



**DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT**



TINJAU ULANG RENCANA STRATEGIS

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
TAHUN 2010-2014**



**DIREKTORAT JENERAL PERHUBUNGAN LAUT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
JALAN MEDAN MERDEKA BARAT 8 JAKARTA PUSAT**

KATA PENGANTAR

Pembangunan transportasi laut selama ini telah mampu menghubungkan wilayah Indonesia dalam satu untaian jaringan dan menjadikan Perhubungan Laut sebagai urat nadi kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Namun demikian, selain keberhasilan yang telah dicapai, masih banyak tantangan yang dihadapi untuk pembangunan kedepan sebagai akibat krisis multi dimensi yang pemulihannya dirasakan masih berjalan lambat serta berbagai bencana alam yang menimpa sebagian wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang membawa dampak berupa rusaknya sebagian infrastruktur transportasi, sementara transportasi terus dituntut untuk melaksanakan fungsi penunjang dan pendorong jasa transportasi keseluruh pelosok tanah air.

Sesuai dengan amanah yang tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menyelenggarakan sebagian tugas pokok Kementerian Perhubungan, dan merumuskan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perhubungan laut berdasarkan kebijakan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan serta peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Penyusunan Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 - 2014 yang merupakan tugas sektoral dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional tahun 2010-2014 sebagaimana telah ditetapkan dalam Peraturan Presiden No.5 Tahun 2010, disiapkan guna merespon dan mengantisipasi perubahan lingkungan strategis baik internal maupun eksternal Perubahan.

Bentuk rencana kerja dan rencana anggaran pembangunan yang disusun berdasarkan penganggaran terpadu (*unified budget*) yang didasarkan klasifikasi organisasi, fungsi dan jenis belanja serta penyusunan program kerja yang berkesinambungan (*sustainable program*) berbasis kinerja, sehingga akan mewarnai penyusunan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Dari perkembangan keadaan tersebut kemudian dirumuskan arah kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang meliputi Visi, Misi, Tujuan, sasaran serta strategi yang akan dilaksanakan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan serta program-program pembangunan, termasuk kebijakan pembangunan transportasi di kawasan terisolir, terluar perbatasan, rawan bencana maupun pengarusutamaan terkait dampak perubahan iklim di sector transportasi.

Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014 berisi kemajuan yang telah dicapai serta masalah dan tantangan yang akan dihadapi pada sub sector Perhubungan Laut. Selanjutnya dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014, juga membahas isu-isu strategis yang akan melatarbelakangi beberapa perubahan skema-skema perencanaan dalam bentuk rencana kerja dan rencana anggaran pembangunan yang disusun berdasarkan penganggaran terpadu.

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 -2014 di samping dipergunakan sebagai acuan bagi seluruh jajaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk menyusun Rencana Kerja dan Anggaran (RKA-KL) di bidang Perhubungan Laut secara substansi juga sejalan dengan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 - 2014.

Dalam rangka penyempurnaan RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014, pada tahun 2012, Kementerian Perhubungan telah melakukan Tinjau Ulang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 yang ditetapkan dalam Kp. 1134 tahun 2012 tanggal 7 Desember 2012 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 7 Tahun 2010 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014.

Tinjau Ulang Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 memberikan gambaran tentang Visi, misi, tujuan, Sasaran, Strategi, Kebijakan dan Program Kementerian Perhubungan dalam kurun waktu 2010 – 2014. Beberapa perubahan yang terdapat pada Review RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 adalah Sasaran dan Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut juga telah mereview RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 – 2014 sesuai perubahan yang terdapat pada RENSTRA Kementerian Perhubungan. Beberapa perubahan yang terdapat pada Review RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 – 2014 adalah Sasaran dan Indikator Kinerja Utama (IKU) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Jakarta, 2012

Pt. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

LEON MUHAMAD
Pembina UtamaMuda (IV/c)
NIP. 19540404 198703 1 001

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Daftar Isi	iii
BAB I PENDAHULUAN	I – 1
1.1 Latar Belakang	I – 1
1.2 Maksud dan Tujuan	I – 3
1.3 Landasan Penyusunan	I – 4
1.4 Ruang Lingkup	I – 4
1.5 Kerangka Pikir	I – 5
BAB II EVALUASI PENCAPAIAN DIREKTORAT JENDERAL	
PERHUBUNGAN LAUT	II – 1
2.1 Kondisi Umum	II – 1
2.2 Evaluasi Pencapaian Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2007 – 2011	II – 14
2.3 Hal-Hal Strategis Yang Telah Dicapai Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2011-2013	II – 17
2.4 Potensi Dan Permasalahan	II – 37

BAB III ISU - ISU STRATEGIS SUB SEKTOR TRANSPORTASI LAUT	III – 1
3.1 Pembangunan Perhubungan Laut Di Kawasan Perbatasan Dan Rawan Bencana Tahun 2010-2014 ...	III – 1
3.2 Masterplan Percepatan Dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (Mp3ei) Pada 6 Koridor Pembangunan	III – 3
3.3 Antisipasi Dampak Perubahan Iklim Pada Sub Sektor Transportasi Laut	III – 10
3.4 Pengarusutamaan Gender	III – 15
3.5 Pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok Di Kalibaru	III – 18
3.6 Sistem Logistik Nasional	III – 31
3.7 Pelabuhan Bitung Dan Kuala Tanjung Sebagai Global Hub Port	III – 42
BAB IV ANALISIS STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT	IV – 1
4.1 Konsep Dasar Analisis Strategis Ditjen Hubla	IV – 1
4.2 Intisari Dan Kandungan Uu.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.....	IV – 4
4.3 Angkutan Laut	IV – 10
BAB V ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI LAUT TAHUN 2010 – 2014	V – 1
5.1 Tinjau Ulang Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2010 –2014	V – 1

BAB VI MEKANISME PEMBIAYAAN DIREKTORAT

JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT	VI – 1
6.1 Peminjaman Hibah Luar Negeri (PHLN)	VI – 1
6.2 Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)	VI – 3

Lampiran A

Lampiran B

Lampiran C



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia, yang memiliki lebih dari 17.000 (tujuh belas ribu) pulau yang membentang dari 6° LU sampai 11° LS dan 92 ° BT sampai 142° BT, dengan bentang garis pantai sepanjang ± 81.000 km² serta luas wilayah laut sekitar 5,9 juta km². Berdasarkan struktur ruang secara eksternal, posisi Indonesia terletak di antara benua Asia dan Australia, berada pada posisi silang yang sangat strategis dan kaya akan sumber daya alam, energi dan hayati serta hewani yang beraneka ragam, merupakan kekayaan yang luar biasa bagi bangsa Indonesia.

Potensi wilayah Indonesia yang sangat besar di seluruh penjuru negeri yang berbentuk kepulauan sehingga membutuhkan peran sektor transportasi sebagai roda penggerak perekonomian. Transportasi laut sebagai jalur utama penghubung pulau-pulau di Indonesia harus memenuhi kriteria sebagai pendukung kegiatan industri dan jasa lainnya, juga sebagai suatu simpul yang melayani wilayah nasional, regional dan internasional. Oleh karena itu peran transportasi laut sangat strategis dan penting sehingga secara dominan dapat mendukung keberlangsungan ekonomi nasional. Dilihat dari kacamata ekonomi makro, maka transportasi laut merupakan sektor yang mempunyai kemampuan untuk menciptakan nilai



tambah, dan mempunyai peran sebagai pendukung terciptanya nilai tambah di sektor-sektor lain.

Sebagai suatu sistem, transportasi laut yang merupakan sub sistem dari Sistem Transportasi Nasional yang didukung oleh elemen kegiatan angkutan laut, kepelabuhanan, lingkungan kemaritiman dan keselamatan pelayaran. Sistem transportasi laut juga terdiri dari kelaiklautan kapal, kenavigasian, serta penjagaan dan penyelamatan yang saling berinteraksi dalam mewujudkan penyelenggara transportasi laut yang efektif dan efisien. Efektif dimaksud adalah tercapainya suatu target terhadap pelayanan transportasi laut, sedangkan efisien adalah penggunaan sumber input transportasi laut yang secara minimum. Kedua indikator ini diharapkan memberikan output transportasi laut yang tinggi.

Sebagai komponen transportasi laut, kegiatan angkutan laut meliputi penataan sistem jaringan serta pengembangan armada angkutan laut nasional dan internasional, sedangkan komponen kegiatan kepelabuhanan mencakup penataan sistem jaringan prasarana dan operasional kepelabuhanan nasional dan internasional. Adapun komponen keselamatan pelayaran mencakup penegakan konvensi internasional dalam masalah kelaiklautan kapal antar negara dan wilayah, kegiatan kenavigasian mencakup penataan sistem dan jaringan infrastruktur lalu lintas laut nasional dan internasional, sedangkan kegiatan penjagaan dan penyelamatan mencakup kegiatan penegakan hukum di bidang pelayaran, penyelamatan dan pekerjaan bawah air serta bantuan pencarian dan penyelamatan dan penanggulangan pencemaran di laut.

Sebagai sektor pendorong, transportasi laut sangat tergantung dari sektor yang didorong, dan mengingat peta potensi ekonomi nasional yang tidak merata maka peran transportasi laut dapat dikategorikan sebagai perangsang (*stimulating/promoting*) pertumbuhan ekonomi di wilayah yang belum berkembang (*Ship Promotes the Trade*), dan menunjang (*Ship Follow the Trade*) komoditas produksi nasional baik yang produksi dalam

negeri maupun di luar negeri serta sebagai sarana untuk memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa. Oleh karena itu transportasi laut merupakan sebagai urat nadi terhadap kehidupan ekonomi, sosial, politik, budaya maupun hankam Negara Kepulauan.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah berlaku sejak diundangkan pada tanggal 7 Mei 2008. Terdapat tenggang waktu 1 (satu) Tahun untuk mempersiapkan berbagai aturan untuk melaksanakan Undang-Undang ini, diantaranya penyusunan beberapa Peraturan Pemerintah. Salah satu hal yang menunjukkan jiwa nasionalis dari Undang-Undang ini adalah implementasi dari asas cabotage untuk penyelenggaraan pelayaran dalam negeri. Oleh karena itu program pembangunan nasional di bidang transportasi laut harus sudah berlandaskan pada Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini.

Penyusunan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut disusun dengan mengacu kepada Rencana Strategis Kementerian Perhubungan yang mana Renstra Kementerian akan dilakukan Tinjau Ulang Tinjau Ulang Rencana Strategis Ditjen Hubla disusun untuk merevisi Indikator Kinerja Utama Ditjen Hubla yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.85 Tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Kementerian Perhubungan akan melakukan revisi terhadap PM. 85 tersebut karena terdapatnya revisi indikator Kinerja Utama pada seluruh Unit Kerja Tingkat Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan.

