laut Tg. Mocoh
22	Pembangunan Faspel laut Dompak (Pengembangan Pelabuhan Dompak)
23	Pengembangan Pelabuhan Midain(Pembangunan Faspel Laut Midai)
24	Pengembangan Pelabuhan Pulau Laut
25	Pengembangan Pelabuhan Serasan (Pembangunan Faspel Laut Serasan)
26	Pengembangan Pelabuhan Dabo Singkep
27	Pembangunan Faspel Laut Malarko
28	Pengembangan Pelabuhan Pulau Laut/ Pembangunan Faspel Laut Pulau Laut
29	Pengembangan Pelabuhan Pulau Subi/ Pembangunan Faspel Laut Subi
30	Pengembangan Pelabuhan Letung (Pembangunan Faspel Laut Letung)
31	Pembangunan Faspel Laut Tanjung Buton
32	Pembangunan Pelabuhan Batu Panjang
33	Pembangunan Pelabuhan Meranti
34	Pembangunan Faspel Laut Bagan Siapi-Api

B. PULAU JAWA

Keterangan:

- PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL
- PELABUHAN DI WILAYAH RAWAN BENCANA
- PELABUHAN DI WILAYAH TIDAK TERTINGGAL, TIDAK PERBATASAN, DAN BUKAN RAWAN BENCANA

NO	PULAU JAWA
1	Pengembangan Terminal Multipurpose di area Reklamasi Ancol Timur
2	Pembangunan dermaga Kali Baru Utara (Tahap 1) - New Priok*
3	Pengembangan Pelabuhan Pemanukan/ Pembangunan Faspel Laut Pamanukan
4	Pengembangan Pelabuhan Pangandaran (Pembangunan Faspel Laut Pangandaran)
5	Pengembangan Pelabuhan Kendal (Pembangunan Faspel Laut Kendal)
6	Pengembangan Pelabuhan Batang/ Pembangunan Faspel Laut Batang
7	Pengembangan Pelabuhan Jepara/ Pembangunan Faspel Laut Jepara
8	Pengembangan Pelabuhan Keramaian/ Pembangunan Faspel Laut Keramaian
9	Pengembangan Pelabuhan Telaga Biru/ Pembangunan Faspel Laut Telaga Biru
10	Pengembangan Pelabuhan Taddan/Sampang/ Pembangunan Faspel Laut Taddan
11	Rehab Faspel Laut Bawean
12	Pembangunan Faspel Laut Pacitan

C. PULAU NUSA TENGGARA

Keterangan:

PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL

PELABUHAN DI WILAYAH RAWAN BENCANA

PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL & RAWAN BENCANA

NO	NUSA TENGGARA
1	Pengembangan Pelabuhan Lembar
2	Pengembangan Faspel Bima (Pembangunan Faspel Laut Bima)
3	Pembangunan Pelabuhan Tenau Kupang*
4	Pengembangan Faspel Laut Marapokot (Pembangunan Faspel Laut Marapokot)
5	Pengembangan Pelabuhan Maritaing
6	Pengembangan Pelabuhan Baing (Pembangunan Faspel Laut Baing)
7	Pengembangan Pelabuhan P.Salura (Pembangunan Faspel Laut P. Salura)
8	Pengembangan Pelabuhan Kendidi/Reo (Pembangunan Faspel Laut Kendidi Reo)
9	Pengembangan Pelabuhan Pota (Pembangunan Faspel Laut Pota)
10	Pengembangan Pelabuhan Maurole (Pembangunan Faspel Laut Maurole)
11	Pengembangan Pelabuhan Larantuka (Pembangunan Faspel Laut Larantuka)
12	Pengembangan Pelabuhan Terong (Pembangunan Faspel Laut Terong)
13	Pengembangan Pelabuhan Wulandoni (Pembangunan Pelabuhan Faspel Wulandoni)
14	Pengembangan Pelabuhan Bari (Pembangunan Faspel Laut Bari)
15	Pengembangan Pelabuhan Ippi/ Pembangunan Faspel Laut Ippi
16	Pembangunan Faspel Laut Lorens Say-Maumere
17	Pembangunan Faspel Laut Labuan Bajo

D. PULAU KALIMANTAN

NO	PULAU KALIMANTAN
1	Pengembangan Pelabuhan Padang Tikar (Pembagunan Fasilitas Pelabuhan Laut Padang Tiker)
2	Pembangunan faspel laut Sintete
3	Pembangunan Faspel Teluk Segintung
4	Pembangunan Faspel laut Batanjung
5	Pembangunan Pelabuhan Seibuku (sebuku)
6	Pengembangan Pelabuhan Pelaihari/Swarangan (Pembangaunan Faspel Laut Pelaihari)
7	Pengembangan Pelabuhan Marabatuan (Pembangunan Faspel Laut Marabatuan)
8	Pengembangan Terminal Peti Kemas Palaran (Pembangunan Faspel Laut Palaran)
9	Pembangunan Pelabuhan Internasional Maloy/Sangkulirang* (Pembangunan Faspel Maloy/Sangkulirang (CPO))
10	Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Penajam Pasir
11	Pembangunan Pelabuhan Kuala Samboja/ Pembangunan Faspel Laut Kuala Semboja

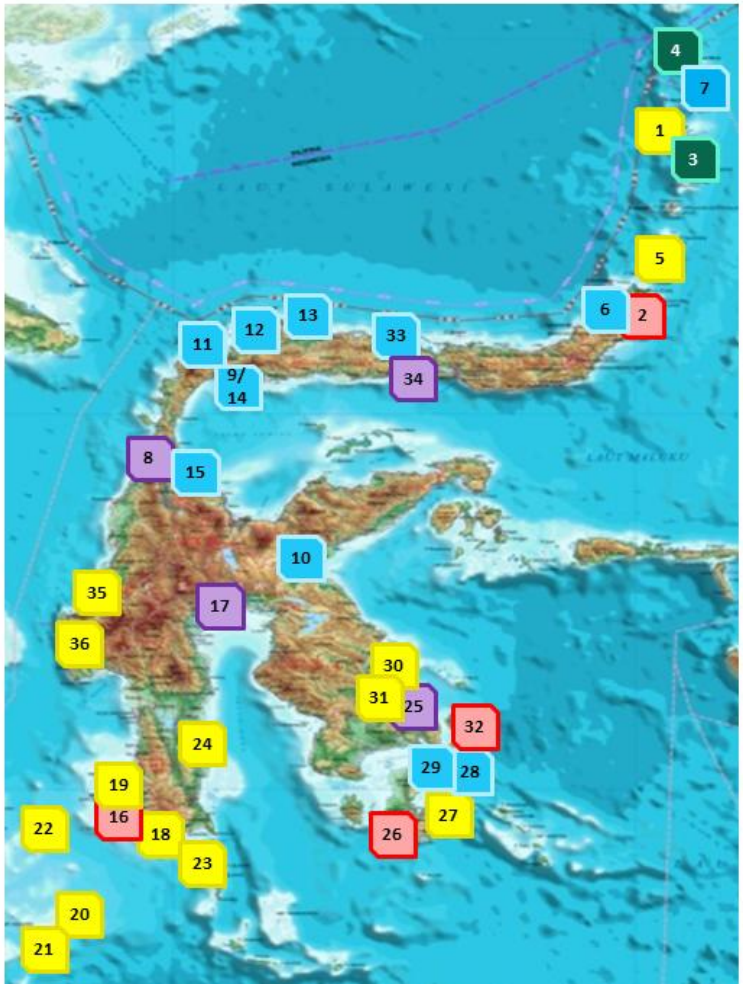
Keterangan:

PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL

PELABUHAN DI WILAYAH RAWAN BENCANA

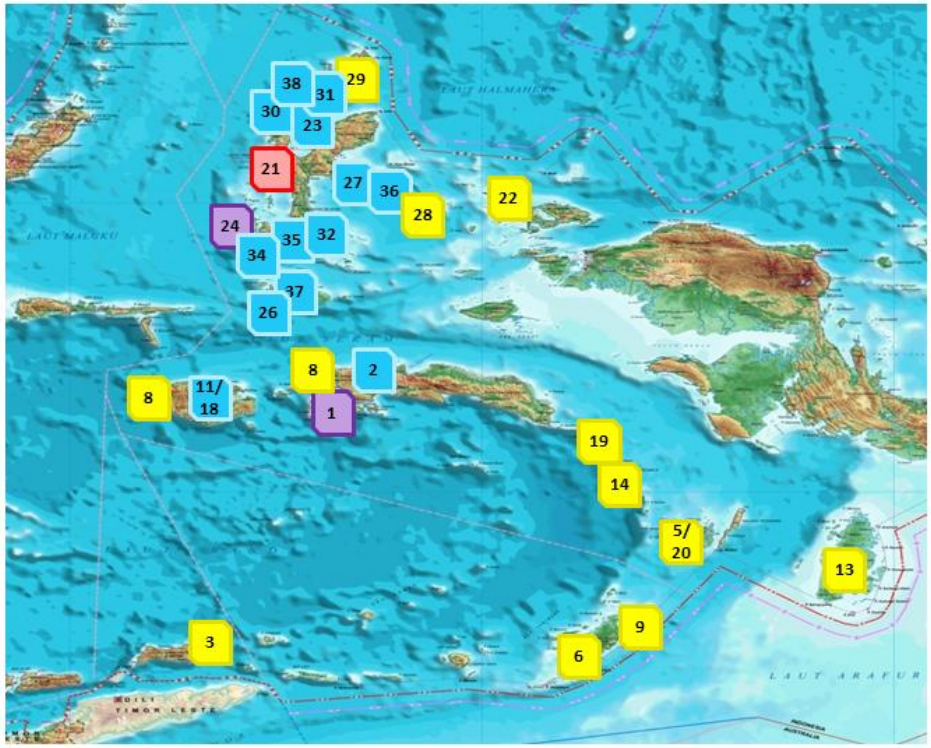
PELABUHAN DI WILAYAH TIDAK TERTINGGAL, TIDAK PERBATASAN, DAN BUKAN RAWAN BENCANA

E. PULAU SULAWESI



NO	PULAU SULAWESI
1	Pengembangan Pelabuhan Lirung
2	Pengembangan Pelabuhan Bitung (Pelabuhan hub Internasional Bitung)*
3	Pengembangan Pelabuhan Multipurpose Melangoane
4	Pengembangan Pelabuhan Miangas
5	Pengembangan Pelabuhan Pehe
6	Pengembangan Pelabuhan Mangarang
7	Pengembangan Pelabuhan Karatung
8	Pengembangan Pelabuhan Pantoloan (Pembangunan Faspel Laut Pantoloan)
9	Pengembangan Pelabuhan Moutong Parigi
10	Pengembangan Pelabuhan Kolonadale (Pembangunan Faspel Laut Kolonedale)
11	Pengembangan Pelabuhan Teluk Malala (Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Teluk Malala)
12	Pengembangan Pelabuhan Ogoamas (Pembangunan Faspel Laut Ogoamas)
13	Pengembangan Pelabuhan Leok (Pembangunan Faspel Laut Leok)
14	Pembangunan Faspel Laut Moutong
15	Pembangunan Faspel Laut Parigi
16	Perluasan Pelabuhan Makassar (Makassar New Port)* (Pembangunan Makassar New Port)
17	Pengembangan Pelabuhan Munte (Pembangunan Faspel Laut Munte)
18	Pengembangan Pelabuhan Jeneponto (Pembangaunan Faspel Laut Jeneponto)
19	Pengembangan Pelabuhan Sabutung (Pembangunan Faspel Laut Sabutung)
20	Pengembangan Pelabuhan Sapuka (Pembangunan faspel laut Sapuka)
21	Pengembangan Pelabuhan Sailus (Pembangunan Faspel Laut Sailus)
22	Pengembangan Pelabuhan Kalukalukuang (Pembangunan Faspel laut Kalukalukuang)
23	Pengembangan Pelabuhan Benteng (Pembangunan Faspel Laut Benteng)
24	Pengembangan Pelabuhan Bajoe (Pembangunan Faspel Laut Bajoe)
25	Pengembangan Fasilitas pelabuhan laut Bungkutoko (Pembangunan Faspel Laut Bungkutoko)
26	Pengembangan Pelabuhan Bau - Bau (Pembangunan Faspel Laut Bau - Bau)
27	Pengembangan Pelabuhan Banabungi (Pembangunan Faspel Laut Banabungi – Pasar Wajo)
28	Pengembangan Pelabuhan Ereke (Pembangunan Faspel Laut Ereke)
29	Pengembangan Pelabuhan Malingano (Pembangunan Faspel Laut Maligano)
30	Pengembangan Pelabuhan Dawi-Dawi (Pembangunan Faspel Laut Dawi-Dawi)
31	Pengembangan Pelabuhan Molawe (Pembangunan Faspel Laut Molawe)
32	Pengembangan Pelabuhan Langara
33	Pengembangan Pelabuhan Anggrek (Pembangunan Faspel Laut Anggrek)
34	PengembanganPelabuhan Gorontalo (Pembangunan Faspel Laut Gorontalo)
35	Pengembangan Fasilitas pelabuhan laut Belang-belang (Pembangunan Faspel Laut Belang-Belang)
36	Pengembangan Pelabuhan Majene (Pembangunan Faspel Laut Majene)

F. PULAU KEP. MALUKU

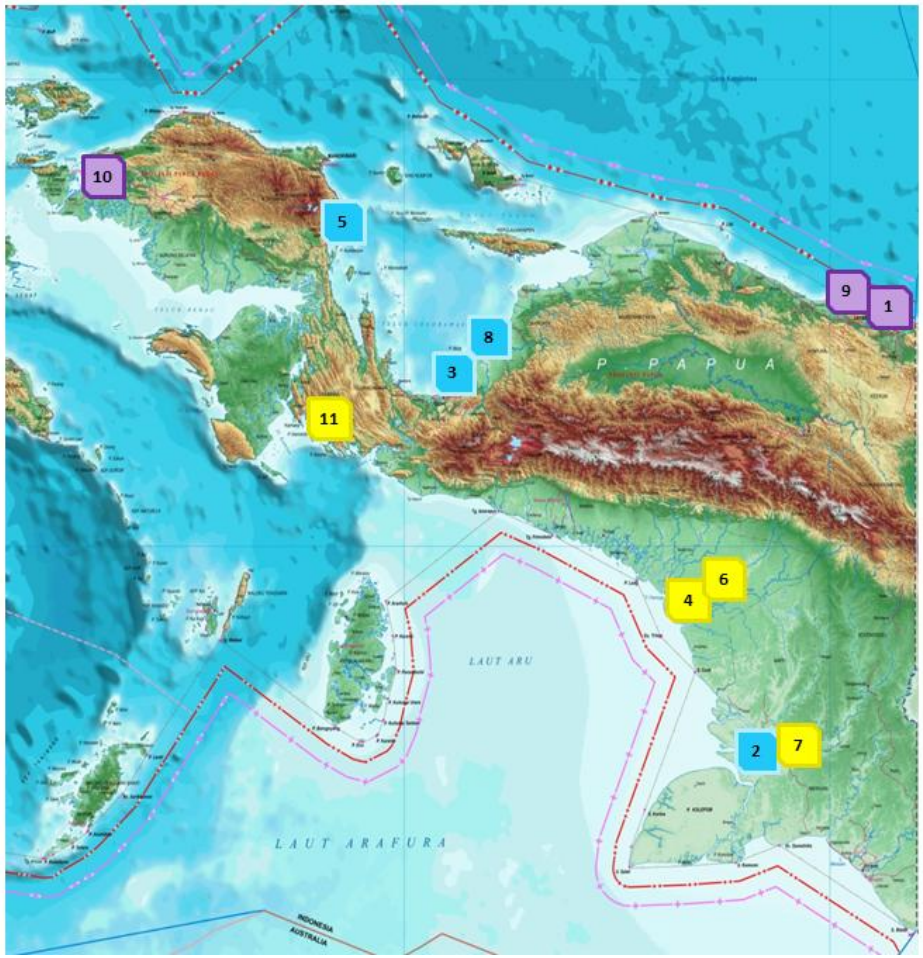


Keterangan:

- PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL
- PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL & RAWAN BENCANA
- PELABUHAN DI WILAYAH RAWAN BENCANA
- PELABUHAN DI WILAYAH TIDAK TERTINGGAL, TIDAK PERBATASAN, DAN BUKAN RAWAN BENCANA

NO	KEPULAUAN MALUKU
1	Pembangunan Faspel Laut Yos Sudarso (Kota Ambon)
2	Pembangunan Faspel Laut Pelabuhan Taniwel (Kab. Maluku Tengah)
3	Pembangunan Faspel Laut Pelabuhan Dawelor (Kab. Maluku Barat Daya)
4	Pembangunan Faspel Laut Pelabuhan Mahaleta (Kab. Maluku Barat Daya)
5	Pelabuhan Tual (Kota Tual)
6	Pembangunan Faspel Laut Pelabuhan Saumlaki (Kab. Maluku Tenggara Barat)
7	Pembangunan Faspel Laut Pelabuhan Wonreli (Kab. Maluku Barat Daya)
8	Pelabuhan Fogi (Kab. Buru Selatan) (Pembangunan Faspel Laut Fogi)
9	Pengembangan Pelabuhan Larat (Pembangunan Faspel Laut Larat)
10	Pengembangan Pelabuhan P.Buano (Pembangunan Faspel Laut P. Buano)
11	Pengembangan Pelabuhan Namlea
12	Pengembangan Pelabuhan Marlasi (Pembangunan Faspel Laut Marlasi)
13	Pengembangan Pelabuhan Kobror (Pembangunan Faspel Laut Kobror)
14	Pengembangan Pelabuhan Teor (Pembangunan Faspel Laut Teor)
15	Pengembangan Pelabuhan Kroing (Pembanguanan Faspel Laut Kroing)
16	Pembangunan Faspel Laut Tuhaha
17	Pembangunan Faspel Laut Tutu Kembong
18	Pembangunan Fasilitas Sisi Darat Pelabuhan Namlea
19	Pembangunan Fasilitas Darat Pelabuhan Laut Pulau Gorom
20	Pembangunan Fasilitas Sisi Darat Pelabuhan Tual
21	Pengembangan Pelabuhan Sofifi/Kaiyasa
22	Pengembangan Pelabuhan Tikong (Pembangunan Faspel Laut Tikong)
23	Pengembangan Pelabuhan Tobelo (Pembangunan Faspel Laut Tobelo)
24	Pengembangan Pelabuhan Loleojaya (Pembangunan Faspel Laut Loleojaya)
25	Pengembangan Pelabuhan Tifure (Pembangunan Faspel Laut Tifure)
26	Pengembangan Pelabuhan Manu/Gamumu (Pembangunan Faspel Laut Manu/Gamumu)
27	Pengembangan Pelabuhan Bicoli (Pembangunan Faspel laut Bicoli)
28	Pengembangan Pelabuhan Tapaleo (Pembangunan Faspel Laut Tapaleo)
29	Pengembangan Pelabuhan Daruba (Pembangunan Faspel Laut Daruba)
30	Pengembangan Pelabuhan Dorume (Pembangunan Faspel Laut Darume)
31	Pengembangan Pelabuhan Galela (Pembangunan Faspel Laut Galela)
32	Pengembangan Pelabuhan Bisui (Pembangunan Faspel Laut Bisui)
33	Pengembangan Pelabuhan Kotiti
34	Pengembangan Pelabuhan Indari (Pembangunan Faspel Laut Indari)
35	Pengembangan Pelabuhan Yaba (Pembangunan Faspel Laut Yaba)
36	Pengembangan Pelabuhan Banemo (Pembangunan Faspel Laut Banemo)
37	Pengembangan Pelabuhan Laiwui(Pembangunan Faspel Laut Laiwui)
38	Pembangunan Faspel Laut Dama

G. PULAU PAPUA



NO	PULAU PAPUA
1	Pengembangan Pelabuhan Jayapura* (Pembangunan Faspel Laut Jayapura)
2	Pembangunan Pelabuhan Bade (Pembangunan Faspel Laut Bade)
3	Pengembangan Pelabuhan Nabire (Pembangunan Faspel Laut Nabire)
4	Pengembangan Pelabuhan Agats (Pembangunan Faspel Laut Agats)
5	Pengembangan Pelabuhan Waren (Pembangunan Faspel Laut Waren)
6	Pengembangan Pelabuhan Mumugu (Pembangunan Faspel Laut Mumugu)
7	Pengembangan Pelabuhan Asiki (Pembangunan Faspel Laut Asiki)
8	Pengembangan Pelabuhan Moor (Pembangunan Faspel Laut Moor)
9	Pembangunan Faspel Laut Depapre
10	Pengembangan Pelabuhan Arardi Sorong * (Pembangunan Faspel Laut Sorong)
11	Pengembangan Pelabuhan Kaimana (Pembangunan Faspel Laut Kaimana)

Keterangan:

PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL

PELABUHAN DI WILAYAH RAWAN BENCANA

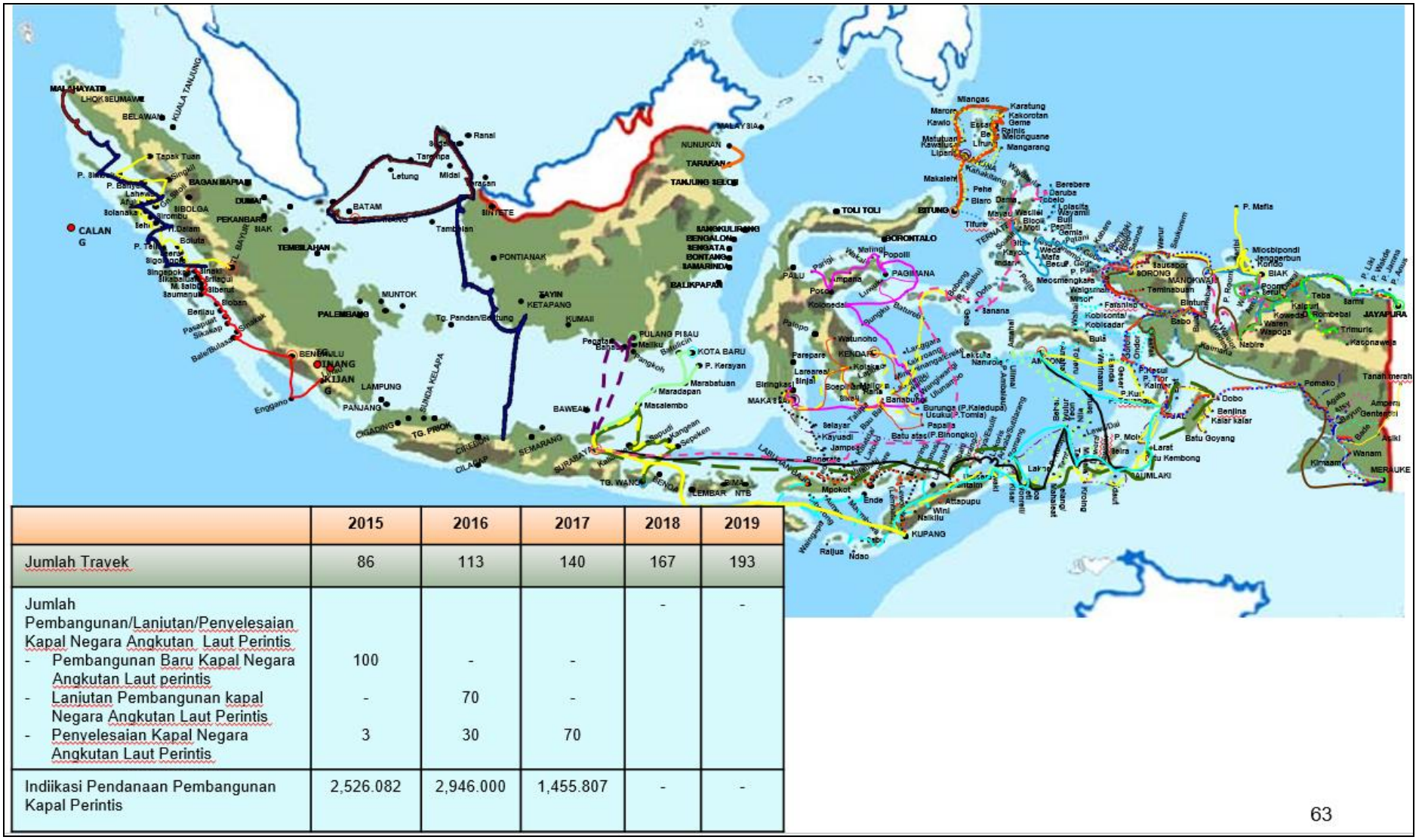
PELABUHAN DI WILAYAH TERTINGGAL & RAWAN BENCANA

PENGERUKAN ALUR PELAYARAN TAHUN 2015-2019

NO	PELABUHAN
1	KUALA LANGSA
2	BELAWAN
3	TG BALAI ASAHAN
4	PANGKALAN DODEK
5	TANJUNG BERAKIT
6	MUARA PADANG
7	JAMBI
8	KUALA TUNGKAL
9	PALEMBANG
10	PEKANBARU
11	BENGKULU
12	PANGKAL BALAM
13	TANJUNG PRIOK
14	TANJUNG EMAS
15	JUWANA
16	TEGAL
17	BATANG
18	TANJUNG PERAK
19	PROBOLINGGO
20	BENOA
21	LEMBAR
22	PONTIANAK
23	KETAPANG
24	SINTETE
25	KENDAWANGAN
26	PALOH
27	SAMARINDA
28	SAMPIT
29	PULANG PISAU
30	KUMAI
31	MAKASAR
32	LIRANG
33	KARANGANTU
34	LABUHAN BANTEN
35	REMBANG
36	BRONDONG
37	LABUHAN LOMBOK
38	SINGKAWANG
39	MEMPAWAH
40	TANJUNG REDEB
41	MANADO
42	TAHUNA
43	SANANA
44	TOBELO
45	FAK-FAK
46	KUALA ENOK
47	MUARA SABAK
48	KALIANGET
49	TELUK BAYUR
50	TANJUNG PANDAN
51	CIREBON
52	SUNDA KELAPA
53	AIR BANGIS
54	BIMA
55	KENDARI
56	TARAKAN
57	MANGGAR
58	BREBES
59	SADAI/TOBOALI
60	KENDAL
61	PANJANG
62	BALIKPAPAN
63	KUPANG
64	TERNATE
65	AMBON

Indikasi Pendanaan (Rp. Miliar)	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Pengerukan Alur	741,051	778,104	817,009	857,859	900,752	4,094.775

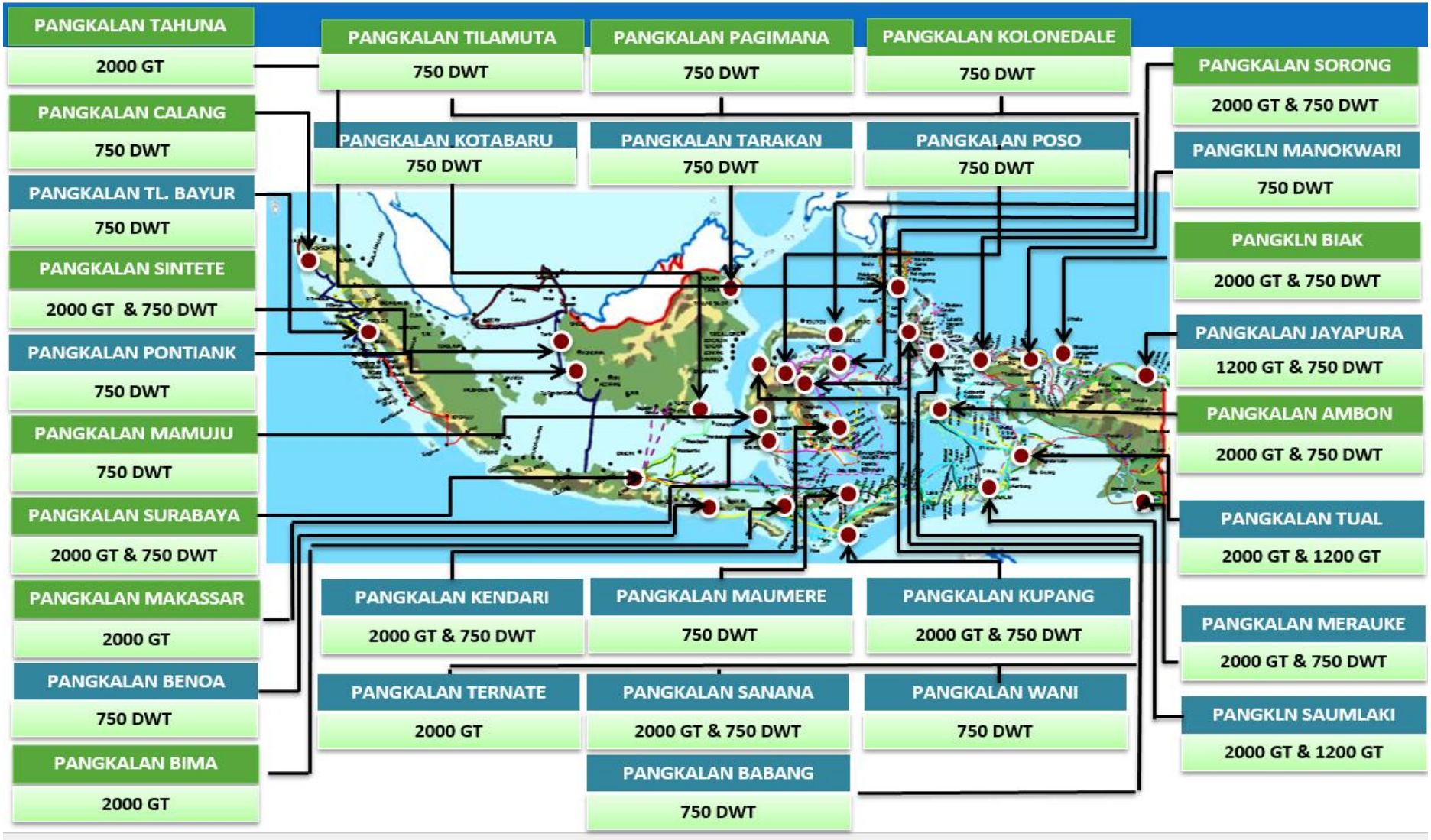
DUKUNGAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN PERINTIS



	2015	2016	2017	2018	2019
Jumlah Trayek	86	113	140	167	193
Jumlah Pembangunan/Lanjutan/Penyelesaian Kapal Negara Angkutan Laut Perintis				-	-
- Pembangunan Baru Kapal Negara Angkutan Laut perintis	100	-	-		
- Lanjutan Pembangunan kapal Negara Angkutan Laut Perintis	-	70	-		
- Penyelesaian Kapal Negara Angkutan Laut Perintis	3	30	70		
Indiikasi Pendanaan Pembangunan Kapal Perintis	2,526.082	2,946.000	1,455.807	-	-

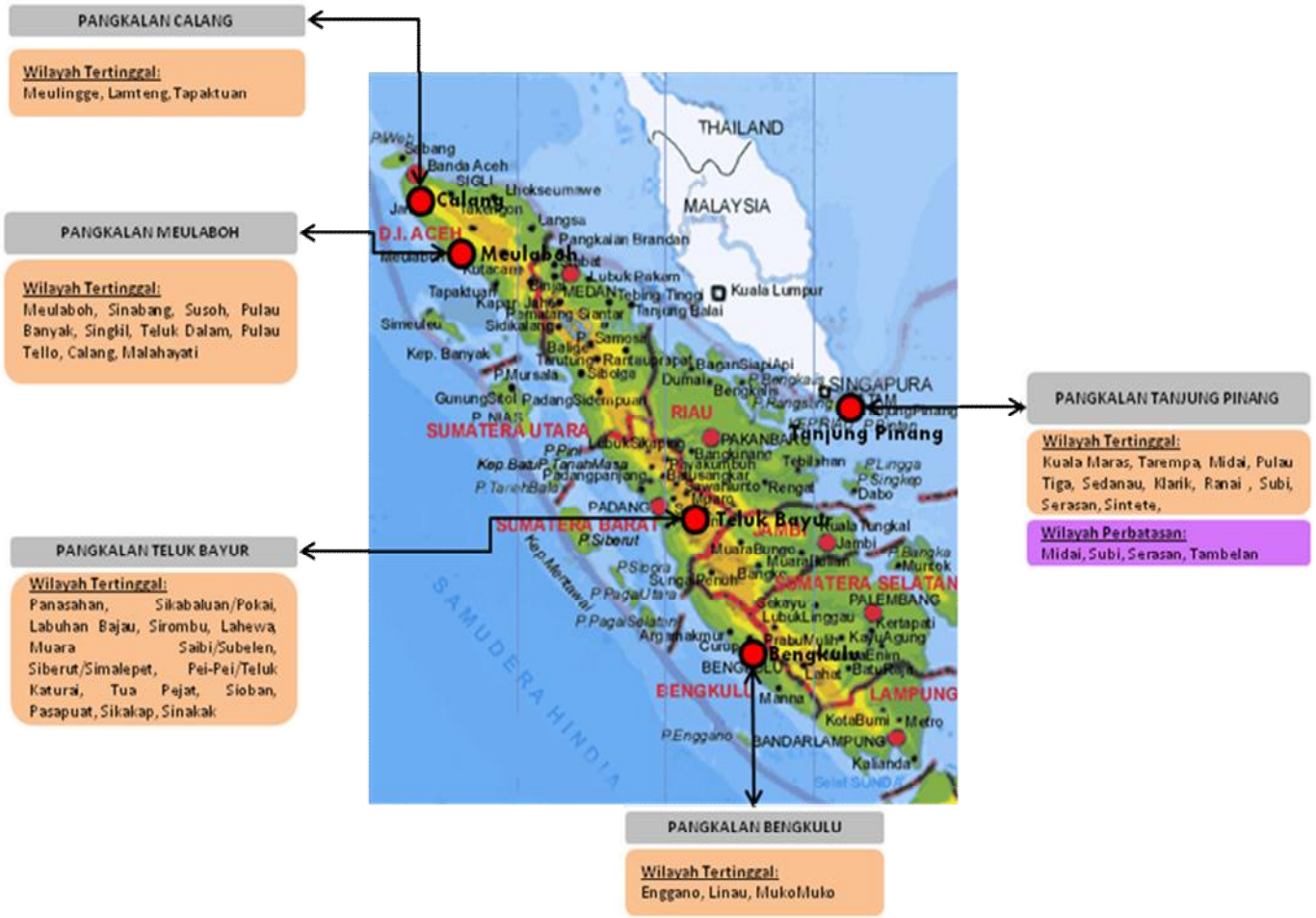
63

RENCANA PENEMPATAN KAPAL PERINTIS 2015-2019

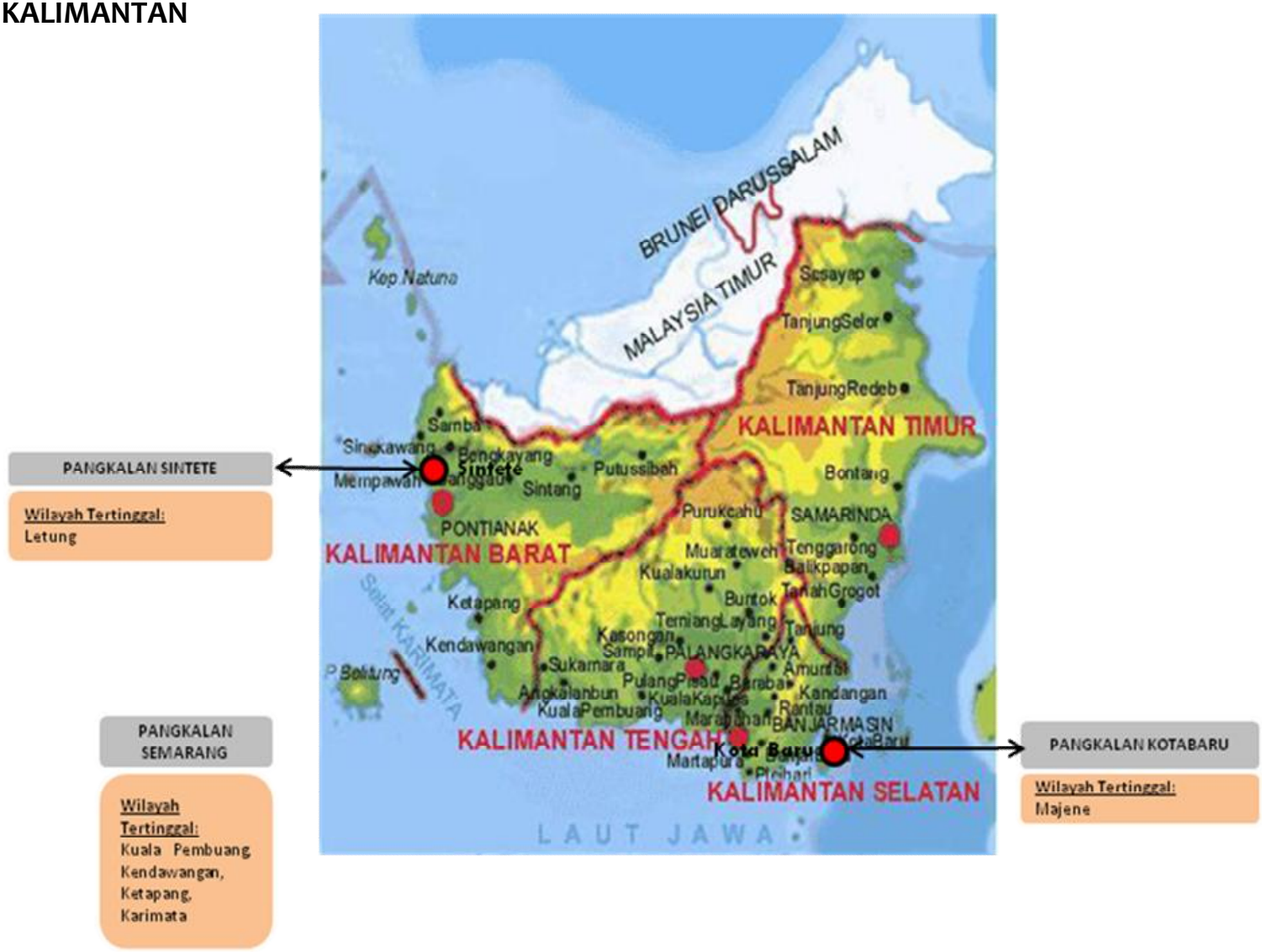


DUKUNGAN ANGKUTAN LAUT PERINTIS PADA WILAYAH PERBATASAN, TERLUAR DAN TERTINGGAL

A. PULAU SUMATERA



B. PULAU KALIMANTAN



C. PULAU NUSA TENGGARA

PANGKALAN BIMA

Wilayah Tertinggal:
Pulau Sailus, Calabahi, Badas, Labuan Lombok, Reo, Selayar, Jampea, Waikelo, Waingapu, Ende, Pulau Raijua, Sabu/seba