1.2 Maksud dan Tujuan

Maksud Penyusunan Tinjau Ulang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 – 2014 antara lain

- a. untuk menyesuaikan terhadap perubahan yang terdapat pada Tinjau Ulang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 –

2014 yang ditetapkan dalam Kp. 1134 tahun 2012 tanggal 7 Desember 2012 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 7 Tahun 2010 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014;

- b. Untuk memberikan gambaran perubahan-perubahan yang terdapat pada Tinjau Ulang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 – 2014 antara lain perubahan terhadap Sasaran dan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang telah ditetapkan dalam PM 68 Tahun 2012 tentang Sebagai penyempurnaan PM.85 Tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Sedangkan tujuan penyusunan Tinjau Ulang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014 adalah sebagai acuan dalam merencanakan dan merumuskan tujuan, kebijakan, sasaran, strategi, program pembangunan serta kegiatan yang akan dilaksanakan dalam kurun waktu 5 (lima) Tahun terkait dengan adanya Revisi Sasaran dan Indikator Kinerja Utama Ditjen Hubla.

1.3 Landasan Penyusunan

Dasar Penyusunan Rencana Strategis adalah Pancasila sebagai landasan idiil, landasan konstitusional adalah Undang-Undang Dasar (UUD) Tahun 1945 yang dijabarkan lebih lanjut kedalam prioritas pembangunan nasional dengan 9 (sembilan) bidang pembangunan, yaitu pembangunan hukum, pembangunan ekonomi, pembangunan politik, pembangunan agama, pembangunan pendidikan, pembangunan sosial dan budaya, pembangunan daerah, pembangunan sumberdaya alam dan lingkungan hidup serta pembangunan pertahanan dan keamanan. Prioritas pembangunan Nasional dijabarkan kedalam program pembangunan yang terkait dengan Kementerian Perhubungan, dalam hal ini acuan bagi penyusunan kebijakan

Kementerian Perhubungan mencakup aspek perangkat lunak (dasar-dasar legalitas), perangkat keras (program pembangunan fisik) dan perangkat intelektualitas (pengembangan sumberdaya manusia) serta Renstra Perhubungan secara umum yaitu mewujudkan pembangunan transportasi nasional yang efektif dan adaptif serta antisipatif terhadap perubahan lingkungan baik nasional, regional maupun global. Penjabaran lebih lanjut secara rinci adalah arahan Presiden Republik Indonesia seperti yang telah diuraikan dalam Program dan Tata Kerja Kabinet Indonesia Bersatu.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang Lingkup penyusunan Tinjau Ulang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 – 2014 mencakup:

1. Jangkauan Waktu

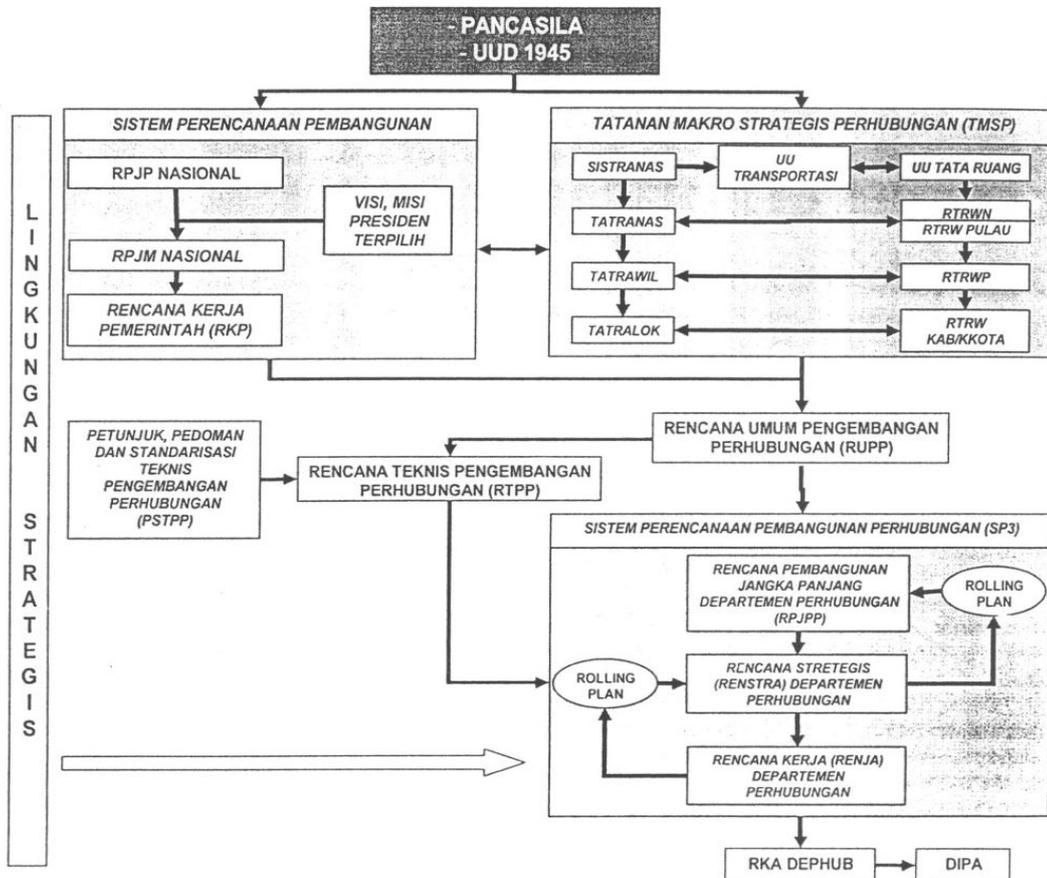
Cakupan Waktu adalah dari Tahun 2012 sampai 2014.

2. Substansi, meliputi penjabaran visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kedalam program dan kegiatan yang sesuai dengan strategi pencapaian sasaran secara rinci dan terukur sebagai penjabaran tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

1.5 Kerangka Pikir

Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3) terdiri dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP), Rencana Pembangunan Jangka Menengah (Renstra) dan Rencana Pembangunan Jangka Pendek (Renja). RPJP Kementerian Perhubungan (RPJP Kemenhub) dijabarkan menjadi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan (Renstra Kemenhub) yang selanjutnya dijabarkan menjadi Renja Kementerian Perhubungan (Renja Kemenhub).

Diagram 1.1
Kerangka Fikir Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan
(SP3)



Proses penyusunan Tinjau Ulang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 - 2014 diawali dengan melakukan evaluasi pencapaian target kinerja yang telah ditetapkan dalam Renstra Sub Sektor Transportasi Laut Tahun 2005 -2009. Evaluasi dilakukan secara komprehensif sehingga dapat diketahui secara rinci, target kinerja mana yang telah dicapai dan mana yang belum dapat dipenuhi dan perlu untuk ditindaklanjuti pada Renstra Sub Sektor Transportasi Laut Tahun 2010 - 2014. Hal ini perlu dilakukan untuk dapat mencermati dan mengatasi permasalahan dan tantangan yang berpengaruh terhadap tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.



Sejalan dengan itu, akan diuraikan target pertumbuhan dan kebutuhan investasi Transportasi Laut Tahun 2010-2014 sesuai dengan indikator target pertumbuhan ekonomi nasional. Pemetaan awal terhadap pencapaian target Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2010-2014 dan target pertumbuhan serta kebutuhan investasi serta dinamika perubahan transportasi Laut Tahun 2010 - 2014 merupakan dasar kebijakan untuk menentukan kebutuhan sarana dan prasarana Perhubungan Laut pada tahun 2010 - 2014. Oleh sebab itu, diperlukan pengamatan dan analisa terhadap perubahan lingkungan strategis yang terkait baik internal maupun eksternal, baik langsung maupun tidak langsung dengan tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dengan kata lain, perlu dilakukan analisa kekuatan, kelemahan, tantangan dan peluang yang akan dihadapi sektor transportasi Laut serta perumusan kebijakan dalam mencapai target kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi Laut.

Dalam rangka memperjelas arah tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, telah dirumuskan Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang dijabarkan lebih lanjut dalam Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Berdasarkan visi dan misi dimaksud diformulasikan tujuan, sasaran strategi, arah kebijakan pembangunan, prioritas pembangunan dan program serta kegiatan tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk kurun waktu 2010-2014.

Adapun kerangka pikir penyusunan Tinjau Ulang Rencana Strategis Ditjen Hubla Tahun 2010 - 2014 disampaikan pada diagram sebagai berikut:

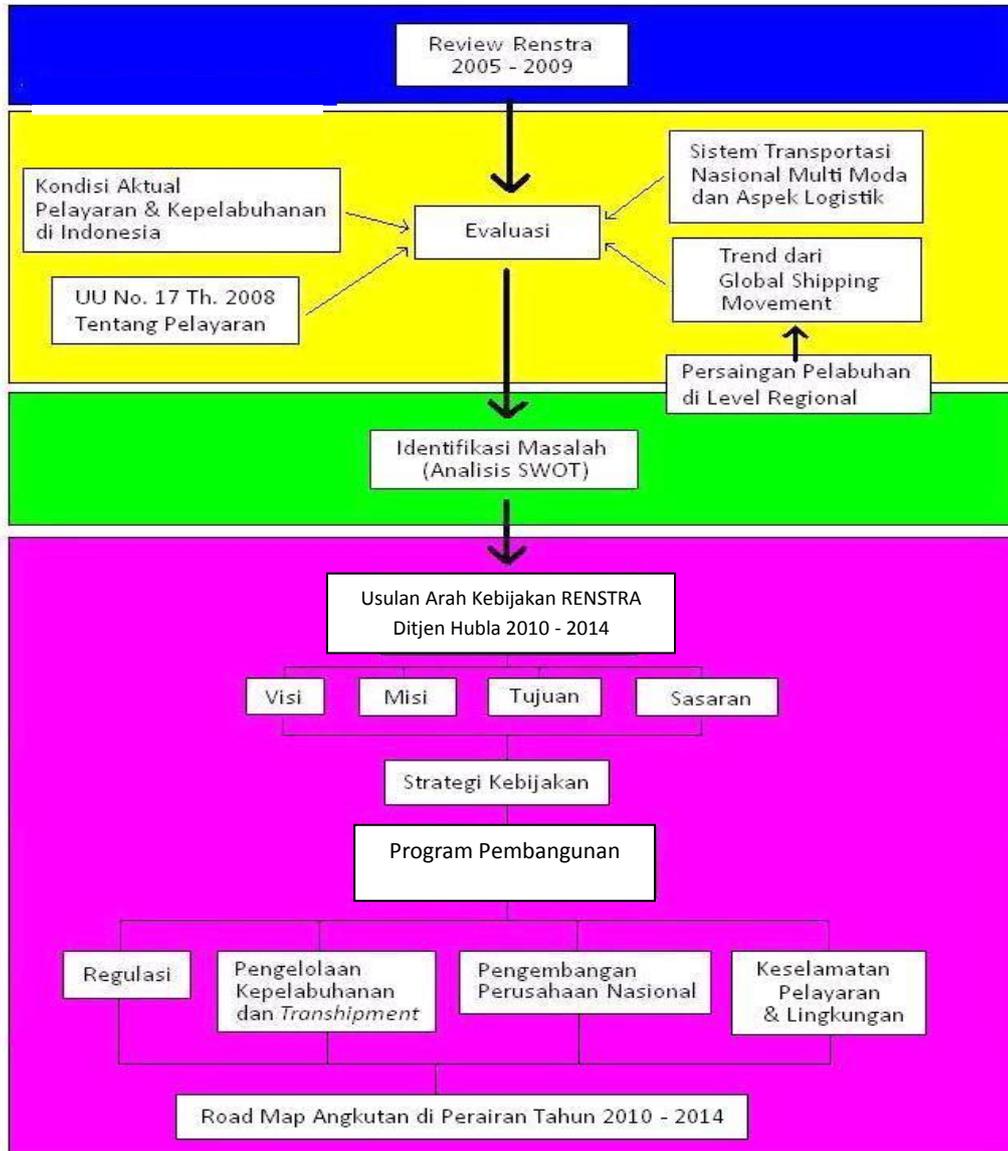


Diagram 1.2
Kerangka Pikir Tinjau Ulang Renstra Ditjen Hubla
Tahun 2010-2014

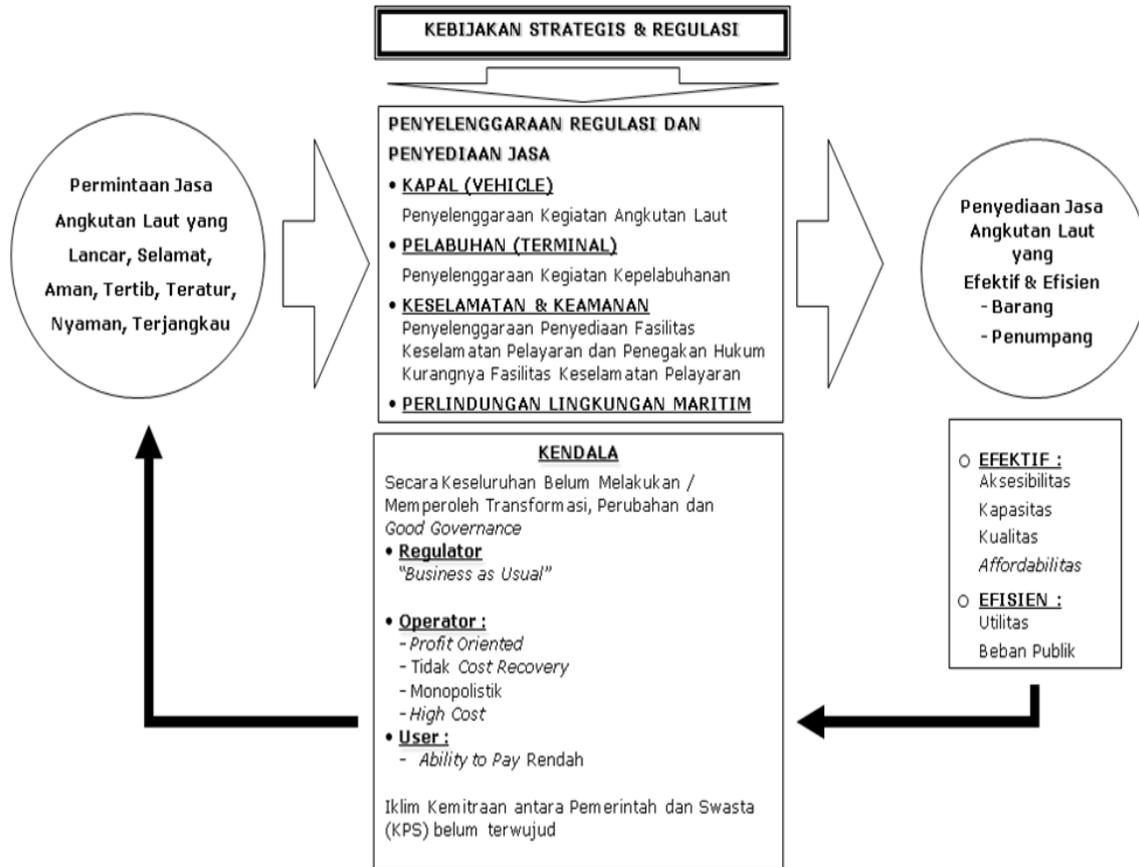


BAB II EVALUASI PENCAPAIAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

2.1 KONDISI UMUM

Kondisi penyelenggaraan transportasi laut saat ini dapat dijabarkan berdasarkan kondisi 5 (lima) elemen yaitu angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, perlindungan lingkungan maritim, dan sumber daya manusia yang saling berinteraksi dalam mewujudkan penyelenggaraan transportasi laut yang efektif dan efisien.

Kondisi penyelenggaraan transportasi laut nasional terlihat pada Gambar 2.1 berikut



Gambar 2.1

Kondisi Penyelenggaraan Transportasi Laut Nasional

2.1.1 Bidang Angkutan di Perairan

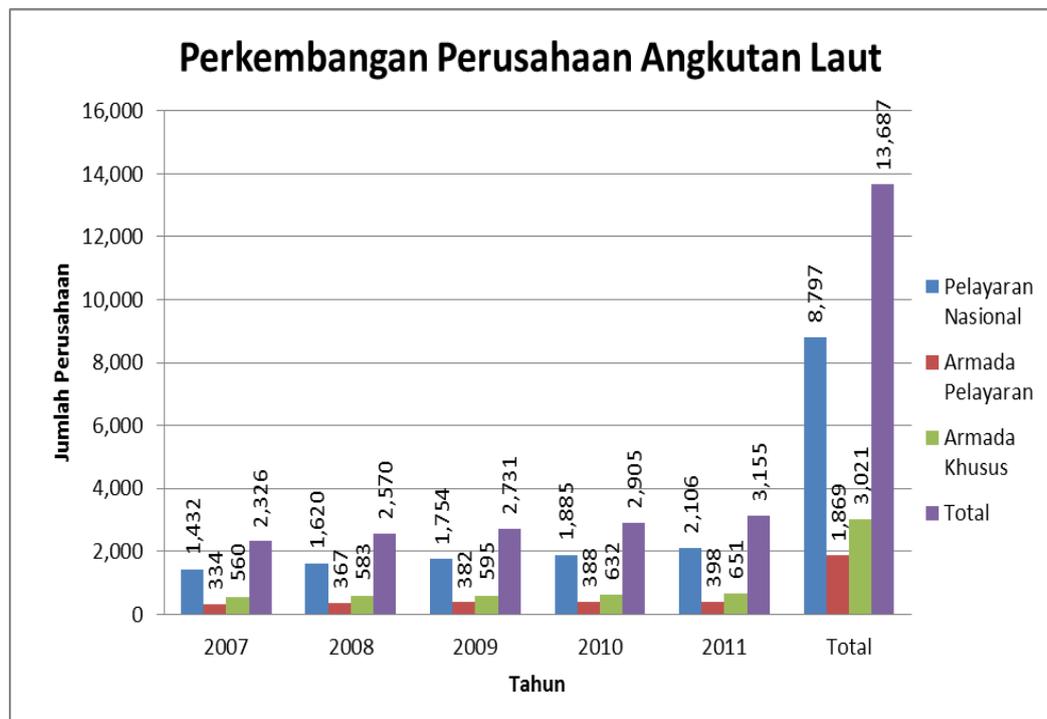
a) Perkembangan Perusahaan Angkutan di Perairan

Perkembangan perusahaan angkutan laut yang terdiri dari Pelayaran, Non Pelayaran dan Pelayaran Rakyat dalam periode 2007 sampai dengan 2011 seperti terlihat pada tabel berikut :

Tabel 2.1 Perkembangan Perusahaan Angkutan Laut

Tahun	Pelayaran Nasional	Armada Pelayaran Nasional	Armada Khusus	Total
2007	1,432	334	560	2,326
2008	1,620	367	583	2,570
2009	1,754	382	595	2,731
2010	1,885	388	632	2,905
2011	2,106	398	651	3,155
Total	8,797	1,869	3,021	13,687

Sumber : Dit. LALA, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut



Gambar 2.2

Grafik Perkembangan Perusahaan dan Armada Pelayaran

b) Perkembangan Armada Nasional

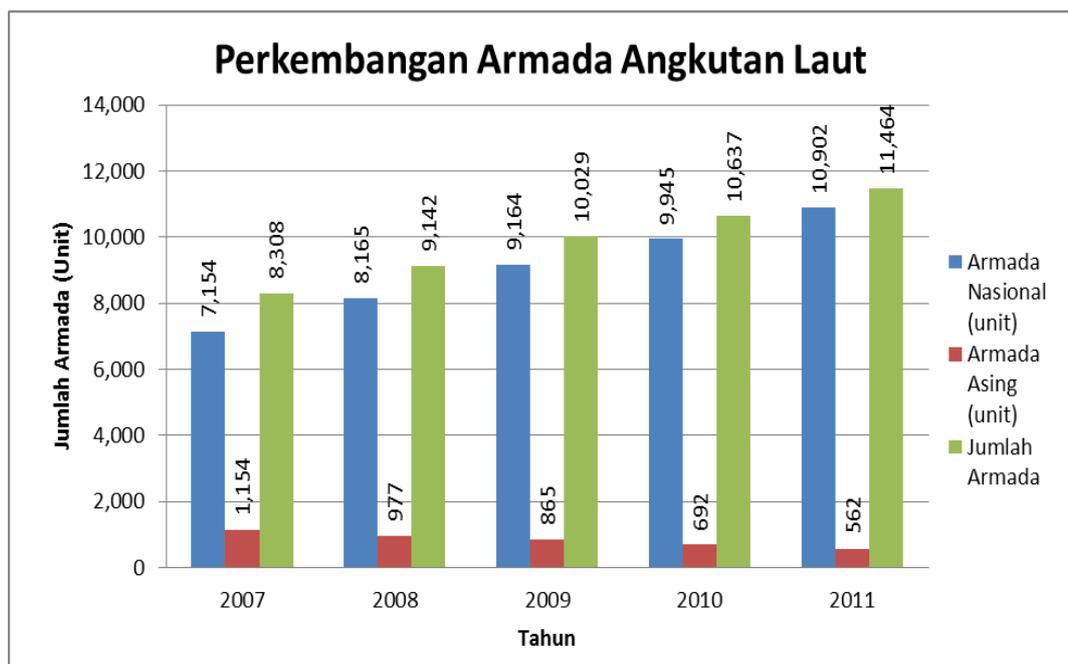
Perkembangan jumlah armada nasional dalam periode 2007 sampai dengan 2011 adalah seperti dibawah ini :