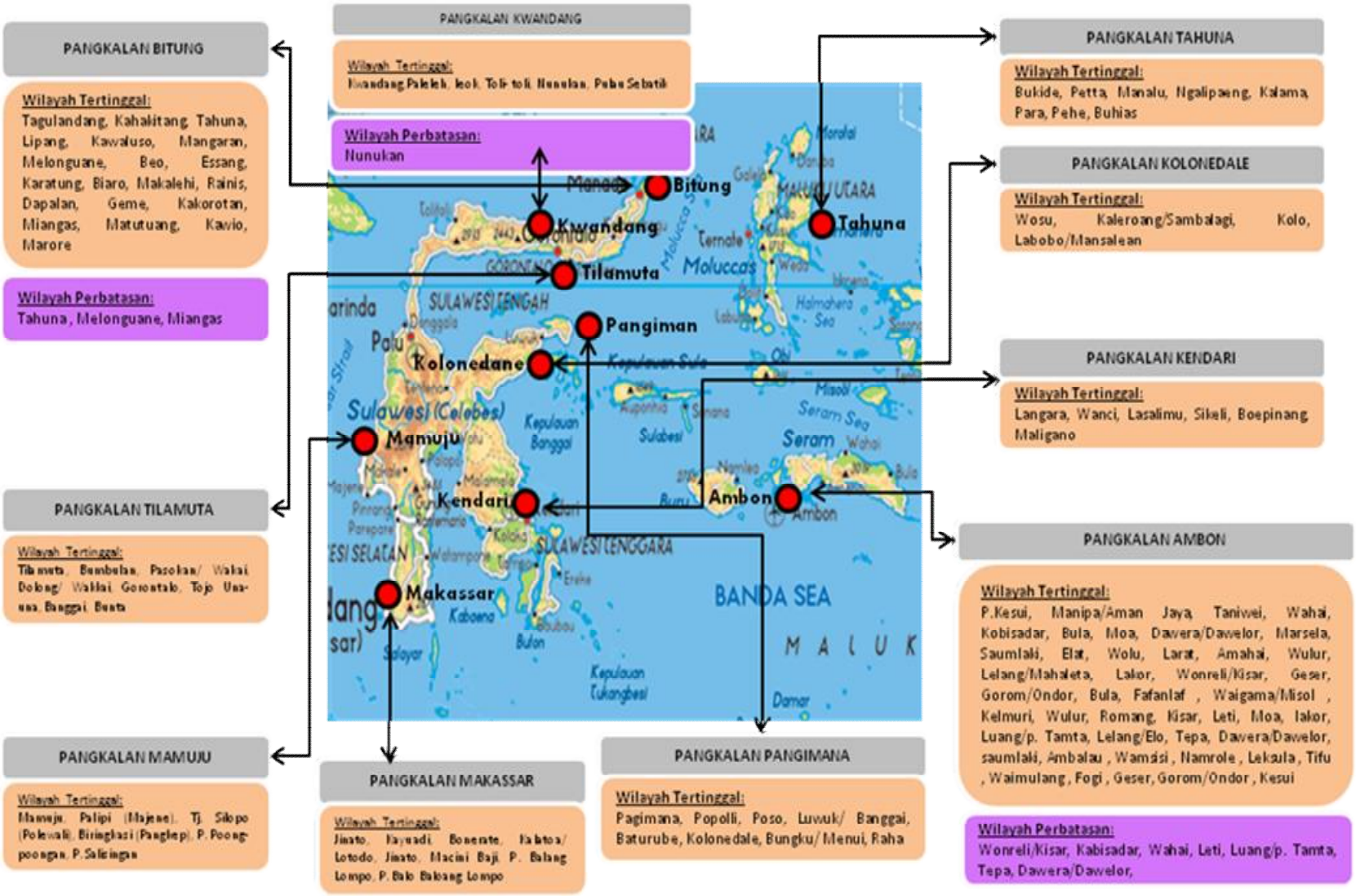
PANGKALAN KUPANG

Wilayah Tertinggal:
Ndao, Raijua, Baing, Pulau Ende, Maumbawa, Waiwole, Mborong, Naikulu, Wini, Lirang, Kisar, Romany, Leti, Moa, Lakor, Luang P. Kelapa, Sermata (Bo), Naikliu, Mananga, Lewoleba, Baluring, Baranusa, Kalabhi, Atapupu, Balauring, Maumere, Marapokot, Labuhan Bajo

PANGKALAN MAUMERE

Wilayah Tertinggal:
Larantuka, Waiwerang, Maritaing, Palue, Maurole

D. PULAU SULAWESI



E. PULAU KEP. MALUKU

PANGKALAN TERNATE

Wilayah Tertinggal:
Bisui , Mafa , P.Gag , P.Mutus , Galela , Daruba , Berebere , Buli , Bicoli , Kabare , Bicoli , Darume, Daruba , Pigaraja, madopolo, Laiwui, Banggai, P. Dowora, Kukupang , Laiwui , Kelo , Tobalai/Wooi , Wayaloar , Gumumu/Manu, Buano , Kelang, Bataka

PANGKALAN BABANG

Wilayah Tertinggal:
Babang, Saketa , Pasipalele , P. Dowora, Gane Dalam , Kukupang , Gane Luar , Bisui, Wosi, Mafa , Pigaraja , Pelita , Palamea, Busua, Kayoa, Makian

PANGKALAN SANANA

Wilayah Tertinggal:
Malbufa, Samuya , Pasipa , Loseng , Air Buaya, Leksula, Namrole, Namlea

PANGKALAN TUAL

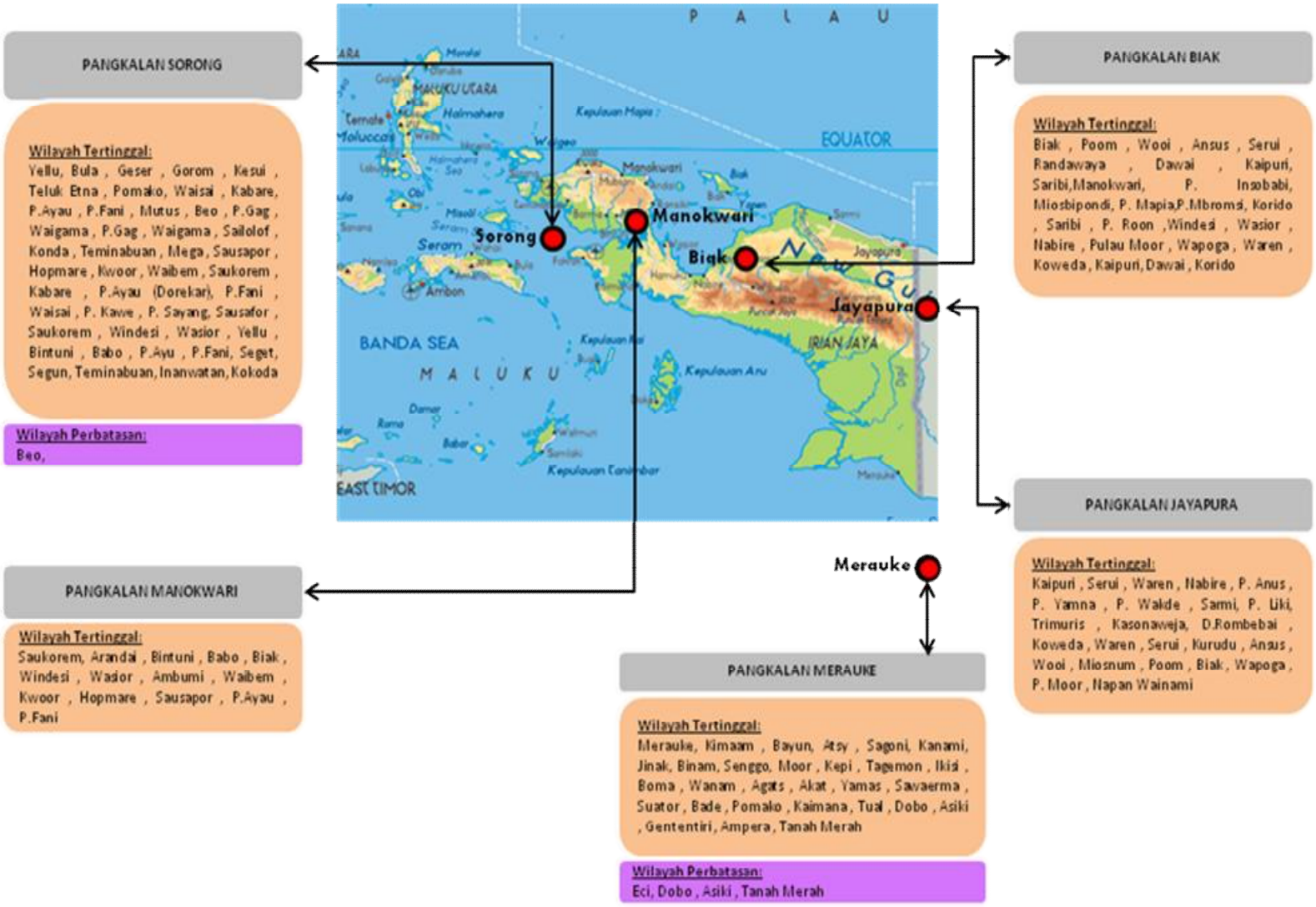
Wilayah Tertinggal:
Banda, Dobo , Benjina , Taberfane , Jerol , Meror , Longgar Apara, Kojabi , Marlasi , Banda Eli, Toyando, Kur, Saumlaki , Larat ,BandaEli/Holat , Tepa

Wilayah Perbatasan:
Dobo, Benjina , Taberfane , Jerol , Meror , Longgar Apara, Kojabi , Marlasi , Tepa

PANGKALAN SAUMLAKI

Wilayah Tertinggal:
Saumlaki, Larat, Dobo , Ambalau , Namrole , Leksula , Tepa , Moa , Leti , Kisar , Lerokis , Ilwaki , Larat , Eray/Esulit , Lirang , Kalabahi , Dawera/Dawelor , Kroing , Lelang/Elo , Lakor , Moa , Leti , Kisar/Wonreli , Ilwaki , Romang , Bebar/Wulur , Kisar , Seira , Molu/Wulmassa , Wunlah , Rumyaan , Larat

F. PULAU PAPUA



LAMPIRAN A
INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
TAHUN 2015-2019

LAMPIRAN A1

RINCIAN INDIKATOR KINERJA UTAMA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015-2019 PER TAHUN

NO.	SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA (OUTCOME)	SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	TAHUN 2015	TAHUN 2016	TAHUN 2017	TAHUN 2018	TAHUN 2019	2015-2019	CAPAIAN S/D 2019	KEGIATAN STRATEGIS
I. Keselamatan dan Keamanan												
1	Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi Laut	1 Ratio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut	Ratio kejadian kecelakaan/ 10.000 Freight	1.080	0.972	0.875	0.788	0.709	0.638	0.638	0.638	Pengawasan, Pemenuhan dan Pemeliharaan Pada SBNP, GMDSS, VTS, Kapal Patroli, Kapal Kenavigasian serta Alur Pelayaran
		2 Jumlah pedoman standar keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut	Dokumen	3	11	11	11	11	11	55	58	Penyusunan Pedoman dan Standar; Penerbitan Surat Edaran dan SK Dirjen
		3 Jumlah sarana dan prasarana keselamatan Transportasi Laut										
		1) Jumlah Pembangunan SBNP	Unit	2,269	206	137	137	137	137	754	3,023	Pembangunan SBNP
		2) Tingkat Kecukupan SBNP	%	75	82	86	91	95	100	100	100	
		3) Tingkat Keandalan SBNP	%	96	98	99	99	99	99	99	99	
		4) Jumlah Pembangunan dan Upgrade GMDSS	Unit	73	23	23	55	26	16	143	216	Pembangunan GMDSS
		5) Jumlah Pembangunan dan Upgrade VTS	Unit	34	6	3	4	20	2	35	69	Pembangunan VTS
		6) Jumlah Pembangunan/ Lanjutan/ Penyelesaian Kapal Patroli	Unit	315	77	105	124	115	83	284	599	Pembangunan kapal patroli
		- Pembangunan Baru Kapal Patroli		-	38	30	35	17	-	120		
		- Lanjutan Pembangunan Kapal Patroli		-	-	30	30	31	9	100		
		- Penyelesaian Pembangunan Kapal Patroli		-	39	45	59	67	74	284		
		7) Jumlah Pembangunan/ Lanjutan/ Penyelesaian Kapal Kenavigasian	Unit	64	10	20	25	26	22	41	105	Pembangunan kapal kenavigasian
		- Pembangunan Baru Kapal Negara Kenavigasian		-	10	10	10	11	11	-		
		- Lanjutan Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian		-	-	5	5	-	-	-		
		- Penyelesaian Pembangunan Kapal Negara		-	-	5	10	15	11	41		
2	Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi Laut	4 Jumlah Gangguan Keamanan pada Pelayanan Jasa Transportasi Laut (pada Kapal)	Jumlah Kejadian / Tahun	8	7	6	5	5	5	5	5	Pelaksanaan Patroli dan Pengawasan Pada Jalur Lalu Lintas Pelayaran
		5 Jumlah Kapal yang telah memiliki Sertifikasi ISPS (*International Ship and Port Facilit* y)	Kapal	n/a	1,572	1,590	1,660	1,700	1,750	1,750	1,750	
		6 Jumlah Pelabuhan yang telah memiliki Sertifikasi ISPS *(International Ship and Port Facility)*	Lokasi	n/a	370	380	395	410	425	425	425	
II. Pelayanan												
3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut	7 Jumlah Pedoman Standar Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut	Dokumen	4	6	6	6	6	6	30	34	Penyusunan Pedoman dan Standar; Penerbitan Surat Edaran dan SK Dirjen
		8 Kinerja Pelayanan Transportasi Laut										
		Transportasi Laut	%	50.07	54.70	59.37	64.03	68.70	73.33	73.33	73.33	
		1) Pencapaian Waiting Time (WT)	%	36.80	43.40	50.10	56.70	63.40	70.00	70.00	70.00	Pengawasan Operasional Bongkar Muat di Pelabuhan Berdasarkan Ketentuan Yang Ditetapkan
		2) Pencapaian Approach Time (AT)	%	43.70	48.90	54.20	59.50	64.80	70.00	70.00	70.00	
		3) Pencapaian Effective Time (ET)	%	69.70	71.80	73.80	75.90	77.90	80.00	80.00	80.00	
4	Terpenuhinya Kebutuhan Jumlah Sumber Daya manusia (SDM) Transportasi Laut sesuai Kompetensi	9 Jumlah SDM Transportasi Laut Bersertifikat (Aparatur Teknis)	Orang	n/a	3.870	4.980	6.090	7.200	8.294	8.294	8.294	

NO.	SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA (OUTCOME)	SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	TAHUN 2015	TAHUN 2016	TAHUN 2017	TAHUN 2018	TAHUN 2019	2015-2019	CAPAIAN S/D 2019	KEGIATAN STRATEGIS
5	Meningkatnya Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam mewujudkan *Good Governance*	10. Nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP)		84.25	86.24	88.24	90.24	92.24	94.24	94.24	94.24	
		11. Persentase Penyerapan Anggaran	%	80.39	87.14	100	100	100	100	100	100	
		12. Nilai Barang Milik Negara (BMN)	Rp	31.403.073.249.337	46.047.331.883.767	60.691.590.518.197	78.423.650.966.726	93.804.662.437.315	107.924.983.025.550	107.924.983.025.550	107.924.983.025.550	Penyusunan Laporan SIMAK BMN Tahunan
		13. Jumlah Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Rp		620,986,332,124	5,293,425,258,611	5,293,425,258,611	5,293,425,258,611	5,293,425,258,611	21,794,687,366,568	21,794,687,366,568	
		14. Jumlah Penyederhanaan Perijinan	Jenis Perijinan	n/a	6	7	7	7	7	7	7	
		15. Jumlah Dokumen yang disusun untuk Kebutuhan Administrasi dan Teknis	Dokumen	n/a	6	4	4	4	4	22	22	Pengembangan sistem basis data yang dapat diakses oleh publik
6	Meningkatnya Penetapan dan Kualitas Regulasi dalam Implementasi Kebijakan Bidang Transportasi Laut	16. Jumlah Rancangan dan Peraturan yang ditetapkan	Peraturan		14	16	18	18	18	84	84	Perencanaan, persiapan, dan pembahasan rancangan peraturan; Pengesahan oleh Menhub; Pengundangan oleh Menkumham; Penyebarluasan peraturan yang telah diundangkan melalui Portal Kemenhub dan kegiatan sosialisasi; Evaluasi peraturan melalui uji petik dan rapat koordinasi teknis.
7	Menurunnya Emisi Gas Rumah Kaca (RAN-GRK) dan Meningkatnya Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan pada Sektor Tansportasi Laut.	17. Jumlah Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca	Juta ton CO2e	0.280	0.336	0.392	0.448	0.504	0.560	0.560	0.560	Dengan penerapan teknologi ramah lingkungan maka akan semain besar jumlah emisi GRK sektor transportasi yang dapat diturunkan
		18. Jumlah Sarana yang menerapkan Teknologi Ramah Lingkungan	Unit	6	14	38	62	80	100	100	100	
		19. Jumlah Prasarana Yang Telah Menerapkan Konsep Ramah Lingkungan										
		SBNP Solar Cell	Unit	2,269	2.475	2.612	2.749	2.886	3.023	13745	16,014	Pengadaan SBNP yang menggunakan teknologi solar cell
8	Meningkatnya Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim	20. Rasio Penanggulangan Tumpahan Minyak yang Berpotensi Menimbulkan Pencemaran dari Kegiatan Pelayaran	%		100	100	100	100	100	100	100	
		21. Jumlah Kegiatan terkait Perlindungan Lingkungan Maritim	Laporan		5	5	5	5	5	25	25	
		22. Jumlah Sertifikat yang diterbitkan terkait Perlindungan Lingkungan Maritim	Sertifikat		4,100	4,500	4,500	4,500	4,500	22,100	22,100	
III. Kapasitas Transportasi												
9	Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Laut untuk Mengurangi *Backlog* maupun *Bottleneck*	Peningkatan Kapasitas Prasarana Transportasi Laut:										
		23. Jumlah Pembangunan/ Lanjutan/ Penyelesaian dan Pengembangan Pelabuhan Laut non Komersial	Pelabuhan	n/a	306	100	100	100	100	100	100	Pelaksanaan Pembangunan/ Lanjutan/ Penyelesaian Pelabuhan Baru dan Pengembangan Pelabuhan Existing tahun 2015 s/d 2019 sebanyak 500 kegiatan pada ± 100 lokasi pelabuhan
		24. Jumlah Lokasi Pengerukan Untuk Memenuhi Persyaratan Alur Pelayaran/Kolam Pelabuhan	Lokasi	n/a	13	24	32	33	26	65	65	65 Lokasi (128 Kegiatan)
		Peningkatan Kapasitas Sarana Transportasi Laut:										
		25 Jumlah Rute Angkutan Laut Tetap dan Terartur untuk mendukung Tol Laut	Lokasi	n/a	5	7	9	11	13	13	13	Pelaksanaan kegiatan pelayanan untuk mendukung Tol Laut
		26. Jumlah Pembangunan / Lanjutan / Penyelesaian Armada Kapal Negara Angkutan Laut Perintis	Kapal	54	103	100	70	-	-	103	157	Pengawasan dan Berkoordinasi Dengan Perusahaan Pelayaran
		- Pembangunan Baru Kapal Negara Angkutan Laut Perintis		-	100	-	-	-	-	-		

NO.	SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA (OUTCOME)	SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	TAHUN 2015	TAHUN 2016	TAHUN 2017	TAHUN 2018	TAHUN 2019	2015-2019	CAPAIAN S/D 2019	KEGIATAN STRATEGIS
		- Lanjutan Pembangunan Kapal Negara Angkutan Laut Perintis		-	-	70	-	-	-	-		
		- Penyelesaian Pembangunan Kapal Negara Angkutan Laut Perintis		-	3	30	70	-	-	103		
		27 Terselenggaranya Proses Kerjasama Pemerintah Swasta dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi Laut	Proyek	2	2	2	2	1	1	8	10	
10	Meningkatnya Produksi Angkutan Penumpang dan Barang	28. Jumlah Muatan Angkutan Laut Penumpang	Pnp/Thn	6,907,191	7,459,766	8,081,413	8,780,767	9,550,055	10,396,272	44,268,273	51,175,465	
		- Perintis / Pelni PSO		4,949,501	5,345,461	5,773,098	6,234,946	6,733,741	7,272,441	31,359,687	36,309,188	
		- Non Perintis		1,957,690	2,114,305	2,308,315	2,545,821	2,816,314	3,123,831	12,908,586	14,866,277	
		29. Jumlah Muatan Angkutan Laut Barang	Ton/Thn	1,062,398,613	1,168,638,474	1,285,502,322	1,414,052,554	1,555,457,809	1,711,003,590	7,134,654,749	8,197,053,362	
		- Perintis / Pelni PSO		371,239	408,363	449,199	494,119	543,531	597,884	2,493,096	2,864,335	
		- Swasta		1,062,027,374	1,168,230,111	1,285,053,123	1,413,558,435	1,554,914,278	1,710,405,706	7,132,161,653	8,194,189,027	
		30. Pangsa Muatan Angkutan Laut Luar Negeri oleh Lelayaran Nasional	%	11.01	11.12	11.23	11.34	11.45	11.56	11.56	11.56	
11	Meningkatnya Layanan Transportasi Laut di Perbatasan Negara, Pulau Terluar, dan Wilayah Non Komersial Lainnya	31 Jumlah Lintasan/ Rute Angkutan Perintis	Trayek/ Lintas/ Rute	84	89	113	140	167	193	193	193	Penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis

LAMPIRAN B
KERANGKA REGULASI
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
TAHUN 2015-2019

LAMPIRAN B

KERANGKA REGULASI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015-2019

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNG JAWAB	UNIT TERKAIT/ INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
BIDANG PELAYARAN					
A	**Pasal dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang Mengamanatkan Pembuatan PP**	**Penyusunan Peraturan Peraturan Pemerintah**			
1	Pasal 153, mengenai perjanjian kerja dan persyaratan fasilitas kesehatan penumpang	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
2	Pasal 171, mengenai tata cara dan prosedur mengenai sanksi administratif	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
3	Pasal 212, mengenai tata cara pelaksanaan keamanan dan ketertiban serta permintaan bantuan di pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
4	Pasal 225, mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
5	Pasal 255, mengenai fungsi, kewenangan dan tugas mahkamah pelayaran serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif.	RPP tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
6	Pasal 278, mengenai kewenangan penjaga lautdan pantai	RPP tentang penjaga laut dan pantai (Coast Guard)	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
7	Pasal 279, mengenai identitas penjaga laut dan pantai	RPP tentang penjaga laut dan pantai (Coast Guard)	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
8	Pasal 281, mengenai pembentukan serta organisasi dan tata kerja penjaga laut dan pantai	RPP tentang penjaga laut dan pantai (Coast Guard)	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
B	**Pasal Dalam UU No. 17 Tahun 2008 yang Mengamanatkan Penyusunan Peraturan Menteri**	**Penyusunan Peraturan Menteri**			
1	Pasal 133, mengenai tata cara pengesahan gambar dan pengawasan pembangunan kapal, serta pemeriksaan dan sertifikasi keselamatan kapal	RPM tentang Rancang Bangun Kapal	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
2	Pasal 150, mengenai garis muat dan pemuatan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
3	Pasal 216 (3), mengenai tata cara memperoleh persetujuan dan pelaporan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
4	Pasal 223, mengenai tata cara penahanan kapal di pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
5	Pasal 250, mengenai susunan organisasi dan tata kerja mahkamah pelayaran	RPP tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
6	Pasal 272 ayat (5), mengenai tata cara penyampaian dan pengelolaan sistem informasi pelayaran	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
7	Pasal 275 ayat (2), mengenai peran serta masyarakat dalam kegiatan pelayaran	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
C	**Pasal Dalam PP 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan yang Mangamanatkan Penyusunan Peraturan Menteri**	**Penyusunan Peraturan Menteri**			
1	Pasal 19, mengenai tata cara penetapan lokasi pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
2	Pasal 29, mengenai tata cara Penetapan dan penilaian rencana induk	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
3	Pasal 36, mengenai tata cara penetapan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
4	Pasal 67, mengenai tata cara penyediaan, pemeliharaan, standar, dan spesifikasi teknis penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, jaringan jalan dan tata cara penyelenggaraan keamanan dan ketertiban di pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
5	Pasal 86, mengenai Tata cara pemberian izin pembangunann pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
6	Pasal 93, mengenai tata cara pemberian izin pengembangan pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
7	Pasal 104, mengenai Persyaratan,tata cara pemberian izin pengoperasian, penetapan peningkatan pengoperasian pelabuhan dan peningkatan kemampuan pengoperasian fasilitas pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
8	Pasal 109, mengenai tata cara penetapan lokasi, pemberian izin pembangunan dan pemberian izin operasi wilayah tertentu yang berfungsi sebagai pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
9	Pasal 144 mengenai tata cara pemberian persetujuan pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
10	Pasal 161, mengenai tata cara pengolahan dan laporan serta penyusunan sistem informasi pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
11	Pasal 164, mengenai penyelenggaraan pelabuhan laut serta pelabuhan sungai dan danau yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
D	**Pasal Dalam PP No 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian Yang Mengamanatkan Penyusunan Peraturan Menteri**	**Penyusunan Peraturan Menteri**			
1	Pasal 37 mengenai penyelenggaraan sarana bantu navigasi-pelayaran dan tata cara penerbitan izin pengadaan sarana bantu navigasi pelayaran oleh badan usaha	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
2	Pasal 70 mengenai penyelenggaraan telekomunikasi pelayaran dan tata cara pemberian izin pengadaan telekomunikasi pelayaran oleh badan usaha	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
3	Pasal 76 mengenai tata cara pemberian izin kuasa perhitungan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
4	Pasal 84 mengenai tata cara penyiaran berita marabahaya, berita segera, berita keselamatan, dan siaran tanda waktu standar	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
5	Pasal 130 mengenai tata cara pelaksanaan kegiatan salvage dan atau pekerjaan bawah air, tata cara pemberian izin usaha salvage dan atau pekerjaan bawah air, dan pendidikan dan pelatihan penyelam	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
E	**Pasal Dalam PP No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (jo. PP No 22 Tahun 2011) yang Mengamanatkan Penyusunan Peraturan Menteri**	**Penyusunan Peraturan Menteri**			
1	Pasal 19 mengenai tata cara pengoperasian kapal pada trayek tetap dan teratur serta trayek tidak tetap dan tidak teratur angkutan laut dalam negeri	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
2	Pasal 28 mengenai tata cara penempatan kapal pada trayek angkutan laut luar negeri	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
3	Pasal 34 mengenai tata cara pelaporan rencana kedatangan kapal asing yang diageni oleh perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
4	Pasal 38 mengenai tata cara penunjukan perwakilan perusahaan angkutan laut asing	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
5	Pasal 42 tata cara pelaporan pengoperaian kapal oleh pelaksana kegiatan angkutan laut khusus dan tata cara penerbitan izin penggunaan angkutan laut khusus mengangkut muatan atau barang umum	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNG JAWAB	UNIT TERKAIT/ INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
6	Pasal 44 mengenai tata cara penunjukan keagenan angkutan laut khusus	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
7	Pasal 51 mengenai kegiatan angkutan laut pelayaran rakyat	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
8	Pasal 55, mengenai tata cara penetapan trayek angkutan sungai dan danau di dalam negeri	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
9	Pasal 60, mengenai tata cara penerbitan izin kegiatan angkutan sungai dan danau untuk kepentingan umum	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
10	Pasal 69, mengenai tata cara pemberian persetujuan penempatan kapal pada lintas penyeberangan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
11	Pasal 98, mengenai tata cara pemberian izin usaha angkutan laut	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
12	Pasal 102 mengenai tata cara pemberian izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
13	Pasal 106, mengenai tata cara pemberian izin usaha dan izin trayek kapal angkutan sungai dan danau	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
14	Pasal 116, mengenai tata cara pemberian izin usaha bongkar muat barang	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
15	Pasal 121, mengenai tata cara izin usaha jasa pengurusan transportasi	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
16	Pasal 125, mengenai tata cara pemberian izin usaha angkutan perairan pelabuhan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
17	Pasal 129, mengenai tata cara pemberian izin usaha penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
18	Pasal 133, mengenai tata cara pemberian izin usaha tally mandiri	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
19	Pasal 138, mengenai tata cara pemberian izin usaha depo peti kemas	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
20	Pasal 143, mengenai tata cara pemberian, izin usaha pengelolaan kapal	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
21	Pasal 147, mengenai tata cara pemberian izin usaha perantara jual beli dan/atau sewa kapal	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
22	Pasal 151, mengenai tata cara pemberian izin usaha keagenan awak kapal	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
23	Pasal 155, mengenai tata cara pemberian izin usaha keagenan kapal	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
24	Pasal 160, mengenai tata cara pemberian izin usaha perawatan dan perbaikan kapal	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
25	Pasal 169, mengenai tata cara penerbitan izin operasi angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
26	Pasal 190, tata cara pengangkutan dan penanganan di pelabuhan terhadap barang khusus dan barang berbahaya	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
27	Pasal 194, mengenai pengembangan dan pengadaan armada niaga nasional, fasilitas Pemerintah dalam pemberdayaan industri pelayaran nasional dan perkuatan industri perkapalan nasional.	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
28	Pasal 206 mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
F	**Pasal Dalam PP No. 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim yang Mengamanatkan Penyusunan Peraturan Menteri**	**Penyusunan Peraturan Menteri**			
1	Pasal 17 ayat (4), mengenai persyaratan teknis fasilitas pencegahan pencemaran di pelabuhan termasuk di terminal khusus	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
2	Pasal 32, mengenai tata cara penerbitan sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
3	Pasal 33 ayat (4), mengenai tata cara penetapan lokasi pembuangan limbah dl perairan	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019
4	Pasal 36, mengenai tata cara penyusunan sistem Informasl perlindungan lingkungan maritim	Sesuai Amanat dan Kebutuhan dalam Penyediaan	Ditjen. Hubla	Kemenhub	2019

LAMPIRAN C
TABEL PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN DALAM RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015-2019

TABEL REKAPITULASI ALOKASI PENDANAAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2015-2019

NO	PROGRAM/ KEGIATAN	ALOKASI (Rp. Miliar)					TOTAL ALOKASI 2015-2019 (Rp. Miliar)
		TAHUN 2015	TAHUN 2016	TAHUN 2017	TAHUN 2018	TAHUN 2019	
	PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI LAUT	**22,842.956**	**25,513.008**	**25,216.711**	**25,362.225**	**26,985.451**	**125,920.351**
	RPJMN 2015-2019	**18,169.557**	**19,721.907**	**18,556.945**	**17,703.494**	**18,177.910**	**92,329.813**
1	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	4,311.575	4,893.756	3,713.779	2,594.686	2,911.529	18,425.325
2	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Pelabuhan dan Pengerukan	7,377.269	7,423.024	7,470.651	7,520.242	7,571.895	37,363.082
3	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Perkapalan dan Kepelautan	137.219	136.965	13.000	13.000	13.000	313.184
4	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Kenavigasian	3,073.839	3,172.717	3,247.880	3,448.167	3,525.917	16,468.520
5	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penjagaan Laut dan Pantai	3,269.654	4,095.445	4,111.635	4,127.399	4,155.569	19,759.701
6	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Laut	4,673.399	5,791.101	6,659.766	7,658.731	8,807.541	33,590.538

LAMPIRAN C.2

TABEL INDIKASI PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN DALAM RENSTRA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2015-2019

NO	PROGRAM / KEGIATAN STRATEGIS	TAHUN 2015			TAHUN 2016			TAHUN 2017			TAHUN 2018			TAHUN 2019			TOTAL INDIKASI ANGGARAN 2015-2019 (Rp. Miliar)	TARGET 2015-2019
		INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI		
	PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI LAUT	**22,842.956**			**25,513.008**			**25,216.711**			**25,362.225**			**26,985.451**			**125,920.351**	
	RPJMN TAHUN 2015-2019	**18,169.557**			**19,721.907**			**18,556.945**			**17,703.494**			**18,177.910**			**92,329.813**	
1	**Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut**	**4,311.575**			**4,893.756**			**3,713.779**			**2,594.686**			**2,911.529**			**18,425.325**	
	Jumlah Pelayanan Rute Angkutan Laut Perintis	671.561	89 Trayek	**(38)**	766.529	113 Trayek	**(39)**	949.682	140 Trayek	**(40)**	1,132.835	167 Trayek	**(41)**	1,309.205	193 Trayek	**(42)**	4,829.813	
	(38). Tersebar pada 33 Provinsi dengan pangkalan laut Meulaboh, Calang, Teluk Bayur (2), Bengkulu, Tanjung Pinang, Tanjung Pinang, Kijang, Sintete, Sunda Kelapa, Kotaburu, Semarang (2), Surabaya (2), Tanjung Wangi, Bima (3), Kupang (4), Maumere (2), Bitung (2), Tahuna (2), Pagimana, Kolonedale, Kendari (2), Tilamuta (2), Kwandang, Makassar (2), Mamuju, Ambon(7), Tual (4), Saumlaki (4) Ternate (4), Babang, Sanana (2), Jayapura (5), Biak (3), Merauke (7), Manokwari (4) Sorong (6)																	
	(39). Tersebar pada 33 Provinsi dengan pangkalan laut Meulaboh, Calang, Teluk Bayur (2), Bengkulu, Tanjung Pinang, Tanjung Pinang, Kijang, Sintete, Sunda Kelapa, Kotaburu, Semarang (2), Surabaya (2), Tanjung Wangi, Bima (3), Kupang (4), Maumere (2), Bitung (2), Tahuna (2), Pagimana, Kolonedale, Kendari (2), Tilamuta (2), Kwandang, Makassar (2), Mamuju, Ambon(7), Tual (4), Saumlaki (4) Ternate (4), Babang, Sanana (2), Jayapura (5), Biak (3), Merauke (7), Manokwari (4) Sorong (6)																	
	(40). Tersebar pada 33 Provinsi dengan pangkalan laut Meulaboh, Calang, Teluk Bayur (2), Bengkulu, Tanjung Pinang, Tanjung Pinang, Kijang, Sintete, Sunda Kelapa, Kotaburu, Semarang (2), Surabaya (2), Tanjung Wangi, Bima (3), Kupang (4), Maumere (2), Bitung (2), Tahuna (2), Pagimana, Kolonedale, Kendari (2), Tilamuta (2), Kwandang, Makassar (2), Mamuju, Ambon(7), Tual (4), Saumlaki (4) Ternate (4), Babang, Sanana (2), Jayapura (5), Biak (3), Merauke (7), Manokwari (4) Sorong (6)																	
	(41). Tersebar pada 33 Provinsi dengan pangkalan laut Meulaboh, Calang, Teluk Bayur (2), Bengkulu, Tanjung Pinang, Tanjung Pinang, Kijang, Sintete, Sunda Kelapa, Kotaburu, Semarang (2), Surabaya (2), Tanjung Wangi, Bima (3), Kupang (4), Maumere (2), Bitung (2), Tahuna (2), Pagimana, Kolonedale, Kendari (2), Tilamuta (2), Kwandang, Makassar (2), Mamuju, Ambon(7), Tual (4), Saumlaki (4) Ternate (4), Babang, Sanana (2), Jayapura (5), Biak (3), Merauke (7), Manokwari (4) Sorong (6)																	
	(42). Tersebar pada 33 Provinsi dengan pangkalan laut Meulaboh, Calang, Teluk Bayur (2), Bengkulu, Tanjung Pinang, Tanjung Pinang, Kijang, Sintete, Sunda Kelapa, Kotaburu, Semarang (2), Surabaya (2), Tanjung Wangi, Bima (3), Kupang (4), Maumere (2), Bitung (2), Tahuna (2), Pagimana, Kolonedale, Kendari (2), Tilamuta (2), Kwandang, Makassar (2), Mamuju, Ambon(7), Tual (4), Saumlaki (4) Ternate (4), Babang, Sanana (2), Jayapura (5), Biak (3), Merauke (7), Manokwari (4) Sorong (6)																	
	Jumlah Rute Angkutan Laut Tetap Dan Teratur untuk MendukungTol Laut	325.000	1 Paket	Tersebar pada lima pangkalan yaitu : Waingapu, Manokwari, Tual, Babang dan Kijang	333.125	1 Paket	Tersebar pada lima pangkalan yaitu : Waingapu, Manokwari, Tual, Babang dan Kijang	341.453	1 Paket	Tersebar pada lima pangkalan yaitu : Waingapu, Manokwari, Tual, Babang dan Kijang	349.989	1 Paket	Tersebar pada lima pangkalan yaitu : Waingapu, Manokwari, Tual, Babang dan Kijang	358.739	1 Paket	Tersebar pada lima pangkalan yaitu : Waingapu, Manokwari, Tual, Babang dan Kijang	1,708.307	
	Jumlah Pembangunan baru kapal negara angkutan laut perintis	2,526.082	100 unit	**(43)**	2,946.000	-	**(44)**	1,455.807	-	**(45)**							6,927.889	
	Lanjutan pembangunan kapal negara angkutan laut perintis		-			70 unit			-			-			-			-
	Penyelesaian pembangunan kapal negara angkutan laut perintis		3 unit			30 unit			70 unit			-			-			-
	(43). Tersebar pada 33 Provinsi dengan pangkalan laut Meulaboh, Calang, Teluk Bayur (2), Bengkulu, Tanjung Pinang, Tanjung Pinang, Kijang, Sintete, Sunda Kelapa, Kotaburu, Semarang (2), Surabaya (2), Tanjung Wangi, Bima (3), Kupang (4), Maumere (2), Bitung (2), Tahuna (2), Pagimana, Kolonedale, Kendari (2), Tilamuta (2), Kwandang, Makassar (2), Mamuju, Ambon(7), Tual (4), Saumlaki (4) Ternate (4), Babang, Sanana (2), Jayapura (5), Biak (3), Merauke (7), Manokwari (4) Sorong (6)																	
	(44). Tersebar pada 33 Provinsi dengan pangkalan laut Meulaboh, Calang, Teluk Bayur (2), Bengkulu, Tanjung Pinang, Tanjung Pinang, Kijang, Sintete, Sunda Kelapa, Kotaburu, Semarang (2), Surabaya (2), Tanjung Wangi, Bima (3), Kupang (4), Maumere (2), Bitung (2), Tahuna (2), Pagimana, Kolonedale, Kendari (2), Tilamuta (2), Kwandang, Makassar (2), Mamuju, Ambon(7), Tual (4), Saumlaki (4) Ternate (4), Babang, Sanana (2), Jayapura (5), Biak (3), Merauke (7), Manokwari (4) Sorong (6)																	