Tabel 2.2 Jumlah Armada Nasional Periode 2004 - 2009

Tahun	Armada		Jumlah Armada (unit)
	Armada Nasional (unit)	Armada Asing (unit)	
2007	7,154	1,154	8,308
2008	8,165	977	9,142
2009	9,164	865	10,029
2010	9,945	692	10,637
2011	10,902	562	11,464

Sumber : Dit. LALA, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut



Gambar 2.3

Grafik Perkembangan Armada Nasional dan Armada Asing

c) Perkembangan Produksi Angkutan di Perairan

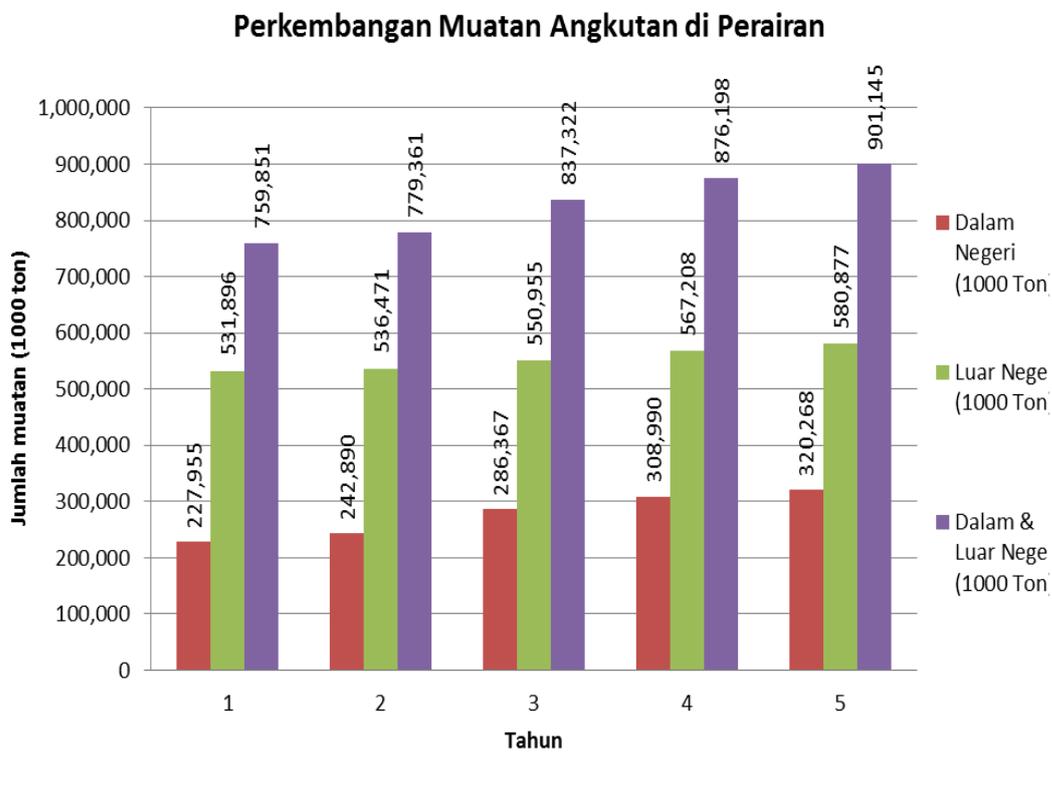
Perkembangan produksi muatan angkutan di perairan dapat dilihat pada tabel berikut :



Tabel 2.3 Perkembangan Muatan Angkutan di Perairan

Tahun	Dalam Negeri (1000 Ton)	Luar Negeri (1000 Ton)	Dalam & Luar Negeri (1000 Ton)
2007	227,955	531,896	759,851
2008	242,890	536,471	779,361
2009	286,367	550,955	837,322
2010	308,990	567,208	876,198
2011	320,268	580,877	901,145
Total	1.386.470	2.767.407	4.153.877

Sumber : Dit. LALA, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut



Gambar 2.5

Grafik Perkembangan Muatan Angkutan di Perairan

2.1.2 Bidang Kepelabuhanan

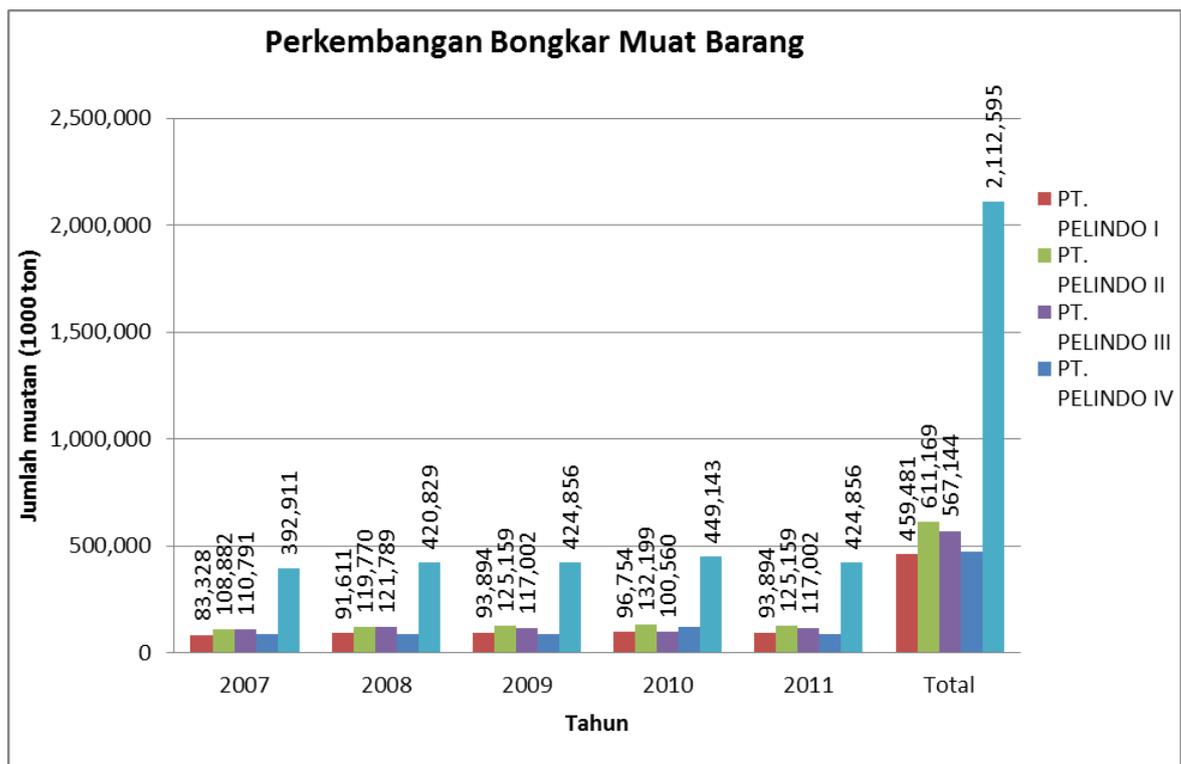
a) Kegiatan Bongkar Muat secara Nasional

Kegiatan bongkar muat untuk pelabuhan-pelabuhan yang ditangani oleh PT. PELINDO secara nasional terlihat pada tabel berikut :

Tabel 2.4 Kegiatan Bongkar/Muat Barang Pelabuhan-pelabuhan PT. PELINDO (Ton/M3)

TAHUN	PT. PELINDO				Total
	I	II	III	IV	
2007	83,328	108,882	110,791	89,910	392,911
2008	91,611	119,770	121,789	87,609	420,829
2009	93,894	125,159	117,002	88,801	424,856
2010	96,754	132,199	100,560	119,630	449,143
2011	93,894	125,159	117,002	88,801	424,856
Total	459,481	611,169	567,144	474,751	2,112,595

Sumber : Dit. LALA, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut



sedangkan volume muatan (peti kemas) dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 2.5 Arus Peti Kemas Pelabuhan Yang dikelola
PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I - IV

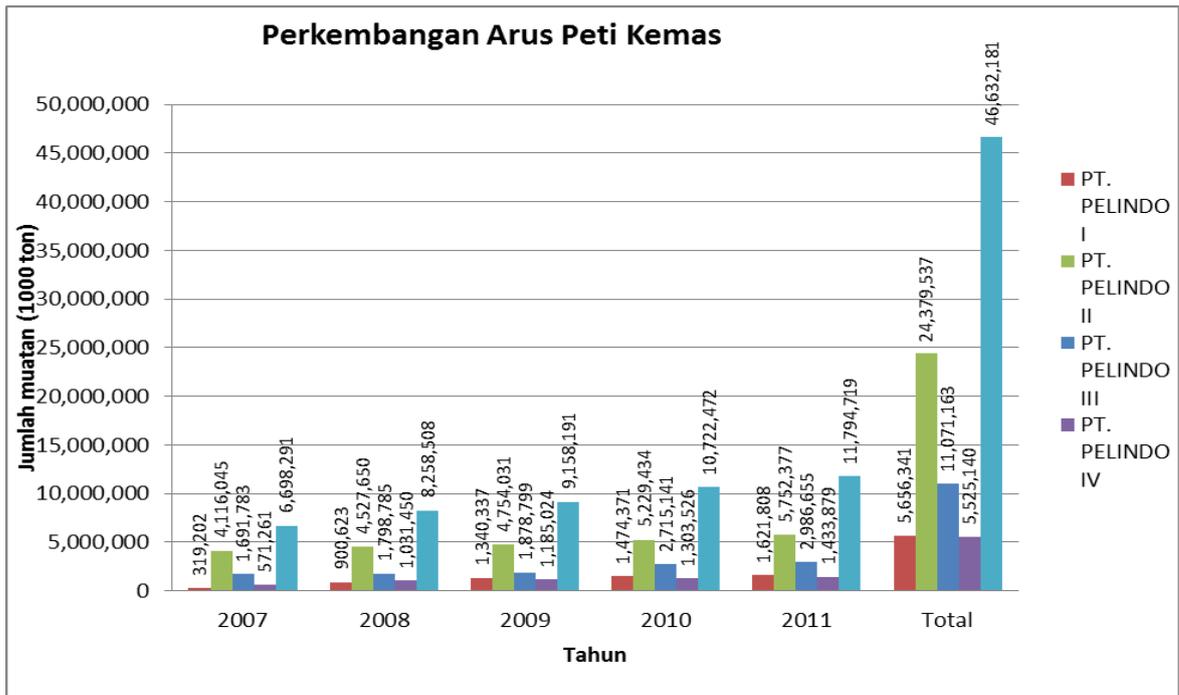
TAHUN	PT. PELINDO				Total
	I	II	III	IV	
2007	319,202	4,116,045	1,691,783	571,261	6,698,291
2008	900,623	4,527,650	1,798,785	1,031,450	8,258,508
2009	1,340,337	4,754,031	1,878,799	1,185,024	9,158,191
2010	1,474,371	5,229,434	2,715,141	1,303,526	10,722,472
2011	1,621,808	5,752,377	2,986,655	1,433,879	11,794,719
Total	5,656,341	24,379,537	11,071,163	5,525,140	46,632,181