TABEL INDIKASI PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN DALAM RENSTRA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2015-2019

NO	PROGRAM / KEGIATAN STRATEGIS	TAHUN 2015			TAHUN 2016			TAHUN 2017			TAHUN 2018			TAHUN 2019			TOTAL INDIKASI ANGGARAN 2015-2019 (Rp. Miliar)	TARGET 2015-2019
		INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI		
	(45). Tersebar pada 33 Provinsi dengan pangkalan laut Meulaboh, Calang, Teluk Bayur (2), Bengkulu, Tanjung Pinang, Tanjung Pinang, Kijang, Sintete, Sunda Kelapa, Kotaburu, Semarang (2), Surabaya (2), Tanjung Wangi, Bima (3), Kupang (4), Maumere (2), Bitung (2), Tahuna (2), Pagimana, Kolonedale, Kendari (2), Tilamuta (2), Kwandang, Makassar (2), Mamuju, Ambon(7), Tual (4), Saumlaki (4) Ternate (4), Babang, Sanana (2), Jayapura (5), Biak (3), Merauke (7), Manokwari (4) Sorong (6)																	
	Jumlah pembangunan/ pengadaan fasilitas pendukung Lalu lintas dan Angkutan Laut :**(46)**	788.932		Tersebar di 33 Provinsi	848.102		Tersebar di 33 Provinsi	966.836		Tersebar di 33 Provinsi	1,111.862		Tersebar di 33 Provinsi	1,243.585		Tersebar di 33 Provinsi	4,959.317	
	(46). (Perbaikan dan Perawatan Kapal Perintis (Docking Repair) milik Ditjen Hubla / Pengadaan camera CCTV/ Pemasangan Upgrade Monitoring Tracking Sistem / Pembangunan Infrastruktur Multimedia Tracking / Pembangunan Sistem Informasi Spasial Kapal Perintis / Penyelenggaran Mudik Gratis Sepeda Motor / Monitoring Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru / Monitoring Pelabuhan Singgah Perintis dan Center Pangkalan Perintis / Pemberdayaan Industri Pelayaran Rakyat)																	
2	**Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penyelenggaraan Pelabuhan dan Pengerukan**	**7,377.269**			**7,423.024**			**7,470.651**			**7,520.242**			**7,571.895**			**37,363.082**	
	Jumlah Lokasi Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan Non Komersial	6,119.638	306 lokasi	**(47)**	6,125.758	100 lokasi	**(48)**	6,131.884	100 lokasi	**(49)**	6,138.016	100 lokasi	**(50)**	6,144.154	100 lokasi	**(51)**	30,659.449	
	(47). Pelabuhan Sigli, Sabang, Meulaboh, Tapak Tuan, Singkil, P. Banyak, Sinabang, Sibigo, Labuhan Angin, Pangkalan Susu, Teluk Dalam, Lahewa, Sirombu, P. Tello, Leidong, Parlimbungan Ketek, Sei Berombang, Barus, Tg. Sarang Elang, Pekanbaru, Tanjung Buton, Bagan Siapi-api, Tanjung Samak, Meranti - Selat Panjang, Kuala Gaung, Panipahan, Batu Panjang, Sungai Guntung, Dumai, Dompak, Mocoh, Malarko, Pulau Sambu, Letung, Midai, Pulau Laut, Subi, Serasan, Dabo Singkep, Tanjung Berakit , Carocok Painan, Tiram, Teluk Bayur, Bungus, Air Bangis, Pariaman, Tiku, Tarusan, Pasapuat, Talang Dukuh, Nipah Panjang, Ujung Jabung, Kuala Mendahara, Tanjung Api-api, Tanjung Pandan, Pulau Baai, Linau Bintuhan, Sibesi, Sebalang, Batu Balai, Tg. Priok, Marunda, Sunda Kelapa, Banten, Karangantu, Cituis, Kronjo, Labuhan, Panimbang, Bayah, Karangsong, Indramayu, Pamanukan, Pangandaran, Pelabuhan Ratu, Kendal, Tegal, Cilacap, Batang, Jepara, Juwana, Rembang, Brebes, Pekalongan, Keramaian, Taddan, Branta, Bawean, Pacitan, Sapudi, Telaga Biru, Tanah Ampo, Benoa, Padang Bai, Celukan Bawang, Nusa Lembongan, Nusa Penida, Benete, Pamenang Tanjung, Nunbaunsabu, Maritaing, Baing, Seba, Raijua, P. Salura, Waikelo, Kendidi Reo, Pota, Marapokot, Maurole, Atapupu, Batutua, Papela, Ba'a, Kolbano, Larantuka, Terong, Wulandoni, Bari, Labuhan Bajo, Ketapang, Sambas, padang Tikar, paloh,Sukadana, Kuala Pembuang, Teluk Segintung, Pegatan, Mendawai, Parenggean, Sampit, Pulang Pisau, Bahaur, Batanjung, Marabatuan, Matasiri, Pelaihari, Sebuku, Palaran, Samarinda, Penajam Pasir, Maloy, Tanjung Redep, Tanah Grogot, Kuala Semboja, Tarakan,Sungai Nyamuk, Tanah Tidung, Manado, Kawio, Matutuang, Kawaluso, Petta, Tamako, Lipang, Bukide, Kahakitang, Kalama, Tahuna, Ngalipaeng, Marore, Lirung, Melonguane, Mangarang, Karatung, Rainis, Miangas, Makalehi, Pehe, Ulu Siau, Biaro, Sawang, Buhias, Labuhan Uki, Amurang, Gorontalo , Anggrek, Tilamuta, Moutong, Parigi, Kolonedale, Bungku Luwuk, Teluk Malala, Ogoamas, Mantangisi, Una-una, Pagimana, Leok, Palele, Banggai, Bungkutoko, Kendari, Ereke, Maligano, Bau-bau, Pasarwajo, Boepinang, Batu Atas, Wanci, Lasalimu, Kolaka, Watunohu, Dawi-dawi, Molawe, Lakara, Makassar, Paotere, Awerange, Garongkong, Jampea, Kayuadi, Munte, Belopa, Bulukumba, Jeneponto, Pattiro Bajo, Tuju-Tuju, Cappa Ujung, Sinjai, Biringkasi, Sabutung, Sapuka, Sailus, Kalukalukuang, Maccini Baji, Selayar, Benteng, Bajoe, Siwa, Majene (Banggae), Palipi , Popoongan, P. Ambo, Belang-belang, Polewali, Tanjung Silopo, Yos Sudarso, Ambon, Gudang Arang, Tulehu,Tuhaha, Tutu Kembong, Kroing, Saumlaki, Larat, P. Buano, Taniwel, Dawelor, Wonreli, Mahaleta, Namlea, Amahai, Kobror, Marlasi, Dobo, Gorom, Teor, Fogi, Namrole, Ambalau, Tual, Loleojaya, Tifure, Manu Gamunu, Mangga Dua, Bicoli, Tapaleo, Daruba, Tikong, Dama, Tobelo, Dorume, Galela, Bisui, Koititi, Indari , Yaba, Babang, Labuha, Sofifi, Laiwui, Wayaloar, Jojame, Banemo, Depapre, Merauke, Serui, Sarmi, Biak, Nabire, Agats, Mumugu, Waren, Bade, Asiki, Moor, Arar, Manokwari, Kaimana, Saonek, Sausapor, Kokas, Teminabuan, Korido, Oransbari Wasior.																	
	(48). Pelabuhan : Anggrek, Babang, Bade, Baing, Bajoe, Barus, Batang, Batanjung, Batuatas, Batu panjang, Batutua, Bau bau, Belang belang, Bicoli, Bintuni, Boepinang, Branta, Bungkutoko, Bunta, Carocok painan, Dabo singkep, Daruba, Depapre, Dompak, Gamunu, Garongkong, Gorom, Jailolo, Kaimana, Kendidi reo, Kendal, Keramaian, Kolbano, Kolonedale, Kuala semboja, Labuhan bajo, Labuhan angin, Lakara, Larantuka, Letung, Linau bintuhan, Malarko, Maloy, Mantangisi, Marabatuan, Matasiri, Meranti, Midai, Moor Mumugu, Nabire, Nunbaunsabu,Pulau banyak, Pulau buano, Pulau salura, Pacitan, Padang tikar, Pagimana, Palopo, Pamanukan, Panarukan, Pangandaran, Parlimbungan, ketek, Patani, Pelaihari, Penajam pasir, Pomalaa, Pota, Pulau laut, Pulau teor, Sailus, Saumlaki, Sebalang, Sebuku, Sei nyamuk, Serui, Siwa, Sofifi speed boat, Subi, Taddan, Tanah ampo, Tanah Tidung, Tanjung Api Api, Tanjung Buton, Tanjung Mooch, Telaga Biru, Teluk Segintung, Tilamuta, Tiram, Tobelo, Tual, Tulehu, Ujung Jabung, Waren, Watunohu, Bagan Siapi Api, Pelabuhan Ratu, Bima, Luwuk, Breakwater Makassar																	
	(49). Pelabuhan : Anggrek, Babang, Bade, Baing, Bajoe, Barus, Batang, Batanjung, Batuatas, Batu panjang, Batutua, Bau bau, Belang belang, Bicoli, Bintuni, Boepinang, Branta, Bungkutoko, Bunta, Carocok painan, Dabo singkep, Daruba, Depapre, Dompak, Gamunu, Garongkong, Gorom, Jailolo, Kaimana, Kendidi reo, Kendal, Keramaian, Kolbano, Kolonedale, Kuala semboja, Labuhan bajo, Labuhan angin, Lakara, Larantuka, Letung, Linau bintuhan, Malarko, Maloy, Mantangisi, Marabatuan, Matasiri, Meranti, Midai, Moor Mumugu, Nabire, Nunbaunsabu,Pulau banyak, Pulau buano, Pulau salura, Pacitan, Padang tikar, Pagimana, Palopo, Pamanukan, Panarukan, Pangandaran, Parlimbungan, ketek, Patani, Pelaihari, Penajam pasir, Pomalaa, Pota, Pulau laut, Pulau teor, Sailus, Saumlaki, Sebalang, Sebuku, Sei nyamuk, Serui, Siwa, Sofifi speed boat, Subi, Taddan, Tanah ampo, Tanah Tidung, Tanjung Api Api, Tanjung Buton, Tanjung Mooch, Telaga Biru, Teluk Segintung, Tilamuta, Tiram, Tobelo, Tual, Tulehu, Ujung Jabung, Waren, Watunohu, Bagan Siapi Api, Pelabuhan Ratu, Bima, Luwuk, Breakwater Makassar																	
	(50). Pelabuhan : Anggrek, Babang, Bade, Baing, Bajoe, Barus, Batang, Batanjung, Batuatas, Batu panjang, Batutua, Bau bau, Belang belang, Bicoli, Bintuni, Boepinang, Branta, Bungkutoko, Bunta, Carocok painan, Dabo singkep, Daruba, Depapre, Dompak, Gamunu, Garongkong, Gorom, Jailolo, Kaimana, Kendidi reo, Kendal, Keramaian, Kolbano, Kolonedale, Kuala semboja, Labuhan bajo, Labuhan angin, Lakara, Larantuka, Letung, Linau bintuhan, Malarko, Maloy, Mantangisi, Marabatuan, Matasiri, Meranti, Midai, Moor Mumugu, Nabire, Nunbaunsabu,Pulau banyak, Pulau buano, Pulau salura, Pacitan, Padang tikar, Pagimana, Palopo, Pamanukan, Panarukan, Pangandaran, Parlimbungan, ketek, Patani, Pelaihari, Penajam pasir, Pomalaa, Pota, Pulau laut, Pulau teor, Sailus, Saumlaki, Sebalang, Sebuku, Sei nyamuk, Serui, Siwa, Sofifi speed boat, Subi, Taddan, Tanah ampo, Tanah Tidung, Tanjung Api Api, Tanjung Buton, Tanjung Mooch, Telaga Biru, Teluk Segintung, Tilamuta, Tiram, Tobelo, Tual, Tulehu, Ujung Jabung, Waren, Watunohu, Bagan Siapi Api, Pelabuhan Ratu, Bima, Luwuk, Breakwater Makassar																	
	(51). Pelabuhan : Anggrek, Babang, Bade, Baing, Bajoe, Barus, Batang, Batanjung, Batuatas, Batu panjang, Batutua, Bau bau, Belang belang, Bicoli, Bintuni, Boepinang, Branta, Bungkutoko, Bunta, Carocok painan, Dabo singkep, Daruba, Depapre, Dompak, Gamunu, Garongkong, Gorom, Jailolo, Kaimana, Kendidi reo, Kendal, Keramaian, Kolbano, Kolonedale, Kuala semboja, Labuhan bajo, Labuhan angin, Lakara, Larantuka, Letung, Linau bintuhan, Malarko, Maloy, Mantangisi, Marabatuan, Matasiri, Meranti, Midai, Moor Mumugu, Nabire, Nunbaunsabu,Pulau banyak, Pulau buano, Pulau salura, Pacitan, Padang tikar, Pagimana, Palopo, Pamanukan, Panarukan, Pangandaran, Parlimbungan, ketek, Patani, Pelaihari, Penajam pasir, Pomalaa, Pota, Pulau laut, Pulau teor, Sailus, Saumlaki, Sebalang, Sebuku, Sei nyamuk, Serui, Siwa, Sofifi speed boat, Subi, Taddan, Tanah ampo, Tanah Tidung, Tanjung Api Api, Tanjung Buton, Tanjung Mooch, Telaga Biru, Teluk Segintung, Tilamuta, Tiram, Tobelo, Tual, Tulehu, Ujung Jabung, Waren, Watunohu, Bagan Siapi Api, Pelabuhan Ratu, Bima, Luwuk, Breakwater Makassar																	

TABEL INDIKASI PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN DALAM RENSTRA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2015-2019

NO	PROGRAM / KEGIATAN STRATEGIS	TAHUN 2015			TAHUN 2016			TAHUN 2017			TAHUN 2018			TAHUN 2019			TOTAL INDIKASI ANGGARAN 2015-2019 (Rp. Miliar)	TARGET 2015-2019
		INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI		
	Jumlah Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Pelabuhan dan Pengerukan : **(52)**	516.580		Tersebar di 33 Provinsi	519.163		Tersebar di 33 Provinsi	521.759		Tersebar di 33 Provinsi	524.367		Tersebar di 33 Provinsi	526.989		Tersebar di 33 Provinsi	2,608.858	
	(52). (Pengadaan Reach Stacker / Pengadaan Forklift / Pengadaan Prasarana Pemanduan / Pengadaan Truck Crane / Pengadaan Excavator, Grab Cham Shell dan Wheel Loader / Peningkatan Fasilitas Pelabuhan dalam Rangka Pelayanan Publik / Fasilitas Pendukung Operasional (Gedung Bangunan, Rumah Dinas, Pembuatan Sumur, Lampu Penerangan, Pos jaga, Pagar, Gapura dll))																	
3	**Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penyelenggaraan Perkapalan dan Kepelautan**	**137.219**			**136.965**			**13.000**			**13.000**			**13.000**			**313.184**	
	Pembangunan Kapal Marine Surveyor	-	-		13.000	5 Unit		13.000	5 Unit		13.000	5 Unit		13.000	5 Unit		52.000	
	Jumlah Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Perkapalan dan Kepelautan (Pengadaan Enginee Room Simulator / Pengadaan Full Mission Bridge Simulator / Pengadaan Komputer Base Assessment)	137.219	3Paket		123.965	2 Paket											261.184	
4	**Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penyelenggaraan Kenavigasian**	**3,073.839**			**3,172.717**			**3,247.880**			**3,448.167**			**3,525.917**			**16,468.520**	
	Jumlah Pembangunan Sistem Telekomunikasi Pelayaran	142.911	16 Unit	**(53)**	148.627	17 Unit	**(54)**	154.573	18 Unit	**(55)**	160.755	18 Unit	**(56)**	167.186	19 Unit	**(57)**	774.052	
	Jumlah Pembangunan baru kapal negara Kenavigasian	807.500	10 Unit		807.500	10 Unit		807.500	10 Unit		934.000	11 Unit		934.000	11 Unit		4,290.500	
	Lanjutan pembangunan kapal negara Kenavigasian					5 Unit			5 Unit									

TABEL INDIKASI PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN DALAM RENSTRA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2015-2019

NO	PROGRAM / KEGIATAN STRATEGIS	TAHUN 2015			TAHUN 2016			TAHUN 2017			TAHUN 2018			TAHUN 2019			TOTAL INDIKASI ANGGARAN 2015-2019 (Rp. Miliar)	TARGET 2015-2019
		INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI		
	Penyelesaian pembangunan kapal negara Kenavigasian					5 Unit			10 Unit			15 Unit			11 Unit			
	(53). Tersebar pada 33 Provinsi di 25 Distrik Naviagasi Sabang, Sibolga, Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Teluk Bayur, Palembang, Tanjung Priok, Semarang, Cilacap, Surabaya, Benoa, Kupang, Tarakan, Banjarmasin, Pontianak, Kendari, Bitung, Makassar, Kendari, Tual, Ambon, Jayapura, Merauke, Sorong																	
	(54). Tersebar pada 33 Provinsi di 25 Distrik Naviagasi Sabang, Sibolga, Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Teluk Bayur, Palembang, Tanjung Priok, Semarang, Cilacap, Surabaya, Benoa, Kupang, Tarakan, Banjarmasin, Pontianak, Kendari, Bitung, Makassar, Kendari, Tual, Ambon, Jayapura, Merauke, Sorong																	
	(55). Tersebar pada 33 Provinsi di 25 Distrik Naviagasi Sabang, Sibolga, Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Teluk Bayur, Palembang, Tanjung Priok, Semarang, Cilacap, Surabaya, Benoa, Kupang, Tarakan, Banjarmasin, Pontianak, Kendari, Bitung, Makassar, Kendari, Tual, Ambon, Jayapura, Merauke, Sorong																	
	(56). Tersebar pada 33 Provinsi di 25 Distrik Naviagasi Sabang, Sibolga, Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Teluk Bayur, Palembang, Tanjung Priok, Semarang, Cilacap, Surabaya, Benoa, Kupang, Tarakan, Banjarmasin, Pontianak, Kendari, Bitung, Makassar, Kendari, Tual, Ambon, Jayapura, Merauke, Sorong																	
	(57). Tersebar pada 33 Provinsi di 25 Distrik Naviagasi Sabang, Sibolga, Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Teluk Bayur, Palembang, Tanjung Priok, Semarang, Cilacap, Surabaya, Benoa, Kupang, Tarakan, Banjarmasin, Pontianak, Kendari, Bitung, Makassar, Kendari, Tual, Ambon, Jayapura, Merauke, Sorong																	
	Jumlah Pembangunan Reverse Osmosis (RO)	6.550	5 Unit	Disnav Sibolga,	32.730	25 Unit		32.730	25 Unit		28.800	22 Unit		26.190	20 Unit		127.000	
	Jumlah Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	451.290	206 Unit	**(58)**	469.342	137 Unit	**(59)**	488.115	137 Unit	**(60)**	507.640	137 Unit	**(61)**	527.945	137 Unit	**(62)**	2,444.332	

(58). Tersebar di 33 Provinsi. Bukit Ujung Babang Sinabang Kab. Simeulue, Pulau Buro Kota Banda Aceh, Tambun Tulang, Kab Asahan Tg. Leidong, Kab. Labuhan Batu Tembilahan, Kab. Indragiri hilir, Karang Singa Kab. Bintan, Karang Berakit Kab. Bintan, Pelabuhan Tg. Berakit Kab. Bintan, pangkil Kota Tanjung Pinang, lobam Kab. Bintan, Pelabuhan muara saibi Kab. Kep Mentawai, Palembang, Muara Kalikuto Kendal, Muara Sungai Pencongan Pekalongan, Laut Hijau Pemalang, Tanjung Lorok Pacitan, Gunung Batur Kab Gunung Kidul, Sadeng Kab Gunung Kidul, Sindang Barang Kab. Cianjur, Disnav Cilacap, Sempu Kab. Malang, Castur Kota Surabaya, Pulau Paserang Kab. Sumbawa Barat, TG. Bungkulan Kab. Buleleng. Pel. Lembar Kab. Lombok Barat, Pel. Badas Kab. Sumbawa, TG. Mobulu Kab. Badung, Sedihing Kab. Klungkung, Buleleng Kab. Buleleng, Waingapu Kab. Nagekeo, Pulau Mangudu Kab. Sumba timur, Pulau Dana Kab. Kupang, Wajok Hili Kab. Pontianak, Muara Kendawangan Kab Ketapang dan Kab. Hulu, Karang Ontario Kab. Ketapang, Muara Kubu Kab. Kubu Raya, Muara Ketapanng Kab. Ketapang Gosungan Berau Kab. Berau, Kr. Besar Kab. Bulungan, P. Bunyu Kab. Bulungan, Pelabuhan Mantuil Kota Banjarmasin, Pelabuhan Jembatan Rumpiang Kota banjarmasin, Gosong Muara Sungai Serapat Alur Barito Kab Bariton Kuala , Pulau Alalak Berangas Sungai Barito Kab. Barito Kuala, Ujung Panti Sungai Barito Kalimantan Selatan Kota Banjarmasin, Gosong Ujung Selatan Pulau Bakut Alur Barito Kota Banjarmasin, Pulau Tampaan Selat Laut Kab. Kotabaru, Kab. Kota Waringin Timur, Kab. Kota Waringin Timur, Tg.Ulu Kabupaten Kutai Kartanegara Kab. Kertanegara, pelabuhan marisa Kab. Pohuwotu, tg.malangi Kab. Pohuwotu, Pulau Magenti Kab. Muna, Pulau Sagori Kab. Bombana, Sikeli Hijau Kab. Bombana, Bero Masidi Kab. Muna, Mamuju dan Dam Paotere Kota Palopo, Kota Makassar Kab. Pare-pare Plabuhan Romang-Kisar Kab.Maluku Barat Daya, Pelabuhan Damer-Moa Kab.Maluku Barat Daya, Plabuhan Kaiwatu-Kisar Kab.Maluku Barat Daya, Kab. Buru, Kab. Pulau Morotai, Pel. Dawai Kab. Yapen Waropen, Pel. Miosnum Kab. Biak Numfor, Disnav Merauke, Muara SG Maro Kab. Merauke, Muara SG Digul Kab. Boven Digul, P. Habe Aman Kab. Boven Digul, Selat Muli Kab. Merauke, Sungai Atsy Kab. Asmat, Sungai Digul Kab. Boven Digul, Pelabuhan Arar dan Selat Sele Kab. Sorong, Kab Raja Ampat, Pulau Tinggi Kab. Simeulue, matang Kab. Bintan, kentar, Kab. Lingga, Cikoneng dan Lengkuas, Kab. Serang, Bawean, Kab Gresik, Masalembo, Kab. Sumenep, TG. Motamasin, Kab. Belu, Kab. Alor dan Kupang, P. Pengiki , Kab. Pontianak, P. Sebatik, Kab. Nunukan, Gorontalo, Kota Gorontalo, Pelabuhan Lakor - Kisar Kab. Maluku Barat Daya, Pelabuhan Malahayati, Kab. Aceh Besar, Disnav Semarang, Tg. Padang Tikar, Pel. Sedau Singkawang, Kota Singkawang, Gosong Niger (Perbatasan Malaysia), Kab. Sambas, Disnav Sorong, P.Wuring dan P. Treweng, Kab. Sikka, P. Sintete, Kab. Sambas, P. Pulau Tam, Kota Tual, Pulau Tayando, Kota Tual, Seira - Saumlaki, Kab. Maluku Tanggara Barat, Marsella – Kisar, Kab. Maluku Barat Daya, Romang – Kisar, Kab. Maluku Barat Daya, P.Damar – Moa, Kab. Maluku Barat Daya, Pel. Tobelo, Bemo, Wayabula, Bobong, Galela, Tikong, Daruba, Dame, Kab. Halmahera Utara, Pel. Seku, Leksula, Sanana dan Tulehu, Kab Maluku Tengah Tanjung Kumbis, Kab. Merauke, Kelapa Lima, Kab. Merauke P. Banamepe, Kab. Merauke.

(59). Tersebar di 33 Provinsi. Uj. Mangki, Kr. Biawak, Kr. Gatui , Sinabang, P. Batu Berlayar, P. Ina, Malahayati, Meulingge, Calang, Lhok Kruet, Tg. Pertandang, Sei. Berombang, Ujung Peusangan, Ujung Peureula, Tg.Tiram, Pangkalan Susu, Pulau Kampai, Tanjung Pura, Pantai Cermin, Barus, Amboina, Kr.Karang, Kr.Lago, Kr.Tonga, P.Jawyawi, Uj. Tanjung, P. Simangke, Pel. Sikakap, Gosong Laut, Uj. Batu Berlayar, Pel. Tiram, Tjg. Sigep, Mr. Air Haji, P. Simasin, Tg. Simansih, Tg. Sakaladat, Tg. Toyolawa, P.Timau, Tg. Cakang, P. Ritan, Batu Berlayar, Kr.Jackson, P., Batuberlayar, Batu Besar, Batulicin, P. Buton, P. Hantu, P. Kelong, Tg. Batu, Gs.Mumbul, P. Babi Karimun, Gandir, Utara P.Tengah, Bengkalis, Sungai Pakning, Kuala Enok, Tembilahan, Selat Panjang, Bagan Siapi-api, Ayermasin, Uj. Batakarang, Kr.Haji, Ma. Kuala Tungkal, Sg. Banyuasi, Sel. Bangka, P.Lalang, Selat Nando, Tg. Terentang, Talang Duku, Tg. Bangka, Tg. Api, Karimata, Tg. Satai, Sukadana, Kendawangan, Ketapang,Paloh/Sakura, Singkawang, Pontianak, Sanding, Seblat, Bayangan Air, Kr. Kerbau, Indramayu, Cirebon, P.Selanga, Tg. Selokan, Tg.Karawang, Ujung Walor,Kertapati, Pulau Long, Cikalong, Batu Gajah, Batu Tunggur, Tg. Gedeh, Kr. Pabayang, Tg. Guhakolak, Tg. Pemalang, Alur Pel. Juwana, P. Karimunjawa, Batang, Jepara, Kendal, Pekalongan, Pemalang, Gosong Pasir, Payangan, Pasosongan, Batu Putih, Kamal, Sapulu,Telaga Biru, Banyu Wangi/Boom, Paciran, Branta, P. Menjangan, Tg. Amat, Tg Beranti, Tg. Palonan, Benoa, Sanur, Gilimanuk, Padang Bai, Nusa Lembongan, P. Raja, Pel. Lewoleba, Alur Pelab. Balauring, Balauring, Barat daya Pade, Pel. Waingapau, Pel. Waewole, Pel. Pemana, Pel. Wuring, Tg. Dewa, P. Alalak, Uj. Panti, P. Bakut, P. Datu, Banitan 1, Banitan 2, Gosong Pasir, Ma. Peking, Tg.Buasin, Tg.Keris, P. Sebatik, Tg.Sadau, Nunukan, Sungai Nyamuk, Tg. Bayurr, Balikpapan, Kampung Baru, Talisayan, Tanjung Redep, Lhok Tuan, Tanjung Laut, Tanjung Selor, Sagara, Tg. Keramat, Karang Boliogut, Tg. Laimpangi, Dam Paotere, Kr. Melintang, Kr. P.P. Takabonerate, Kr. Taka Rangkap, Kr. Ug. Pepe, Kr.Laubang, Tg. Goram, Banabungi, Lasalimu, Lawele, Siompu, Ereke, Labuhan Belanda, Kendari, Bungkutoko, Langara, P. Bentenan, Batu tengah Labuhan Uki, Molibagu, Torosik, Kotabunan, Wori, Tilamuta, Wongosari, Gorontalo, Banda Besar, Batusambo, Pel. Tobelo, Bemo, P. Kaburuang, Tg. Gorua, P. Daram, P. Tumbutumbu, P. Panjang, P. Momfafa, Fuilu,, P.Sagin, P.Wayam, P. Anus, Kr.Jaunan, P. Ayawi, P.Isomanai, P.Mengge, P.Miosindi, P. Pombo, Alur Pel. Kelapa Lima, Tg. Yamursba, Tg. Wasio, Sungai Torasi, Sungai Torasi, Pel. Elat, Alur Pel. Kasui, P. Inggar, Kr. Saribatsir, P. Anggarmasa

(60). Tersebar di 33 Provinsi. Uj. Pesanga, P.Lakon, P.Rubiah, Tg. Sabin, Tg.Ketaping, Uj.Lampuyang, Uj.Meuduroe, Sussoh, Lhok Pawoh, Tapaktuan, Sei. Berombang, Ujung Peusangan, P. Paru Buso, Ujung Peureula, Tg.Tiram, Tanjung Balai Asahan, Kuala Tanjung Pangkalan Dodek, Perupuk, Tanjung Tiram, P. Salaut Besar, Kr.Kasi, Tg.Ikhunene, Tg.Lambaru, Tg.Siginigini, Tg.Toyolawa, Ug. Batu Panjang, Ug.Teduihu, Uj. Talukasai, Mr. Surantiah, Pel. Muara Surantiah, Pel. Muara Sabi, Tg. Sero, Tg. Betumonga Pasapuat, Siuban, Tua Pejat, Subelen, Labuhan Bajau, Sinakak, Nunbing, P. Pelampong, Karang Singa, Kr.Nginang, P.Selanga P.Tokong Kemudi, Pel. Letung, Pel. Letung, Pel. Midai, Pel. Midai, Pel. Midai, P. Ti, Tg. Sekodi, P. Rupat, Tg. Kedabu Pel. Meranti, Selat Rupat, Bandul, Melibur, Batu Panjang, Tanjung Medang, Kuala Gaung, Uj. Batakarang, Kr.Haji, Ma. Sabak Ma. Kuala Tungkal, Ma.Ka. Berbak, Pel. Boom Baru, Sg. Musi, Sg. Banyuasi, Sel. Bangka, P.Lalang, Ma. Kendawangan Ma. Kendawangan, Pel. Padangtikar, Pel. Penebangan, Air Hitam, Teluk Melano/Teluk Batang, Teluk Air, Tg. GedehTg. Losari Tg. Batu Kebutjung, Gs. Toborjantan, Kr. Gundul, Kr. Rakit Utara, Pel. Sadai, Tg. Kahoabi, Tg. Kooma, Malakoni/P. Enggano Bintuhan/Linau, Pulau Baai, Tg. Lokon, Tg. Ngeres Langu, Tg. Tawulan, Kr. Wuni Wates, Alur Pel. Juwana, Muara Kalikuto Kendal, Muara Sungai Pecnongan, P. Karimunjawa, P. Karimunjawa, Kr. Sverre, Kr. Wen-wen, Pel. Rembang, Tg. Sbkah Tg. Awar-awar, Tg. Bantenan, P.Sepekan, Pel. Kangean, Tanjung Bulu Pandan, Tanjung Wangi, Ketapang, Bawean, Gresik Marba, P. Paserang, Tg. Batu Licin, Tg. Ungasan, Tg. Mebulu, P. satonda, Tg. Srae, Buleleng (Sangsit), Celukan Bawang P.Nusa Ende, Seraja Besar, Tg. Muna, Tg. Lai, Pel. Binanatu, Labuhan bajo, Mananga, Nangalill-Buteng, Tg. Selaka, P. Kaget P. Balukung 1, P. Balukung 2, P. Belandean, Pel. Mantuil, Pel. Jemb. Rumpiang, Gs. Muara Sg. Barito, Gosong Batu Buaya Gosong Batu Buaya, Tg. Batu, Kr.Adat, Tanah Grogot, Teluk Adang, Tg. Jumalai, Kariangau, Semayang, Kr.Unarang, Tg. Bodjo Pel. Palippi, Jampea, Bulukumba, Mamuju, KrvP.Saujung, P. Sainoa, Bungku Toko, Ge. Saponda Selatan, Gs. Selatan, Gs.Utara Kr. Barat Langara Bugis, Kr. Barat P. Maloan, Kr. Bokori, Kr. Dungi, Kr. Generaal Pel, Kr. Langara Bugis, Kr. Lingoro, Kr. P. Basa P. Puludua,Tutuyan – Jikoblanga, Boroko, Tg. Sidupa, Air Tembaga, Bitung, Bentung, Bukide, Kahakitang, Kalama, Kawaluso Kawio, Manuwui, P. Ambelau, Tg. Lelai, P. Fani, Lomiosu, Galela, Tobelo, Buli, Kobisadar, Wayabula dan Dame, Bobong P. Ayu, Tg. Namaripi, Tg. Sekar, Tg.Dore, Tg.Dore, Tg.Monfafa, P. Evanas, Selat Sele, Selat Sele, Windesi, P. Miosnum,, P.Miospandi, P.Nutabari, P.Roon, P.Rurbas Beba, P.Wairandi, Pel. Bosnik, Tg. Wasanbari,Tg. Basari, Tg. Narwaku Tg. Kamdara, Tg. Kelapa, Tanah Merah, Muara Selat Muli, Sungai Asty, Sungai Asty, P. Nuhunayat, P. Er, Pel. Sofiani Larat P. Dawera Dawelor

TABEL INDIKASI PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN DALAM RENSTRA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2015-2019