Sumber : Dit. LALA, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Gambar 2.8

Grafik Arus Bongkar/Muat Barang Pelabuhan-Pelabuhan PT. Pelindo I - 4





Gambar 2.8

Grafik Arus Bongkar/Muat Barang Pelabuhan-Pelabuhan PT. Pelindo I - 4

2.1.3 Bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

a). Jumlah dan Jenis Kecelakaan Kapal

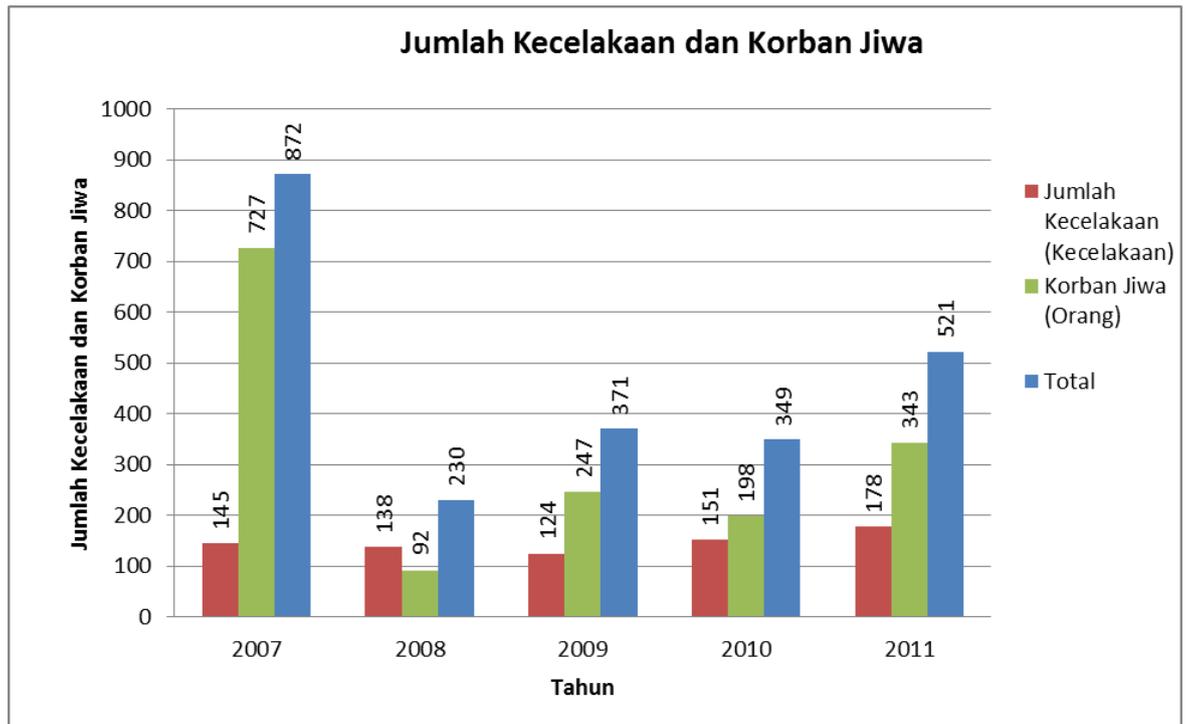
Berdasarkan data jumlah kecelakaan selama beberapa tahun terakhir terdapat kecenderungan peningkatan jumlah kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Indonesia.

Tabel 2.6 Jumlah Kecelakaan dan Jumlah Korban

Tahun	Jumlah Kecelakaan (Kecelakaan)	Korban Jiwa (Orang)
2007	145	727
2008	138	92
2009	124	247
2010	151	198
2011	178	343
Total	736	1.607

Sumber : Direktorat KPLP Ditjen Hubla



**Gambar 2.9****Grafik Jumlah kecelakaan kapal dan jumlah korban****b). Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Kapal**

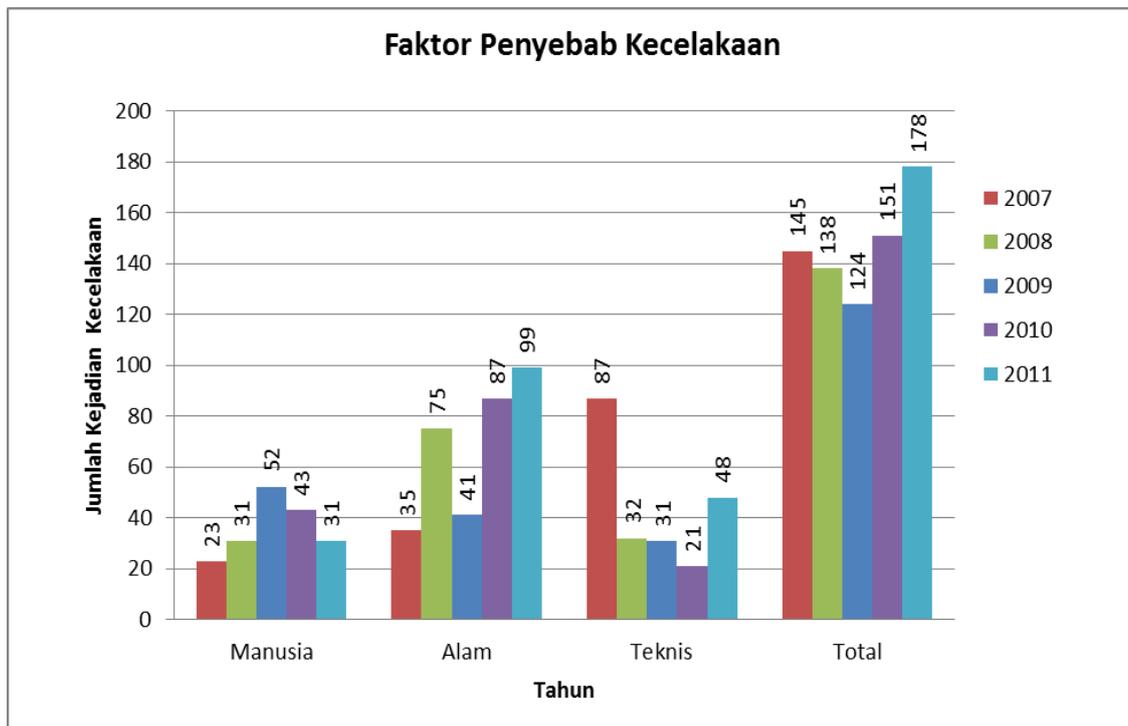
Faktor penyebab kecelakaan kapal dikelompokkan atas faktor manusia, faktor alam dan faktor teknis. Hasil evaluasi selengkapnya terhadap kecelakaan kapal selama 5 (lima) tahun terakhir dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.7 Faktor-faktor penyebab kecelakaan kapal

Faktor Penyebab	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Manusia	23	31	52	43	31	275
Alam	35	75	41	87	99	439
Teknis	87	32	31	21	48	291
Total	145	138	124	151	178	1005



Sumber : Direktorat KPLP Ditjen Hubla



Gambar 2.10

Grafik Faktor Penyebab Kecelakaan

c). Kondisi Prasarana dan Sarana Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

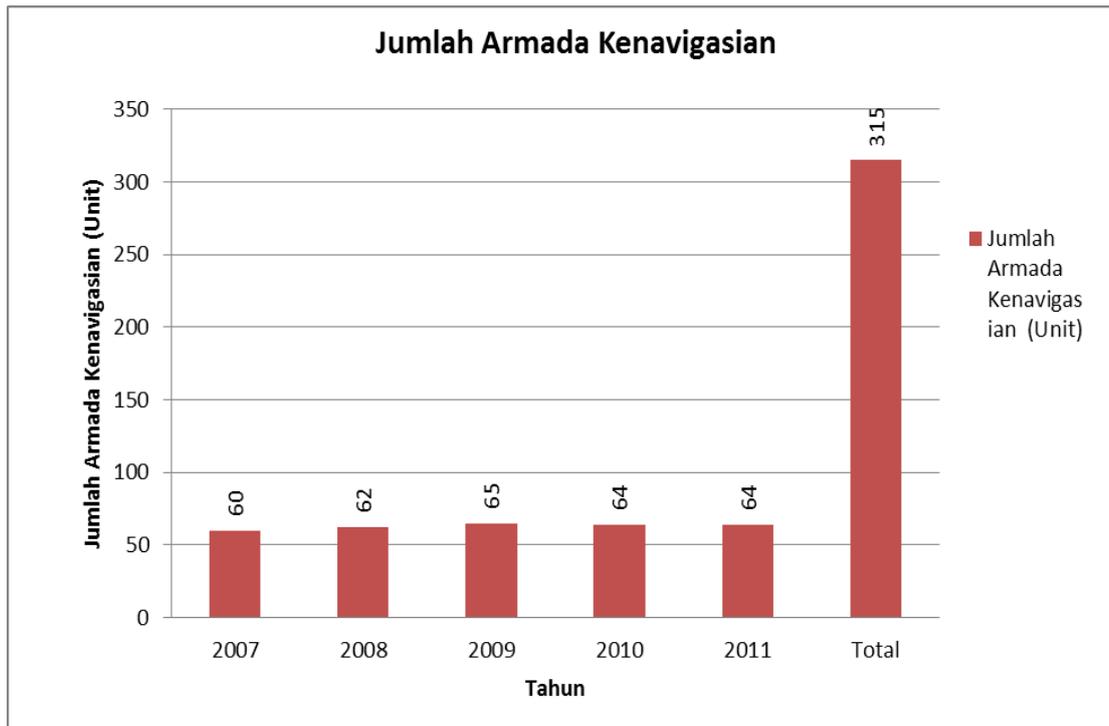
Sarana dan keselamatan dapat dilihat dari jumlah armada navigasi dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).

Tabel 2.8 Jumlah Armada Kenavigasian

Tahun	Jumlah Armada Kenavigasian (Unit)
2007	60
2008	62
2009	65
2010	64
2011	64
Total	315

Sumber : Direktorat Kenavigasian Ditjen Hubla





Gambar 2.11 Grafik Jumlah Armada Kapal Kenavigasian

Tabel 2.9 Jumlah Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Tahun	Jumlah Sarana Bantu Kenavigasian (Unit)
2007	3.110
2008	3.196
2009	3.211
2010	3.247
2011	3.316
2012	3.418
Total	19.498

Sumber : Direktorat Kenavigasian Ditjen Hubla



Gambar 2.12

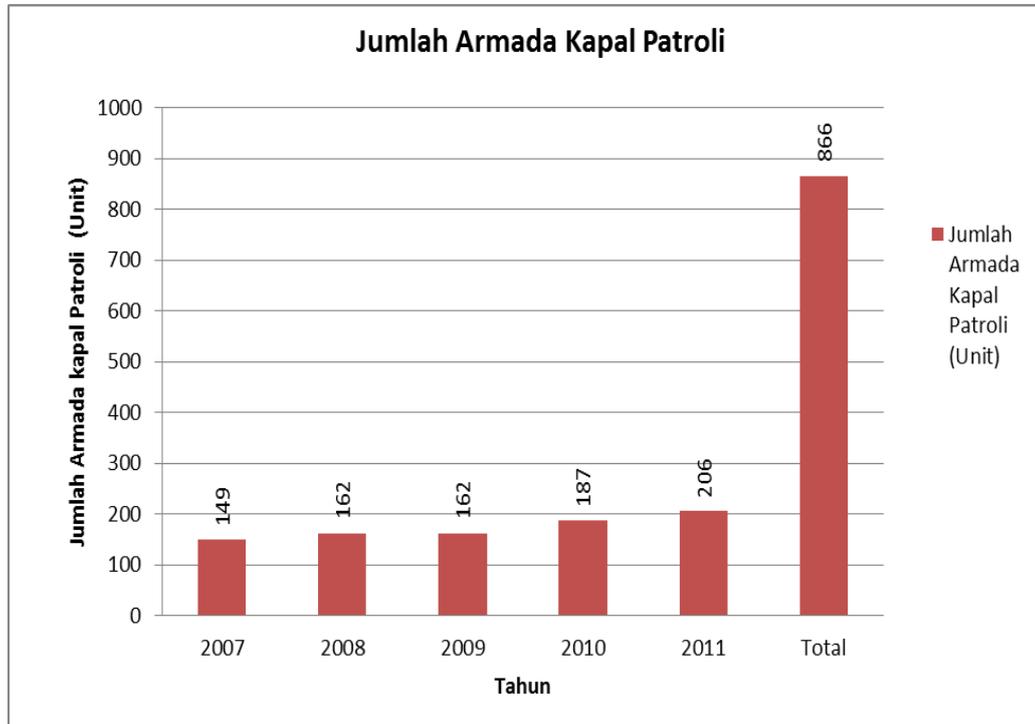
Grafik Jumlah Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Demikian juga dengan armada patroli dengan potensi sebagai berikut:

Tabel 2.10 Jumlah Armada Kapal Patroli KPLP

Tahun	Jumlah Armada Kapal Patroli (Unit)
2007	149
2008	162
2009	162
2010	187
2011	206
Total	866

Sumber : Direktorat KPLP Ditjen Hubla



Gambar 2.13 Grafik Jumlah Armada Kapal Patroli KPLP

Sejalan dengan jumlah kecelakaan cenderung meningkat maka jumlah korban manusia yang juga meningkat dalam 4 (empat) tahun terakhir. Upaya peningkatan keselamatan pelayaran sudah ditunjukkan dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, yaitu dengan akan dibentuknya *Sea and Coast Guard*.|

2.1.4 Bidang Perlindungan Lingkungan Maritim

Beberapa permasalahan yang dihadapi oleh Perhubungan Laut di bidang Perlindungan Lingkungan Maritim adalah:

- Perlengkapan MARPOL (*Marine Pollution*) pada umumnya tidak dimiliki Adpel dan Kanpel namun dimiliki oleh Pertamina / perusahaan minyak asing lainnya yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia;
- Kurangnya armada kapal-kapal patroli yang ada;

- Kelemahan pengawasan terhadap pembuangan limbah di kolam pelayaran;

2.2 EVALUASI PENCAPAIAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2007 - 2011

1. Bidang Angkutan Laut

a. Penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis

- Pada wilayah pelabuhan-pelabuhan singgah umumnya belum memiliki program pembangunan secara terpadu oleh Pemprov/Pemkab terkait.
- Waktu dalam satu *voyage* umumnya masih diatas 14 hari sehingga belum dapat memenuhi standar pelayanan kebutuhan masyarakat.
- Jumlah pelabuhan singgah dalam satu trayek pada umumnya lebih dari 15 pelabuhan.
- Sebagian besar kapal yang digunakan adalah kapal barang yang mendapat dispensasi mengangkut penumpang. Disamping itu jumlah kapal tipe penumpang dan barang yang dibangun pemerintah terbatas karena alokasi anggaran terbatas.
- Jadwal operasional antara angkutan laut perintis dengan penyeberangan perintis dan kapal penumpang PT. Pelnis belum terpadu.
- Perawatan kapal perintis milik negara selama ini belum optimal dan kondisi teknis kapal secara aktual belum dilaporkan kantor pusat sehingga kebutuhan perbaikan kapal belum diketahui secara akurat.
- Masih banyak terdapat pelabuhan singgah perintis yang belum memiliki fasilitas pelabuhan dan sarana bantu navigasi pelayaran,



sehingga mengganggu kelancaran kegiatan embarkasi/debarkasi dan keselamatan pelayaran.

b. Peningkatan Pangsa Muatan Angkutan Laut Luar Negeri (*Beyond Cabotage*)

Pada akhir 2012, pangsa muatan pelayaran nasional untuk angkutan laut luar negeri masih 9.85 %. Hal ini menyebabkan defisit transaksi jasa dalam Neraca Pembayaran Indonesia (NPI) sekitar USD 10 milyar.

c. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Adanya penafsiran yang berbeda mengenai pelaksanaan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal antara PBM dengan BUP/PT. Pelindo.

d. Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (Kop. TKBM).

Berdasarkan hasil kajian yang dilakukan pada 18 pelabuhan di Indonesia, pada umumnya Kop. TKBM belum melaksanakan secara konsekuen SKB 2 Dirjen dan 1 Deputi tanggal 29 Desember 2011, sehingga pengguna jasa TKBM beranggapan salah satu penyebab biaya tinggi kegiatan bongkar muat yang berakibat terhambatnya proses pendistribusian barang disebabkan oleh TKBM.

e. Izin Penggunaan Kapal Asing (IPKA).

Perusahaan angkutan laut nasional yang mengoperasikan kapal berbendera asing, belum melaporkan kegiatan operasional kapal asing setiap bulan kepada Menteri Perhubungan Cq Dirjen Hubla , sehingga kurangnya pemantauan secara maksimal terhadap kesesuaian type/jenis kapal dengan keperuntukannya, kesesuaian wilayah kerja sesuai dengan titik koordinat geografis pada IPKA/kegiatan dan kesesuaian pelabuhan yang disinggahi oleh Kapal asing yang memiliki IPKA.



f. Angkutan Laut Ternak Sapi Antar Pulau

- Saat ini angkutan ternak sapi dan kerbau pada umumnya dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal pelayaran rakyat yang tidak di-cover asuransi sehingga menimbulkan keluhan dari pedagang sapi dan kerbau antar pulau.
- Sistem bongkar muat sapi dan kerbau yang menggunakan tali diikatkan pada leher dan tanduknya mengakibatkan luka/sakit yang menimbulkan berkurangnya berat badan sapi dan kerbau selama pengangkutan. Disamping itu sistem bongkar muat ini telah menimbulkan protes keras di negara-negara pengekspor sapi dan kerbau.

2. **Bidang Kepelabuhanan**

a. Rencana Induk Pelabuhan Umum

- Sampai dengan Januari 2013, Pelabuhan yang mempunyai Rencana Induk Pelabuhan yang telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan baru mencapai 26.
- Lamanya proses mendapatkan rekomendasi kesesuaian tata ruang dari Gubernur dan Walikota/Bupati sebagai syarat penetapan Rencana Induk Pelabuhan oleh Menteri Perhubungan

b. Permasalahan Wilayah Kerja

- Terdapat wilayah kerja pelabuhan yang lebih dekat dengan pelabuhan lainnya
- Terdapat wilayah kerja yang belum masuk dalam wilayah kerja Pelabuhan terdekat



3. Bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

- a. Pelabuhan yang belum memiliki / kekurangan fasilitas SBNP
 - Ada beberapa pelabuhan baru yang belum terpasang SBNP
 - Masih banyak pihak ketiga yang belum mengetahui prosedur perijinan SBNP.
- b. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)
 - Permasalahan dalam penerbitan SPB utamanya terkait dengan wilayah kewenangan DLKr dan DLKp, item pemeriksaan fisik administrasi terhadap kapal, pendelegasian penandatanganan SPB dan bukti pembayaran uang rambu dan PUP
 - Perlunya dilakukan revisi MoU antara Dirjen Perhubungan Laut Kemenhub dengan Dirjen Perikanan Tangkap KKP terkait dengan Syahbandar Perikanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku

2.3 HAL-HAL STRATEGIS YANG TELAH DICAPAI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2011-2013

1. BIDANG ANGKUTAN LAUT

- a. Penerbitan Surat Izin Usaha dan Operasi
Perkembangan perusahaan pelayaran nasional terlihat dari jumlah penerbitan surat izin usaha dan operasi bagi angkutan laut (SIUPAL) untuk tahun 2011 sebanyak 2.106 perusahaan dan untuk tahun 2012 sebanyak 2.261 perusahaan dan angkutan laut khusus (SIOPSUS) untuk tahun 2011 sebanyak 398 perusahaan dan untuk tahun 2012 sebanyak 408 perusahaan.
- b. Pelaksanaan Inpres Nomor 5 Tahun 2005
Dalam rangka pelaksanaan Inpres No 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran maka pemerintahan menerapkan



asas *cabotage* dengan merumuskan kebijakan, mengambil langkah sesuai tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional. Pada tahun 2012 total armada sebanyak 11.791 unit kapal, dimana sebagian besar merupakan pengalihan bendera kapal milik perusahaan pelayaran nasional dari bendera asing ke bendera Indonesia serta adanya pembangunan kapal baru dan pengadaan kapal bekas dari luar negeri. Dimana sebagian besar merupakan pengalihan bendera kapal milik perusahaan pelayaran nasional dari bendera asing ke bendera Indonesia serta adanya pembangunan kapal baru dan pengadaan kapal bekas dari luar negeri.

- Pangsa muatan armada nasional (angkutan laut dalam negeri) pada tahun 2012 menjadi 98,85 % (atau sebesar 349,98 juta ton dari jumlah muatan sebesar 354,05 juta ton).
- Pangsa muatan armada internasional (angkutan laut luar negeri) pada tahun 2012 menjadi 9,87 % (atau sebesar 58,85 juta ton dari total muatan 596,27 juta ton).

c. Angkutan Laut Perintis

Dalam rangka meningkatkan pelayanan transportasi laut ke daerah terpencil, sampai dengan tahun 2013 angkutan laut perintis telah melayani untuk kawasan bagian barat Indonesia 8 (delapan) provinsi (NAD, Sumbar, Bengkulu, Kepri, Kalbar, Kalteng, Kalsel, Jatim) dengan menempatkan 12 (dua belas) unit kapal dan kawasan bagian timur Indonesia 10 (sepuluh) provinsi (Sulut, Sulteng, Sultra, Sulsel, NTB, NTT, Maluku Utara, Maluku, Papua dan Irian Jaya Barat) dengan menempatkan 55 (lima puluh lima) kapal serta pengalokasian dana subsidi sebesar Rp. 407 milyar dan melayani 80 (delapan puluh) trayek, 32 (tiga puluh dua) pelabuhan pangkal dan 511 pelabuhan singgah. Untuk tahun 2012, dana subsidi sebesar Rp. 330 milyar dan melayani 67 trayek, 30 pelabuhan pangkal dan 424



pelabuhan singgah. Pembangunan kapal Perintis lanjutan (tahun 2012) sebanyak 6 unit ukuran GT. 1200, 2 unit ukuran GT. 2000 dan 3 unit ukuran DWT 200, sedangkan untuk pembangunan kapal Perintis baru (tahun 2013) sebanyak 2 unit ukuran 2000, 2 unit ukuran GT. 1200, 2 unit ukuran DWT 750 dan 1 unit ukuran DWT 500.

d. Penyelenggaraan angkutan laut PT. Pelnis melalui PSO

- Subsidi Penugasan Pelayanan Umum/*Public Service Obligation* (PSO) Untuk Kapal Pelnis Sebagai Berikut :
 - Subsidi PSO TA. 2011 sebesar Rp. 872 Milyar untuk 22 kapal.
 - Subsidi PSO TA. 2012 sebesar Rp. 897 Milyar untuk 22 kapal.
- Pada saat ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah melakukan pengembangan kapal jenis 2 in dan kapal jenis 3 in 1 pada kapal Pelnis sebagai berikut :
 - KM.Gunung Dempo,
Pengadaan kapal penumpang tahun 2008 dan telah berupa kapal 2 in 1 (penumpang dan kontainer)

Kapasitas Penumpang : +/- 2000 Pax dan Kontainer : 98 TEUS dengan trayek : Jakarta – Surabaya – Makassar- Ambon – Sorong - Biak – Jayapura - PP (Setiap 14 Hari)
 - KM Dobonsolo
Modifikasi kapal penumpang menjadi kapal 3 in 1 tahun 2010 (penumpang, kontainer dan kendaraan)

Kapasitas Penumpang : +/- 1.500 Pax, Kontainer : 48 TEUS, Kendaraan : 75 unit dan Motor : 500 unit dengan trayek : Jakarta – Surabaya – Makassar – Baubau – Bitung – Sorong - Manokwari – Jayapura - PP (Setiap 14 hari)



- e. Pelaksanaan *National Single Window* (NSW)
 - Telah dibuat *Blueprint* Sistem *Inaportnet* dan Tata Kelola Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2011 sesuai dengan rekomendasi dari hasil Audit TI tahun 2010.
- f. Dalam rangka kelancaran angkutan laut lebaran, natal dan tahun baru, Ditjen Hubla membentuk tim kesiapan angkutan laut lebaran, natal dan tahun baru serta apel siaga guna memastikan kesiapan pelaksanaan, juga dilakukan pemantauan melalui CCTV di 18 pelabuhan pantau.

2. BIDANG KEPELABUHANAN

- a. Terjadi peningkatan pengalokasian anggaran untuk pembangunan dan rehabilitasi fasilitas pelabuhan yaitu dari tahun 2011 sebesar Rp. 3,636 trilyun, pada tahun 2012 menjadi Rp. 4,357 trilyun, tahun 2013 sebesar Rp. 2,609 trilyun.
- b. Telah diterbitkan SK Dirjen Keputusan Dirjen No : UM.002/38/18/DJPL-11 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan yang memuat tentang penetapan standar pelayanan di 48 pelabuhan komersial yang digunakan untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan pengoperasian di pelabuhan, kelancaran dan ketertiban pelayanan serta sebagai dasar pertimbangan untuk perhitungan tarif jasa pelabuhan
- c. Pengembangan Terminal Petikemas Kalibaru Pelabuhan Tanjung Priok adalah sebagai berikut :
 - Telah diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2012 tanggal 5 April 2012 tentang Penugasan kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Untuk Membangun dan Mengoperasikan Terminal Kalibaru;



- Telah ditandatangani perjanjian konsesi pembangunan dan Pengoperasian Terminal Kalibaru antara Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) pada tanggal 31 Agustus 2012;
- Sesuai dengan surat Menteri Perhubungan Nomor: HK.601/4/13 Phb-2012 Tanggal 31 Agustus 2012 Perihal Persetujuan Menteri Perhubungan untuk Penandatanganan Perjanjian Konsesi, PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) telah melengkapi hal-hal sebagai berikut :
 - Semua kelengkapan teknis pembangunan Terminal Kalibaru;
 - Semua kelengkapan finansial beserta perhitungan investasi dan jangka waktu konsesi secara lengkap;
 - Jaminan pelaksanaan pembangunan.
- d. Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Di Wilayah Perbatasan/Terluar
 - Kalimantan Timur: Sungai Nyamuk : Pembangunan fasilitas pelabuhan untuk kapal Penumpang-Barang dan kapal Angkatan Laut.
 - Sulawesi Utara : Pembangunan fasilitas pelabuhan untuk Kapal Penumpang dan Barang Pelabuhan Melanguane, Pelabuhan Beo Pelabuhan Essang, Pelabuhan Miangas, Pelabuhan Kakorotan, Pelabuhan Marampit, Pelabuhan Lirung, Pelabuhan Karatung dan Pelabuhan Mangaran.
 - Kepulauan Riau: Pembangunan fasilitas Pelabuhan Malarko: Pembangunan Dermaga *Free Trade Zone* (FTZ).
 - Nusa Tenggara Timur (NTT): Pembangunan fasilitas pelabuhan untuk Kapal Penumpang dan Barang di Pelabuhan Waikelo, Pelabuhan Batutua, Pelabuhan Papela dan Pelabuhan Ba'a.
 - Maluku Utara: Pembangunan fasilitas pelabuhan untuk Kapal Penumpang dan Barang di Pelabuhan Wayabula dan Pelabuhan Sopi.



- Papua : Pembangunan fasilitas pelabuhan untuk Kapal Penumpang dan Barang di Pelabuhan Depapre.
- NAD : Pembangunan fasilitas pelabuhan untuk Kapal Penumpang dan Barang di Pelabuhan Calang, Pelabuhan Lhokseumawe dan Pelabuhan Kuala Langsa.

3. BIDANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN SERTA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

- a. Dalam kurun waktu tahun 2011 s.d. 2012 telah dibangun Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) berupa 3 menara suar dan 43 rambu suar. sampai dengan tahun 2012 terdapat 279 menara suar dan 1.313 rambu suar.
- b. Untuk mendukung operasional SBNP, telah dibangun 3 unit kapal negara kenavigasian yaitu KN Marore, KN Kofiau dan KN Akelamo dalam kurun waktu tahun 2011-2012, sampai saat ini total kumulatif kapal negara kenavigasian berjumlah 64 unit.
- c. Telah dibangun Command Center yang bertempat di kantor pusat Ditjen Hubla yang dihubungkan dengan VTS di 11 lokasi (Belawan, Teluk Bayur, Panjang, Jakarta, Semarang, Surabaya, Lembar, Bintuni, Balikpapan dan Makassar, Batam) dengan tujuan untuk memonitor pergerakan kapal di seluruh Indonesia.
- d. Sampai saat ini telah terpasang peralatan GMDSS di 70 (tujuh puluh) lokasi yang dibangun melalui APBN Murni maupun melalui proyek *Maritime Telecommunication System Development Project (MTSDP) Phase 4*.
- e. MEH Data Center IT System di Batam sudah diserahkan dari IMO ke Ditjen Hubla pada tanggal 3 Agustus 2012 dan dioperasikan oleh 3 (tiga) orang personil Ditjen Hubla.
- f. Pembangunan *Vessel Traffic System (VTS)*



- Saat ini terdapat 11 (sebelas) pelabuhan di Indonesia yang telah memiliki VTS yaitu Pelabuhan Belawan, Jakarta, Teluk Bayur, Tg. Priok, Tg. Emas, Tg. Perak, Makassar, Balikpapan, Panjang, Bintuni dan Batam.
 - Melalui *Ship Reporting System* (SRS) / INDOSREP PROJECT dilaksanakan pembagunan VTS dan SRS di 20 lokasi terdiri dari 2 VTS (VTS selat Sunda dan VTS Selat Lombok), 5 VTS Extended (Banjarmasin, Bena, Bitung, Jakarta, Pontianak), 13 SRS (Ambon, Cirebon, Jayapura, Kendari, Kupang, Merauke, Palembang, Pare-pare, Sibolga, Tarakan, Ternate, Sorong, Surabaya), yang akan selesai dalam tahun 2013.
- g. Rencana Pembangunan *Vessel Traffic System* (VTS) :
- VTS *Mallaca and Singapore Straits Stage II*, VTS *Sub Center* berada di SROP Dumai, VTS *Sensor Site* berada di Mensu Tg. Medang dan Mensu Tg. Parit Hibah/ Grant pemerintah Jepang, saat ini masih dalam proses verifikasi hasil tender oleh pihak JICA Tokyo.
 - VTS *Mallaca Strait Extended to Southern Part* dengan lokasi P. Muci, P. Berhala , Tg. Kelian , Tg. Nangka , P. Besar , P. Dapur dan sampai saat ini belum ada Negara donor yang berminat untuk pembiayaan

4. DUKUNGAN MANAJEMEN DAN TEKNIS

- a. Terkait dengan adanya penyempurnaan Indikator Kinerja Utama tersebut diatas, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah melakukan tinjau ulang (*review*) Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2010 – 2014.
- b. Pada Tahun 2011 dan 2012 telah disusun Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Tahun 2011 dengan perolehan nilai sebesar 78,00 dan Penetapan Kinerja Tahun 2012 Direktur Jenderal Perhubungan Laut di tingkat eselon I.



- c. Selanjutnya pada Tahun 2011 dan 2012 juga telah disusun Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Tahun 2011 dan Penetapan Kinerja Tahun 2012 Direktur Jenderal Perhubungan Laut di tingkat eselon II sebanyak 35 (tiga puluh lima) unit kerja yang terdapat di kantor pusat dan UPT mandiri.
- d. Sebagai implementasi program percepatan pembangunan prioritas nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada kurun waktu 2011 sampai dengan 2012 telah melaksanakan kegiatan strategis yang dipantau oleh UKP4 berupa **Prioritas Nasional 6 Bidang Infrastruktur** pada pembangunan di bidang kepelabuhanan dan bidang kenavigasian, **Prioritas Nasional 7 Bidang Iklim Usaha dan Iklim Investasi** berupa peningkatan kelancaran operasional di pelabuhan dan **Prioritas Nasional 10 Bidang Daerah Tertinggal, Terdepan, Terluar dan Pasca Konflik** berupa penyelenggaraan angkutan laut keperintisan dan pembangunan armada kapal perintis.
- e. Dalam rangka mendukung program Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki peranan dalam penguatan konektivitas nasional melalui pembangunan fasilitas pelabuhan strategis pada 6 koridor ekonomi dan penyelenggaraan angkutan laut berupa angkutan penumpang PELNI, perintis dan barang domestik.
- f. Telah dilaksanakan penyempurnaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang didalamnya memuat penyempurnaan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.



- g. Sebagai implementasi terhadap Gerakan Nasional Bersih Negeriku (GNBN) yang juga dipantau oleh tim UKP4, saat ini telah dilakukan penilaian terhadap 6 (enam) pelabuhan yaitu Pelabuhan Belawan, Tg Priok, Tg Perak, Makassar, Panjang dan Jayapura, dengan capaian sesuai dengan target yang telah ditetapkan oleh UKP4.
- h. Dalam rangka *debottlenecking* penataan pelayanan angkutan penyebrangan Merak Bakauheni yang dipantau oleh tim UKP4, yang menjadi tanggung jawab Direktorat Jenderal Perhubungan Laut meliputi pembenahan mekanisme penerbitan perizinan/sertifikat terkait keselamatan pelayaran sesuai dengan peraturan dan standar yang berlaku, peningkatan kualitas Marine Inspector melalui pendidikan berkelanjutan yang bertujuan untuk meningkatkan jumlah sumber daya manusia (SDM) yang kompeten untuk melakukan pengawasan kelaikan kapal angkutan penyebrangan
- i. Dalam rangka pelaksanaan Reformasi dan Birokrasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut maka telah dilaksanakan Kajian Perubahan Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan dan telah ditetapkan Tim Asesor Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- j. Telah ditandatangani Pakta Reformasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada tanggal 13 Februari 2013 dihadapan Menteri Perhubungan sebagai bentuk perwujudan implementasi Reformasi Birokrasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- k. Salah satu wujud nyata dari pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dapat dilihat dari telah diterapkannya pengintegrasian pelayanan perijinan dengan sistem satu atap yang diresmikan pada tanggal 19 November 2012.
- l. Telah ditetapkan 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 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

- m. Realisasi capaian penyerapan anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada tahun 2011 sebesar 84,12% dimana realisasi anggaran sebesar Rp. 6.534.705.552.000,00 dari anggaran sebesar Rp.7.768.182.346.000,00 dan pada tahun 2012 sebesar 86,55% dimana realisasi anggaran sebesar Rp. 9.996.546.558.021,00 dari anggaran sebesar Rp. 11.550.550.774.000,00
- n. Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) TA 2011 – 2013 dan Target TA 2014. Sejak 3 (tiga) Tahun terakhir ini (2011-2014) realisasi PNBP Ditjen Hubla mengalami peningkatan rata-rata sebesar 15,44 % per tahun.
- o. Telah diterbitkan peraturan pemerintah sebagai turunan dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu :
 - Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
 - Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.
 - Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011.
 - Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.
 - Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.



- p. Selanjutnya telah diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan meliputi :
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 01 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance).
 - 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 diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 44 Tahun 2011
 - 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 48 Tahun 2011 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. 51 Tahun 2011 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri.
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 52 Tahun 2011 tentang Pengerukan dan Reklamasi.
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 53 Tahun 2011 tentang Pemanduan.
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 68 Tahun 2011 tentang Alur-Pelayaran di Laut.



- 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.

3 HAL-HAL YANG SEDANG DAN AKAN DILAKUKAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KEDEPAN

1. ANGKUTAN LAUT

- Dalam rangka peningkatan efektivitas dan pelayanan angkutan laut perintis di wilayah terpencil, belum berkembang dan perbatasan, sedang dan akan dilakukan hal-hal sebagai berikut :
 - a. Pengusulan trayek keperintisan yang disertai dengan program pembangunan daerah pada pelabuhan singgah yang diusulkan;
 - b. Peningkatan pelayanan perintis pada beberapa daerah telah dan akan terus dilakukan secara bertahap melalui penurunan *round voyage* dari rata-rata 21 hari menjadi maksimal 14 hari;
 - c. Mengusulkan pembangunan kapal perintis sesuai daerah operasional pelayanannya mulai tahun anggaran 2014;



- d. Peningkatan keterpaduan jadwal operasional antara angkutan laut perintis dengan penyeberangan perintis dan kapal penumpang PT. Pelni;
- e. Penguatan kapasitas SDM di kantor UPT Ditjen Hubla dipelabuhan pangkal, agar terdapat SDM yang memiliki sertifikat pengadaan barang dan jasa melalui pelatihan, sehingga *Notice of Readiness* (NOR) dapat diterbitkan pada awal Januari;
- f. Kantor Pusat (DITLALA) membantu panitia lelang pelayaran perintis daerah dalam melaksanakan *e-procurement* termasuk menyiapkan anggota/staf yang bersertifikasi pengadaan barang dan jasa apabila dibutuhkan;
- g. Dalam rangka pelaksanaan *docking* kapal perintis diperlukan penyiapan daftar perbaikan (*repair list*), daftar inventaris kapal sesuai kondisi terakhir, dan pelaksanaan survei pra *docking* serta melakukan pelelangan secara terpusat pada tahun anggaran 2013;
- h. Untuk meningkatkan pelayanan pada pelabuhan singgah diperlukan pelaksanaan pengembangan fasilitas pelabuhan dan SBNP serta koordinasi antara kepala UPT pelabuhan singgah dengan Distrik Navigasi setempat;
- i. Untuk penyediaan BBM bersubsidi bagi kapal-kapal perintis sesuai wilayah operasinya, Ditjen Perhubungan Laut akan meningkatkan koordinasi dengan BPH Migas dan PT. Pertamina (Persero).
- Terkait perijinan dan pelaksanaan kegiatan bongkar muat, diperlukan langkah-langkah sebagai berikut :
 - a. Menghilangkan perbedaan penafsiran tentang pelaksanaan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal antara PBM dengan BUP/PT. Pelindo melalui revisi terhadap KM.14 Tahun 2002 meliputi antara lain pelaksana kegiatan bongkar muat, persyaratan izin usaha, pengembangan usaha, tarif, kinerja pelayanan, dan tanggung jawab. Diharapkan Permenhub sebagai pengganti KM.14 Tahun 2002 yang



sudah memasuki tahapan finalisasi dapat ditetapkan dan diterbitkan dalam waktu dekat;

- b. Setelah ditetapkannya Permenhub tentang revisi KM.14 Tahun 2002 segera dilakukan sosialisasi ke beberapa pelabuhan;
- c. Terkait dengan adanya diskriminasi dalam pelayanan bongkar muat oleh BUP/Pelindo maka Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut akan mengkoordinasikan penyusunan pedoman pelayanan kapal dan barang di pelabuhan yang diusahakan secara komersial;
- d. Dalam persyaratan modal usaha dalam persyaratan modal usaha perusahaan bongkar muat, persyaratan memiliki peralatan bongkar muat agar dipertimbangkan kembali dan lebih mengutamakan persyaratan permodalan.
 - Terkait dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), menjamin pelaksanaan secara konsekuen SKB 2 Dirjen dan 1 Deputi tanggal 29 Desember 2011 dengan terus melakukan monitoring dan evaluasi pada beberapa pelabuhan umum dan tersus;
 - Dalam hal penggunaan Kapal Asing, diperlukan hal-hal sebagai berikut :
 - a. Menginstruksikan kepada penyelenggara pelabuhan untuk memperketat pengawasan terhadap penggunaan kapal asing yang beroperasi di dalam negeri;
 - b. Menginstruksikan kepada para operator untuk membuat laporan bulanan sebagaimana ketentuan dalam IPKA;
 - c. Melakukan *check on the spot* khususnya untuk kapal-kapal penunjang operasi lepas pantai dan kapal-kapal untuk kegiatan *salvage* dan PBA.
 - Dalam rangka mendukung kebijakan swasembada daging sapi dan kerbau tahun 2014 maka Ditjen Perhubungan Laut akan melakukan :



- a. Koordinasi dengan Ditjen Peternakan dan Kesehatan Hewan Kementerian Pertanian untuk memetakan sentra-sentra produksi dan konsumsi serta distribusi ternak sapi dan kerbau dengan menggunakan angkutan laut di Indonesia saat ini;
 - b. Koordinasi dan mendorong operator angkutan laut nasional untuk mengadakan kapal khusus angkutan ternak sapi dan kerbau;
 - c. Kajian/studi Desain Kapal Pengangkut Ternak Dalam Rangka Swasembada Sapi pada TA 2013 dan kemungkinan pembangunan kapal khusus ternak sapi dan kerbau oleh pemerintah
- Dalam rangka Pelaksanaan National Single Window (NSW), perlu adanya kelembagaan khusus yang menangani Sistem Teknologi Informasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
 - Program dan kegiatan Strategis pada Bidang Angkutan Laut pada tahun 2013 sebagai berikut :
 - a. Kegiatan Multiyears : Lanjutan pembangunan 4 (empat) unit Kapal Perintis 1200 GT; Lanjutan Pembangunan 2 (dua) Kapal Perintis tipe 2000 GT (program SAL); Lanjutan Pembangunan 2 (dua) Kapal Perintis tipe 1200 GT (program SAL); Lanjutan Pembangunan 3 (tiga) Kapal Perintis tipe 200 DWT (program SAL).
 - b. Pembangunan 2 (dua) unit Kapal Perintis 2.000 GT; Pembangunan 2 (dua) unit Kapal Perintis 1200 GT; Pembangunan 2 (dua) unit Kapal Perintis 750 DWT dan Pembangunan 1 (satu) unit Kapal Perintis 500 DWT
 - c. Subsidi Pengoperasian Angkutan Laut Perintis sebanyak 80 trayek
 - d. Rehab / Docking Kapal Laut Perintis sebanyak 6 unit.



2. KEPELABUHANAN

- Sebagai acuan sementara pengembangan pelabuhan sebelum rencana induk pelabuhan (RIP) disusun, masing-masing penyelenggara pelabuhan diminta untuk menyiapkan dokumen layout plan dan sebagai payung hukum dari dokumen layout plan tersebut akan diterbitkan SK Dirjen Perhubungan Laut tentang penetapan layout plan setelah mendapatkan pendelegasian dari Menteri Perhubungan
- Program dan kegiatan Strategis pada Bidang Kepelabuhanan pada tahun 2013 sebagai berikut :
 - a. Kegiatan PHLN: Lanjutan Pengembangan Pelabuhan Belawan-Medan dan Lanjutan Pembangunan Urgent Rehabilitation of Tg. Priok
 - b. Pembangunan Fasilitas Pelabuhan yang mendukung kegiatan MP3EI, antara lain: Lanjutan Pembangunan Faspel Laut