NO	PROGRAM / KEGIATAN STRATEGIS	TAHUN 2015			TAHUN 2016			TAHUN 2017			TAHUN 2018			TAHUN 2019			TOTAL INDIKASI ANGGARAN 2015-2019 (Rp. Miliar)	TARGET 2015-2019
		INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI		
	(61). Tersebar di 33 Provinsi. Sibadeh, Meukek, P. Banyak, P. Sarok, Singkil, Sei. Berombang, Teluk Nibung, Pantai Labu, Percut, Rantau Panjang, Tanjung Beringin, Gunung Sitoli, Labuhan Bilik,, P.Wunge, Pel.Sibolga, Muara Siberut/Pokai, Muara Sikabaluan/Simailepet, Muara Padang, Air Bangis, Tg. Kemantan, Pl.Selanga, P. Sekatung, Sel.Kijang, Sel.Kijang, Karang Berakit, Karang Singa, P. Senggakang, Karang Getting, Tg.Gabi, Pulau Bulan, Pulau Sambu, Belakang Padang, Sagulung, , Sijantung, Kuala Mandah, Kuala Raya, Concong Luar, Bekawan Luar, Sungai Buluh, Perigi Raja, Pulau Kijang, Sapat, Sungai Guntung, Rengat, P.tokong Kembang, Selat Nando, Tg. Terentang, Tg.Buyut, Talang Duku, Kuala Tungkal, Muara Delli, Pangkal Duri, Sungai Jambat, Air Hitam Laut, Mempawah, Jaruju, Sambas, Sintete, Kelanis, Tg. Sedari, Muko-Muko, Tanjung Batu, Manggar, Dendang, Pulau, Buku Limau, Pulau Sekunyit, Pulau Ketapang, Pulau Batu, Pangkal Balam, Teluk Betung, Batu Balai, Brebes, Cilacap, Jepara, Pati, Rembang, Rembang, Teluk Lamong, Brondong, LIS, Sendang Biru, Pacitan, Pasean, Pasuruan, Probolinggo/ Tg.Tembaga, Paiton, Panarukan, Tg. Lessek, Pegametan, Penuktukan, Labuhan Lalang, Labuan Amuk/Tanahampo, Labuhan Amed, Nusa Penida (Mentigi), Buyuk, Kusamba, Buleleng (Sangsit), Tg. Boda, Tg. Mas, P.Sukur, Pel. Aimere, Pel. Batu Tua, Pel. Wini, Tg. Kumba, Tg. Tutunnila, Tg. Uwakeka, Tg.Batu putih, Tg. Batuata, Tg.Kumba, Gosong Batu Buaya, Sei Kahayan 6, P. Tangguk, P. Batimbul, Sei.Kahayan no.7, Sei.Mentaya(green), P. Kembang, Kumai, Pangkalan Bun, Sampit, Penajam Paser, Pulau Bunyu, Tg. Perupu, Kariangau, Semayang, Kr.Unarang, Kuala Semboja, Sebulu, Kr.Tete, Kr. Tg.Tonrangang, Pel. Jinatu, Kalaotoa, Bonerate, P. Maharatiangana, P. Marasende, P. Sailus, P. Sambarjaga, P. Sapuoka, Pel. Macici Baji, P. Balang Lompo, Pel.Serayar, Polewali, Polewali, Tg. Appatana, Kayuadi, Tg. Salangketo, P. Anano, Kr. P. Randa, Kr. Pel. Rahe, Kr. Pomalaa, Kr. Raha, Kr. Bintang Selatan, Kr. Rosa Marie, Kr. Runduma, Kr. Selat Masiri, Kr. Selatan, Kr. Selatan Kaledopa, Kr. Selatan Kapota, Kr. Teluk Lemobajo, Kr. Tg. Barat Laut Kaledupa, Kr. Timur (Oneete), P.Sago, Tg. Dominango, Lipang, Makalehi, Marore, Matutuang, Ngalipaeng, P. Damar, P. Nusalaut, P.Pombo linggi, Sarangburung, Tikong, Namlea, Tlk. Bara, Wayabula, Borong, Galela, Tikong, Pel. P. Damar, Pel.Kroing, Pel. Tutukembong, Pel.P. Teor, Pel. Moti, Pel. Tuhaha, Makian, Tg. Ngoni, Tg. Papisoi, Tg. Saweba, Tg. Wesio, Selat Sele, Alur Pelayaran Raja Ampat, Tg.Nasaulang, Tg.Opmarai, Tg.Poweri, Tg.Saweba, Pel. Kabare, Tg.Wariai, Tg.Wibain, Bomberai, Fak-fak, Karas, Kokas, Sagan, Selasi, Tg. Mandundi, Sorido, Sorido, Tg. Abwari, Tg. Mangguar, Tg. Riarwepam, Pel. Dawai, Sungai Kuk / cook, Gosong Tripon, Tg. Pohon Batu, Amarapia, P. Karang, Sungai Torasi, Sungai Belatar, Kr. Sametinke, Uj. Komoran, Uj. Salah, Pel. Mahleta, P. Sermata, Pel. Elat, Pel. Kur, Alur Pel. Dobo, Pel. Ngolin, Pel . Yayaru, Pel. Tepa																	
	(62). Tersebar di 33 Provinsi. Seruway, Kuala Raja, Pusong, Sigli, Laweung, Sabang, Sibigo, Teluk Nibung, Pantai Labu, Percut, Rantau Panjang, Tanjung Beringin, Gunung Sitoli, Labuhan Bilik, Sei Barombong, Teluk Leidong, Tg. Sarang Elang, Pangkalan Susu,Pulau Kampai, Tanjung Pura, Tapak Kuda, Kuala Sarapu, Pangkalan Brandan, P.Wunge, Pel.Sibolga, Pel. Sikara-kara, Tg.Bai, Sasak Teluk Tapang, Muara Haji, Carocok Painan, Surantih, Tg. Sading, Sekatap Darat, Senggarang, Tanjung Ayun, Tanjung Duku Tanjung Geliga, Tanjung Lanjut, Tanjung Sebauk, Tanjung Siambang, Tanjung Unggat, Wisata Penyengat, Tanjung Samak Tanjung Kedadu, Penyalai, Panipahan, Sinaboi, Buatan, Kurau/Si Lalang, Sel Apit, Sungai Siak, Tanjung Buton, Kuala Mendahara, Lambur Luar, Muara Sabak, Nipah Panjang, Pamusiran, Simbur Naik, Sungai Lokan, Ujung Jabung, Tanjung Api-Api, Sungsang, Karang Agung, Rangga Ilung, Batanjung, Behaur, Kuala Kapuas, Pegatan Mendawai, Uj. Tk. Punggur Krui, Kalianda, Lagundi, P. Sebesi, Sebalang, Bakauheni, Way Seputih, Kuala Penat, Labuhan Maringgai, Way Penat Way Sekampung, Mesuji, Kota Agung, P. Tabuan, Kelumbayan, Teladas, Manggala/Menggala, Sungai Burung, Tulang Bawang, Semarang, Tegal, Karimun Jawa, Tanjung Emas, Glimandangin, Sampang/Taddan, Tanlok, Besuki, Jangkar Kalbut, Gayam, Kalianget, Kangean, P. Raas, Sapudi, Sapeken, Keramaian, Masalembo, Giliraja, Tg. Tekurenan, Celukan Bawang, Pegametan, Penuktukan, Bima, Sape, Waworada, Cempi, Calabahi, Kempo, Lembar, Tg. Muna, Tg. Kopondai P.Sukur, Pel. Aimere, Pel. Batu Tua, Pel. Wini, Tg. Kumba, Tg. Tutunnila, Tg. Uwakeka, Tg.Batu putih, Tg. Batuata Samuda, Bagendang, Kereng Bengkirai, Teluk Sebangau, Bukit Pinang, Pulang Pisau, Kuala Pembuang, Teluk Sigintung/Seruyan, Kuala Jelay, Sukamara, Banjarmasin, Sesayap, Tarakan, Tg.Aru, Sangatta, Maloy, Sangkulirang Tg. Sarupo, Tg. Suramana, Majene, Malunda, Palipi, Pamboang, Sendana, Ambo, Belang-Belang, Budong-Budong, Kaluku Mamuju, Poongpongan, Salisingan, Sampaga, Kr. Timur Batumarimpih, Kr. Timur Tg. Wawobatu, Kr. Utara Kaledupa Kr. Utara Kapota, Kr. Utara P. Papado, Kr. Utara Tg. Teipa, Kr.P.Hoga, Kr .Utara Lapuko, P. Damalawa Kcl., P. Sangurabangi P. Togomongolo, Pel. Lasalimu, Pel. Lasalimu, Pel. Mandiodo, Pel. Mawasangka, Tg.Talabu, Tahuna, Tamako, Biaro Buhias, P. Ruang, Pehe, Sawang, Tagulandang, Ulu Siau, Beo, Damao, Dapalan, Tg. Hatanua, Tg. Libobo, Tg Namaa Tg. Ngolopopo, Tg. Weduar, Tg. Sial, Tg.Watina, Walwat tinggi, Tlk. Bara, Wayabula, Borong, Galela, Tikong, Pel. P. Damar Pel.Kroing, Pel. Tutukembong, Pel.P. Teor, Pel. Moti, Pel. Tuhaha, Geser, Tg. Openta, Wayeteri, Kaimana, Kanoka, Lobo P. Adi, Senini, Susunu, Manokwari, Makbon, Mega, Muarana, Kasim, Oransbari, Bagusa, Kasonaweja, P. Liki, Sarmi, Takar Trimuris, Wakde, Janggerbun, Kameri, Korido, Waren, Ambai, Ampimoi, Angkaisera, Sungai Asty, Sungai Asty, Tg. Kondo Pel. Selaru, Pel. Lakor, Pel. Romang, Pel. Damer, Pel. Kaiwatu, Tual																	
	Pembangunan VTS	197.000	6 Lokasi	Belawan, Palembang, Jakarta, Surabaya, Bitung, Kuala Tanjung	204.880	3 lokasi	Samarinda, Sorong, Manokwari,	213.075	4 lokasi	Lhokseumawe, Dumai, Makassar, Jawapura,	221.598	20 lokasi	Sabang, Sibolga, Batu Ampar, Panjang, Bengkulu , Cilacap, Benoa, Lembar, Kupang, Pontianak, Banjarmasin, Batu Licin, Samarinda, Tarakan, Pare Pare, Kendari, Ambon, Ternate, Jayapura, Merauke	230.462	2 lokasi	Cirebon , Semarang	1,067.016	
	Pembangunan GMDSS	289.000	23 lokasi	**(63)**	300.560	23 lokasi	**(64)**	312.582	55 lokasi	**(65)**	325.086	26 lokasi	**(66)**	338.089	17 lokasi	**(67)**	1,565.317	
	(63). Sinabang, Kuala Langsa, Pangkalan Susu, Gunung Sitoli, Teluk Dalam, Selat Panjang, Rengat, Tg. Balai Karimun, Dabo Singkep, Air Bangis, Probolinggo, Gilimanuk, Waingapu, Sintete, Luwuk, Kaimana, Serui, Jakarta, Banjarmasin, Tarakan, Bitung, Sorong, Merauke																	
	(64). Pulau Tello, Lahewa, Panipahan, Karimun Jawa, Rembang, Atapupu, Nunukan, Kolaka, Pomala, Parigi, Muntok, Kuala Tungkal, Sampit, Kumai, Batu Licin, Samarinda, Poso, Toli Toli, Manado, Ternate, Sanana, Tual ,Biak,																	
	(65). Ulee Lheule, Meulabo, Tembilahan, Tarempa, Pulau Sambu, Pulau Pisau, Sunda Kelapa, Panarukan, Gersik, Bawean, Samalembo, Padang Bai, Kalaibai, Larantuka, Reo, Tanjung Redep, Mamuju, Banabungi, Palopo, Gorontal, Kolonedale, Banggai, Amamapare, Nabire, Bade, Kula Tanjung , Lhokseumawe, sabang, Tapak Tual, tanjung Uban, Sei Kolak KIjang , Natuna, Teluk Bayur, Sipora, Palembang, Jambi, Pangkal Balam, Panjang, Cirebon , Bengkulu, Cigading/ Merak, Ende, Maumere, Ketapang, Kota Baru, Balikpapan , Kendari, Bau bau, Tahuna, Ambon , Saumlaki, Bintuni, Jayapura , Agats																	
	(66). Sigli, Singkil, Pekan Baru, Bagan Siapa api, Kuala Enok, Sikakap, Celukang Bawang , Raha, Donggala, Kwandang, Ampana, Tobelo, Banda, Dobo, Sarmi, Belawan, Bengkalis, Semarang, Tegal, Cilacap, Surabaya, Kupang, Makassar, Pantoloan, Namlea, Fakfak,																	
	(67). Pekalongan, Jepara, Juwana, Indramayu, Pasuruan, Badas, Ulu Siau, Amahai, Pekalongan, Jepara, Juwana, Indramayu, Pasuruan, Badas, Ulu Siau, Amahai,																	
	Jumlah Pembangunan/ Pengadaan Fasilitas Pendukung Kenavigasian :	1,179.588			1,209.078			1,239.305			1,270.288			1,302.045			6,200.303	
	(68). (Perbaikan dan Perawatan Kapal / Pengadaan CCTV Survailance System / Genset / Mobil crane/ Kendaraan Operasional / Pengadaan Sistem Pengamatan Alur / Peralatan Survey Telkompel / Reporting System, Remote Cliane VTS / Vessel Monitoring sistem Kapal /Pelampung Suar / Sistem Lampu Suar untuk SBNP / Rigid Inflatable Boat (RIB) / Perangkat Penunjang Operasional Mensu/ Water Treatment)																	

TABEL INDIKASI PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN DALAM RENSTRA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2015-2019

NO	PROGRAM / KEGIATAN STRATEGIS	TAHUN 2015			TAHUN 2016			TAHUN 2017			TAHUN 2018			TAHUN 2019			TOTAL INDIKASI ANGGARAN 2015-2019 (Rp. Miliar)	TARGET 2015-2019
		INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI		
5	**Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penyelenggaraan Penjagaan Laut dan Pantai**	**3,269.654**			**4,095.445**			**4,111.635**			**4,127.399**			**4,155.569**			**19,759.701**	
	Jumlah Pembangunan Baru Kapal Patroli	2,623.797	38 unit	**(69)**	3,380.893	30 unit		3,389.937	35 unit	**(71)**	3,398.485	17 unit	**(72)**	3,407.416	-	**(73)**	16,200.528	
	Lanjutan pembangunan kapal patroli		-			30 unit			30 unit			31 unit			9 unit			
	Penyelesaian pembangunan kapal patroli		37 unit			45 unit			59 unit			67 unit			74 unit			
	(69). Kesyahbandaran Belawan/ KUPP Kuala Tanjung, KSOP Teluk Bayur, PLP Tg. Uban, KSOP Palembang, KSOP Panjang, KSOP Pontianak, PLP Bitung, Kesyahbandaran Makassar, UPP Bau-Bau, KSOP Batam, PLP Tanjung Priok, KSOP Tanjung Emas, PLP Tanjung Mas, KSOP Benoa, KSOP Sorong, KSOP Ambon, PLP Tual, KSOP Merauke, KUPP Tanjung Tiram, KUPP Pulau Kampai, KSOP Meulaboh, KUPP Pantai Cermin, KUPP Sei Barombang, KUPP Tg. Sarang Elang, KSOP Bagan Siapi-api, KUPP Kuala gaung, KSOP Pangkalan Bun, KSOP Pangkalan Balam, KSOP Tg. Pandan, KUPP Kendawangan, KSOP Kumai, KUPP Bengkirai/ Pinang, KUPP Tanah Grogot, KUPP Sangkulirang, KUPP Polewali, KUPP Malili, KUPP Awerange, KUPP Bau-Bau, KUPP Ulugian, KUPP Amamapara, Kesyahbandaran Tg.Priok, KSOP Kalibaru, KSOP Juwana, KUPP Rembang, KUPP Ketapang, KUPP Nusa Penida, KSOP Bima, KSOP Tulehu, KUPP Bara Nusa.																	
	(70). Kesyahbandaran Belawan/ KUPP Kuala Tanjung, KSOP Teluk Bayur, PLP Tg. Uban, KSOP Palembang, KSOP Panjang, KSOP Pontianak, PLP Bitung, Kesyahbandaran Makassar, UPP Bau-Bau, KSOP Batam, PLP Tanjung Priok, KSOP Tanjung Emas, PLP Tanjung Mas, KSOP Benoa, KSOP Sorong, KSOP Ambon, PLP Tual, KSOP Merauke, KUPP Tanjung Tiram, KUPP Pulau Kampai, KSOP Meulaboh, KUPP Pantai Cermin, KUPP Sei Barombang, KUPP Tg. Sarang Elang, KSOP Bagan Siapi-api, KUPP Kuala gaung, KSOP Pangkalan Bun, KSOP Pangkalan Balam, KSOP Tg. Pandan, KUPP Kendawangan, KSOP Kumai, KUPP Bengkirai/ Pinang, KUPP Tanah Grogot, KUPP Sangkulirang, KUPP Polewali, KUPP Malili, KUPP Awerange, KUPP Bau-Bau, KUPP Ulugian, KUPP Amamapara, Kesyahbandaran Tg.Priok, KSOP Kalibaru, KSOP Juwana, KUPP Rembang, KUPP Ketapang, KUPP Nusa Penida, KSOP Bima, KSOP Tulehu, KUPP Bara Nusa.																	
	(71). Kesyahbandaran Belawan/ KUPP Kuala Tanjung, KSOP Teluk Bayur, PLP Tg. Uban, KSOP Palembang, KSOP Panjang, KSOP Pontianak, PLP Bitung, Kesyahbandaran Makassar, UPP Bau-Bau, KSOP Batam, PLP Tanjung Priok, KSOP Tanjung Emas, PLP Tanjung Mas, KSOP Benoa, KSOP Sorong, KSOP Ambon, PLP Tual, KSOP Merauke, KUPP Tanjung Tiram, KUPP Pulau Kampai, KSOP Meulaboh, KUPP Pantai Cermin, KUPP Sei Barombang, KUPP Tg. Sarang Elang, KSOP Bagan Siapi-api, KUPP Kuala gaung, KSOP Pangkalan Bun, KSOP Pangkalan Balam, KSOP Tg. Pandan, KUPP Kendawangan, KSOP Kumai, KUPP Bengkirai/ Pinang, KUPP Tanah Grogot, KUPP Sangkulirang, KUPP Polewali, KUPP Malili, KUPP Awerange, KUPP Bau-Bau, KUPP Ulugian, KUPP Amamapara, Kesyahbandaran Tg.Priok, KSOP Kalibaru, KSOP Juwana, KUPP Rembang, KUPP Ketapang, KUPP Nusa Penida, KSOP Bima, KSOP Tulehu, KUPP Bara Nusa.																	
	(72). Kesyahbandaran Belawan/ KUPP Kuala Tanjung, KSOP Teluk Bayur, PLP Tg. Uban, KSOP Palembang, KSOP Panjang, KSOP Pontianak, PLP Bitung, Kesyahbandaran Makassar, UPP Bau-Bau, KSOP Batam, PLP Tanjung Priok, KSOP Tanjung Emas, PLP Tanjung Mas, KSOP Benoa, KSOP Sorong, KSOP Ambon, PLP Tual, KSOP Merauke, KUPP Tanjung Tiram, KUPP Pulau Kampai, KSOP Meulaboh, KUPP Pantai Cermin, KUPP Sei Barombang, KUPP Tg. Sarang Elang, KSOP Bagan Siapi-api, KUPP Kuala gaung, KSOP Pangkalan Bun, KSOP Pangkalan Balam, KSOP Tg. Pandan, KUPP Kendawangan, KSOP Kumai, KUPP Bengkirai/ Pinang, KUPP Tanah Grogot, KUPP Sangkulirang, KUPP Polewali, KUPP Malili, KUPP Awerange, KUPP Bau-Bau, KUPP Ulugian, KUPP Amamapara, Kesyahbandaran Tg.Priok, KSOP Kalibaru, KSOP Juwana, KUPP Rembang, KUPP Ketapang, KUPP Nusa Penida, KSOP Bima, KSOP Tulehu, KUPP Bara Nusa.																	
	(73). Kesyahbandaran Belawan/ KUPP Kuala Tanjung, KSOP Teluk Bayur, PLP Tg. Uban, KSOP Palembang, KSOP Panjang, KSOP Pontianak, PLP Bitung, Kesyahbandaran Makassar, UPP Bau-Bau, KSOP Batam, PLP Tanjung Priok, KSOP Tanjung Emas, PLP Tanjung Mas, KSOP Benoa, KSOP Sorong, KSOP Ambon, PLP Tual, KSOP Merauke, KUPP Tanjung Tiram, KUPP Pulau Kampai, KSOP Meulaboh, KUPP Pantai Cermin, KUPP Sei Barombang, KUPP Tg. Sarang Elang, KSOP Bagan Siapi-api, KUPP Kuala gaung, KSOP Pangkalan Bun, KSOP Pangkalan Balam, KSOP Tg. Pandan, KUPP Kendawangan, KSOP Kumai, KUPP Bengkirai/ Pinang, KUPP Tanah Grogot, KUPP Sangkulirang, KUPP Polewali, KUPP Malili, KUPP Awerange, KUPP Bau-Bau, KUPP Ulugian, KUPP Amamapara, Kesyahbandaran Tg.Priok, KSOP Kalibaru, KSOP Juwana, KUPP Rembang, KUPP Ketapang, KUPP Nusa Penida, KSOP Bima, KSOP Tulehu, KUPP Bara Nusa.																	

TABEL INDIKASI PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN DALAM RENSTRA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2015-2019

NO	PROGRAM / KEGIATAN STRATEGIS	TAHUN 2015			TAHUN 2016			TAHUN 2017			TAHUN 2018			TAHUN 2019			TOTAL INDIKASI ANGGARAN 2015-2019 (Rp. Miliar)	TARGET 2015-2019
		INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI	INDIKASI ANGGARAN (Rp. Miliar)	TARGET	LOKASI		
	Jumlah Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Penjagaan Laut dan Pantai: (Perbaikan dan Perawatan Kapal / Pengadaan Helikopter / Pengadaan Senjata / Amunisi / Pengadaan Penanggulangan pencemaran / Peralatan SAR / GIRO Vertical / Rigid Inflatable Boat (RIB) / ECDIS dan Sistem Mobile Survilance Kapal Patroli/Mobil Patroli Lapangan / Pengembangan Pangkalan	645.857			714.552			721.697			728.914			748.153			3,559.173	
6	**Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Laut**	**4,673.399**			**5,791.101**			**6,659.766**			**7,658.731**			**8,807.541**			**33,590.538**	

LAMPIRAN D
KEGIATAN STRATEGIS
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DALAM RPJM NASIONAL
TAHUN 2015-2019

LAMPIRAN D

KEGIATAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT RPJM NASIONAL TAHUN 2015-2019

NO.	KEGIATAN STRATEGIS JANGKA MENENGAH NASIONAL
I.	**PROVINSI ACEH**
1	Pembangunan dan Perluasan Pelabuhan Krueng Geukuh
2	Pengembangan Pelabuhan Sabang
3	Pembangunan Pelabuhan Malahayati Banda Aceh*
4	Pembangunan Pelabuhan Susuh di Teluk Surin Aceh Barat Daya
5	Pengembangan Pelabuhan Kuala Langsa
6	Pengembangan Pelabuhan Singkil
II.	**PROVINSI SUMATERA UTARA**
1	Pengembangan Terminal Peti Kemas Belawan Paket I dan Paket II (700 m)
2	Pengembangan Pelabuhan Hub International Kuala Tanjung (terminal curah cair, terminal peti kemas)
3	Pengembangan Pelabuhan Pulau Tello
4	Pengembangan Pelabuhan Parlimbungan Ketek
5	Pengembangan Pelabuhan Sirombu
6	Pembangunan Pelabuhan Penumpang /kargo terminal kargo sibolga
7	Pembangunan/Pengembangan pelabuhan penumpang/kargo terminal labuhan angin
8	Pembangunan/Pengembangan pelabuhan penumpang/kargo termina teluk nibung
9	Pembangunan/Pengembangan pelabuhan penumpang/kargo terminal Bagan Asahan
10	Pembangunan/Pengembangan pelabuhan penumpang/kargo termina Gunung Sitoli
11	Pembangunan/Pengembangan pelabuhan penumpang/kargo terminal Pulau Batu
III.	**PROVINSI SUMATERA BARAT**
1	Pengembangan Pelabuhan Cerocok Painan
2	Pengembangan Pelabuhan Teluk Bayur, Padang*
3	Pengembangan Pelabuhan Tiram
4	Pengembangan Pelabuhan Pasapuat
IV.	**PROVINSI KEPULAUAN RIAU**
1	Pengembangan Pelabuhan Dompak
2	Pengembangan Pelabuhan Pulau Laut
3	Pengembangan Pelabuhan Pulau Subi
4	Pengembangan Pelabuhan Letung
5	Pengembangan Pelabuhan Kabil (Tanjung Sauh)*
6	Pengembangan Pelabuhan Malarko
7	Pengembangan Pelabuhan kontainer Batu Ampar Batam
8	Pembangunan Pelabuhan Subang Mas
9	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Mocoh
10	Pembangunan Pelabuhan Punggur Kabil
11	Pembangunan Pelabuhan Belakang Padang
12	Pengembangan Pelabuhan Midai
13	Pengembangan Pelabuhan Pulau Laut
14	Pengembangan Pelabuhan Serasan
15	Pengembangan Pelabuhan Dabo Singkep
16	Pembangunan dan Peningkatan Pelabuhan Sekupang
V.	**PROVINSI RIAU**
1	Pengembangan Pelabuhan Dumai*
2	Pengembangan Pelabuhan Pekanbaru
3	Pembangunan Pelabuhan Tanjung Buton
4	Pembangunan Pelabuhan Kuala Enok
5	Pembangunan Pelabuhan Batu Panjang
6	Pembangunan Pelabuhan Meranti
VI.	**PROVINSI SUMATERA SELATAN**
1	Pengembangan Pelabuhan di Palembang (South Sumatra Coal Terminal)
2	Pembangunan Pelabuhan Tanjung Api-api
3	Pembangunan Pelabuhan Tanjung Carat

NO.	KEGIATAN STRATEGIS JANGKA MENENGAH NASIONAL
VII.	**PROVINSI JAMBI**
1	Pengembangan Pelabuhan Ujung Jabung
2	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Tanah Pilih Kota Jambi
3	Pengembangan Pelabuhan Kuala Tungkal
4	Pengembangan Pelabuhan Mendahara
VIII.	**PROVINSI BENGKULU**
1	Pengembangan Pelabuhan Pulau Baai Bengkulu
2	Pengembangan Pelabuhan Linau/Bintuhan
IX.	**PROVINSI LAMPUNG**
1	Pengembangan Pelabuhan Panjang*
2	Pembangunan Pelabuhan Sebalang
3	Pembangunan Pelabuhan Pulau Sebesi
4	Pembangunan Pelabuhan Batu Balai
5	Pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Mesuji sebagai pintu masuk kawasan industrial yang terkoneksi tol laut
X.	**PROVINSI BANGKA BELITUNG**
1	Pengembangan Pelabuhan Samudera Tj. Berikat - Bangka Tengah
2	Pengembangan Pelabuhan Muntok - Pelabuhan Tj. Berikat (P. Bangka Ruas Tj. Batu - Manggar (P. Belitung)
3	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Pandan* (menjadi entry point masuknya yacht)
4	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Batu
5	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Gudang
6	Pengembangan Pelabuhan Pangkal Sadai
7	Pengembangan Pelabuhan Balam
8	Pengembangan Pelabuhan Manggar
9	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Ular
XI.	**PROVINSI DKI JAKARTA**
1	Pembangunan Dermaga Kali Baru Utara (Tahap 1) - New Priok*
2	Pengembangan Terminal Multipurpose di area Reklamasi Ancol Timur
XII.	**PROVINSI JAWA BARAT**
	PERHUBUNGAN LAUT
1	Pengembangan Pelabuhan Pemanukan
2	Pembangunan Pelabuhan Laut Regional di Jawa Barat Selatan
3	Pengembangan Pelabuhan Laut Cirebon di Kota Cirebon
4	Pembangunan Pelabuhan Laut di Indramayu untuk mendukung pariwisata ke Pulau Biawak
5	Pembangunan Pelabuhan Muara Gembong dan Tarumajaya di Kab. Bekasi
6	Pengembangan Pelabuhan Pangandaran
XIII.	**PROVINSI JAWA TENGAH**
1	Pembangunan Pelabuhan Wonogiri di Kecamatan Paranggupito
2	Pengembangan Pelabuhan Kendal
3	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas
4	Pembangunan Pelabuhan Cilacap*
5	Pengembangan Pelabuhan Batang
6	Pengembangan Pelabuhan Jepara
XIV.	**PROVINSI JAWA TIMUR**
1	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak*
2	Pengembangan Pelabuhan Probolinggo
3	Pengembangan Pelabuhan Branta
4	Pengembangan Pelabuhan Lamongan
5	Pembangunan Terminal *Multi Purpose* Teluk Lamong Tahap I
6	Pengembangan Pelabuhan Keramaian
7	Pengembangan Pelabuhan Taddan/Sampang
8	Pengembangan Pelabuhan Telaga Biru
XV.	**PROVINSI BANTEN**
1	Pembangunan Pelabuhan Petikemas Bojonegara

NO.	KEGIATAN STRATEGIS JANGKA MENENGAH NASIONAL
XVI.	**PROVINSI BALI**
1	Pengerukan alur di Pelabuhan Benoa
2	Pengembangan Pelabuhan Celukan Bawang di Kab Buleleng
3	Pengembangan Pelabuhan pariwisata/cruise Tanah ampo
4	Pembangunan Pelabuhan Toya Pakeh Nusa Penida
XVII.	**PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT**
1	Pengembangan Faspel Bima
2	Pembangunan Faspel Laut Pelabuhan Lombok*
3	Pengembangan Pelabuhan Lembar
4	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kayangan
5	Pengembangan Pelabuhan Badas
XIII.	**PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR**
1	Pembangunan Dermaga kapal pesiar di Labuan Bajo
2	Pengembangan Dermaga Wisata di Rinca
3	Pengembangan Dermaga pariwisata di Ende
4	Pembangunan Dermaga pariwisata di Maumere
5	Pengembangan Faspel Laut Marapokot
6	Penanganan Fasilitas Pelabuhan Laut Pulau Komodo untuk mendukung Pariwisata
7	Pembangunan Pelabuhan Tenau Kupang*
8	Pengembangan Pelabuhan Maritaing
9	Pengembangan Pelabuhan Baing
10	Pengembangan Pelabuhan P.Salura
11	Pengembangan Pelabuhan Kendidi/Reo
12	Pengembangan Pelabuhan Pota
13	Pengembangan Pelabuhan Maurole
14	Pengembangan Pelabuhan Atapupu
15	Pengembangan Pelabuhan Batutua
16	Pengembangan Pelabuhan Larantuka
17	Pengembangan Pelabuhan Terong
18	Pengembangan Pelabuhan Wulandoni
19	Pengembangan Pelabuhan Bari
20	Pengembangan Pelabuhan Ippi
XIX.	**PROVINSI KALIMANTAN BARAT**
1	Pengembangan Pelabuhan Teluk Melano (Teluk Batang)
2	Pengembangan Pelabuhan Pontianak,Pantai Kijing*
3	Pengembangan Pelabuhan Padang Tikar
XX.	**PROVINSI KALIMANTAN TENGAH**
1	Pengembangan Pelabuhan Laut Batanjung, Teluk Segintung dan Pelabuhan Kumai
2	Pengembangan Pangkalan Bun
3	Pengembangan Pelabuhan Tongkang Bangkuang
4	Pengembangan Pelabuhan Bagendang*
5	Pembangunan Pelabuhan Tanjung Perawan di Kab.Pulang Pisau
6	Pembangunan Pelabuhan Pulau Damar di Kabupaten Katingan
7	Relokasi Pelabuhan Pangkalan Bun ke Sebuai di Kabupaten Kotawaringin Barat
XXI.	**PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**
1	Pengembangan Pelabuhan Laut Batulicin
2	Pembangunan Pelabuhan Seibuku (sebuku)
3	Pengembangan Pelabuhan Pelaihari/Swarangan
4	Pengembangan Pelabuhan Trisakti Banjarmasin*
5	Pengembangan Pelabuhan Marabatuan

NO.	KEGIATAN STRATEGIS JANGKA MENENGAH NASIONAL
XXII.	**PROVINSI KALIMANTAN TIMUR**
1	Pengembangan Terminal Peti Kemas Palaran
2	Pembangunan Pelabuhan Internasional Maloy/Sangkulirang*
3	Pelabuhan Kuala Samboja
4	Pengembangan Pelabuhan Internasional Balikpapan (Terminal Peti Kemas Kariangau)
5	Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Penajam Paser
6	Pengembangan Pelabuhan Tanah Grogot
7	Pengembangan Pelabuhan Samarinda
8	Pembangunan infrastruktur pelabuhan sebagai pendukung *Integrated Mining Development MEC Coal Project*
XXIII.	**PROVINSI KALIMANTAN UTARA**
	PERHUBUNGAN LAUT
1	Pengembangan Pelabuhan Nunukan
2	Pengembangan Pelabuhan Tarakan
3	Pembangunan Pelabuhan Bongkar Muat Barang di Pesawan Tg. Selor
4	Pengembangan Pelabuhan Tunon Taka
5	Pengembangan Pelabuhan Malundung
6	Pengembangan Pelabuhan Sebatik
7	Pembangunan Pelabuhan Internasional di Tanah Kuning
8	Pembangunan Pelabuhan Bebatu (Kabupaten Tanah Tidung)
XXIV.	**PROVINSI SULAWESI UTARA**
1	Pengembangan Pelabuhan (UPP) Tahuna
2	Pengembangan Pelabuhan Lirung
3	Pengembangan Pelabuhan Bitung (Pelabuhan hub Internasional Bitung)*
4	Pembangunan infrastruktur penunjang eksport hasil perikanan Bitung
5	Pengembangan Pelabuhan Manado
6	Pengembangan Pelabuhan Multipurpose Tahuna
7	Pengembangan Pelabuhan Petta
8	Pengembangan Pelabuhan Multipurpose Melangoane
9	Pengembangan Pelabuhan Miangas
10	Pengembangan Pelabuhan Buhias
11	Pengembangan Pelabuhan Pehe
12	Pengembangan Pelabuhan Ruang
13	Pengembangan Pelabuhan Amurang
14	Pengembangan Pelabuhan Bangka
15	Pengembangan Pelabuhan Montehage
16	Pengembangan Pelabuhan Gangga
17	Pengembangan Pelabuhan Multipurpose Labuan Uki
18	Pengembangan Pelabuhan Kawio
19	Pengembangan Pelabuhan Marore
20	Pengembangan Pelabuhan Matutuang
21	Pengembangan Pelabuhan Kawaluso
22	Pengembangan Pelabuhan Tamako
23	Pengembangan Pelabuhan Lipang
24	Pengembangan Pelabuhan Bukide
25	Pengembangan Pelabuhan Kahakitang
26	Pengembangan Pelabuhan Kalama
27	Pengembangan Pelabuhan Ngalipaeng
28	Pengembangan Pelabuhan Mangarang
29	Pengembangan Pelabuhan Karatung
XXV.	**PROVINSI GORONTALO**
1	Pengembangan Pelabuhan Anggrek
2	Pengembangan Pelabuhan Kwandang
3	Pengembangan Pelabuhan Tilamuta
4	Pengembangan Pelabuhan Gorontalo
5	Pengembangan Pelabuhan Bumbulan

NO.	KEGIATAN STRATEGIS JANGKA MENENGAH NASIONAL
XXVI.	**PROVINSI SULAWESI BARAT**
1	Pengembangan Fasilitas pelabuhan laut Belang-belang, Sulawesi Barat
2	Pengembangan Fasilitas pelabuhan laut Tanjung Silopo Kab. Polewali Mandar, Sulawesi Barat
3	Pengembangan Pelabuhan Majene
4	Pengembangan Pelabuhan Poopongan
5	Pengembangan Pelabuhan Ambo
6	Pengembangan Pelabuhan Tutu Kembong
XXVII.	**PROVINSI SULAWESI TENGAH**
1	Pengembangan Pelabuhan Pantoloan
2	Pengembangan Pelabuhan Poso
3	Pengembangan Pelabuhan Toli - toli
4	Pengembangan Pelabuhan Moutong Parigi
5	Pengembangan Pelabuhan Kolonadale
6	Pengembangan Pelabuhan Teluk Malala
7	Pengembangan Pelabuhan Ogoamas
8	Pengembangan Pelabuhan Leok
9	Pengembangan Pelabuhan Matagisi
XXIII.	**PROVINSI SULAWESI SELATAN**
1	Pembangunan Pelabuhan Pare-pare
2	Perluasan Pelabuhan Makassar (Makassar New Port)*
3	Pengembangan Pelabuhan Garongkong
4	Pengembangan Pelabuhan Munte
5	Pengembangan Pelabuhan Jeneponto
6	Pengembangan Pelabuhan Sabutung
7	Pengembangan Pelabuhan Sapuka
8	Pengembangan Pelabuhan Sailus
9	Pengembangan Pelabuhan Kalukalukuang
10	Pengembangan Pelabuhan Benteng
11	Pengembangan Pelabuhan Bajoe
12	Pengembangan Pelabuhan Pattirobajo
13	Pengembangan Pelabuhan Sinjai
14	Pengembangan Pelabuhan Paotere
XXIX.	**PROVINSI SULAWESI TENGGARA**
1	Pengembangan Pelabuhan Lawele
2	Pengembangan Fasilitas pelabuhan laut Bungkutoko
3	Pengembangan Pelabuhan Bau - Bau
4	Pengembangan Pelabuhan Raha
5	Pengembangan Pelabuhan Kendari
6	Pengembangan Pelabuhan Kolaka
7	Pengembangan Pelabuhan Watunohu
8	Pengembangan Pelabuhan Wanci
9	Pengembangan Pelabuhan Banabungi
10	Pengembangan Pelabuhan Ereke
11	Pengembangan Pelabuhan Pomalaa
12	Pengembangan Pelabuhan Rante
13	Pengembangan Pelabuhan Olo-oloho
14	Pengembangan Pelabuhan Lapuko
15	Pengembangan Pelabuhan Kaledupa
16	Pengembangan Faspel Bungkutoko
17	Pengembangan Pelabuhan Malingano
18	Pengembangan Pelabuhan Banabungi - Pasar Wajo
19	Pengembangan Pelabuhan Dawi-Dawi
20	Pengembangan Pelabuhan Molawe
21	Pengembangan Pelabuhan Langara
22	Pengembangan Pelabuhan Boepinang

NO.	KEGIATAN STRATEGIS JANGKA MENENGAH NASIONAL
XXX.	**PROVINSI MALUKU**
1	Pembangunan Dermaga Kapal di Waisamu
2	Pembangunan Pelabuhan Areate
3	Pembangunan Dermaga Laut di Makariki
4	Pelabuhan Container di Passo
5	Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Ambon*
6	Pelabuhan Ilath (Kab. Buru)
7	Pelabuhan Loki (Kab. Seram Bagian Barat)
8	Pelabuhan Pelita Jaya (Kab. Seram Bagian Barat)
9	Pelabuhan Tifu (Kab. Buru Selatan)
10	Pelabuhan Wamsisi (Kab. Buru Selatan)
11	Pelabuhan Kur (Kota Tual)
12	Pelabuhan Taniwel (Kab. Maluku Tengah)
13	Pelabuhan Fogi (Kab. Buru Selatan)
14	Pelabuhan Tual (Kota Tual)
15	Pelabuhan Dobo (Kab. Kepulauan Aru)
16	Pelabuhan Dawelor (Kab. Maluku Barat Daya)
17	Pelabuhan Mahaleta (Kab. Maluku Barat Daya)
18	Pelabuhan Yos Sudarso (Kota Ambon)
19	Pelabuhan Tulehu (Kab. Maluku Tengah)
20	Pelabuhan Amahai (Kab. Maluku Tengah)
21	Pelabuhan Saparua (Kan. Maluku Tengah)
22	Pelabuhan Tual (Kota Tual)
23	Pelabuhan Saumlaki (Kab. Maluku Tenggara Barat)
24	Rehab/Pengembangan Pelabuhan Larat (Kab. Maluku Tenggara Barat)
25	Pelabuhan Wonreli (Kab. Maluku Barat Daya)
26	Pembangunan kapal barang dan penumpang 7 unit
27	Pengembangan Pelabuhan Namrole
28	Pengembangan Pelabuhan Larat
29	Pengembangan Pelabuhan P.Buano
30	Pengembangan Pelabuhan Namlea
31	Pengembangan Pelabuhan Marlasi
32	Pengembangan Pelabuhan Kobror
33	Pengembangan Pelabuhan Teor
34	Pengembangan Pelabuhan Kroing
XXXI.	**PROVINSI MALUKU UTARA**
1	Pengembangan Pelabuhan Sofifi/Kaiyasa
2	Pengembangan Pelabuhan Subaim
3	Pengembangan Pelabuhan Malbufa
4	Pengembangan Pelabuhan Tikong
5	Pengembangan Pelabuhan Wayaluar-Obi
6	Pengembangan Pelabuhan Saketa
7	Pengembangan Pelabuhan Bosua
8	Pembangunan Pelabuhan Khusus di Tanjung Buli
9	Pengembangan Pelabuhan Tobelo
10	Pengembangan Pelabuhan Matui-Jailolo
11	Pengembangan Pelabuhan Labuha/Babang
12	Pengembangan Pelabuhan Laut Falabisahaya
13	Pengembangan Pelabuhan Loleojaya
14	Pengembangan Pelabuhan Tifure
15	Pengembangan Pelabuhan Manu/Gamumu
16	Pengembangan Pelabuhan Bicoli
17	Pengembangan Pelabuhan Tapaleo
18	Pengembangan Pelabuhan Daruba
19	Pengembangan Pelabuhan Damao
20	Pengembangan Pelabuhan Dorume
21	Pengembangan Pelabuhan Galela

NO.	KEGIATAN STRATEGIS JANGKA MENENGAH NASIONAL
22	Pengembangan Pelabuhan Bisui
23	Pengembangan Pelabuhan Kotiti
24	Pengembangan Pelabuhan Indari
25	Pengembangan Pelabuhan Yaba
26	Pengembangan Pelabuhan Banemo
27	Pengembangan Pelabuhan Laiwui
28	Pengembangan Pelabuhan Wayabula
29	Pengembangan Pelabuhan Gebe
30	Pembangunan Dermaga General Cargo 100 meter - Pelabuhan Sofifi
31	Pembangunan Pelabuhan Ternate*
XXXII.	**PROVINSI PAPUA**
1	Pengembangan Pelabuhan Jayapura*
2	Pengembangan Pelabuhan Pomako
3	Pengembangan Pelabuhan Serui
4	Pembangunan Pelabuhan Bade
5	Pembangunan Dermaga Terminal Penumpang dan Peti Kemas Pelabuhan Depapre
6	Pengembangan Pelabuhan Nabire
7	Pengembangan Pelabuhan Agats
8	Pengembangan Pelabuhan Amamapare
9	Pengembangan Pelabuhan Sarmi
10	Pengembangan Pelabuhan Waren
11	Penanganan kapasitas kargo Pelabuhan Laut Timika
12	Pembangunan terminal agribisnis, pergudangan, dan pelabuhan ekspor di Serapuh dan Wogikel
13	Pengembangan Pelabuhan Merauke*
14	Pengembangan Pelabuhan Asmat
15	Pembangunan Dermaga Tanah Merah
16	Pembangunan Dermaga Keppi
17	Pengembangan Pelabuhan Mumugu
18	Pengembangan Pelabuhan Asiki
19	Pengembangan Pelabuhan Moor
XXXIII.	**PROVINSI PAPUA BARAT**
1	Pengembangan Pelabuhan Kaimana
2	Pembangunan Pelabuhan Seget
3	Pengembangan Pelabuhan Owi
4	Pengembangan Pelabuhan Teminabuan
5	Pengembangan Pelabuhan Saunek
6	Pengembangan Pelabuhan Kokas
7	Pembangunan Faspel Laut Arar
8	Pengembangan Pelabuhan Arardi Sorong*
9	Pengembangan Pelabuhan Fak Fak
10	Pembangunan Pelabuhan Biak
11	Pembangunan Pelabuhan Saukorem
12	Pelabuhan Abun di Kabupaten Tambraw
13	Pelabuhan Bomberai di Kabupaten Fakfak
14	Pelabuhan Maruni di Kabupaten Manokwari

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA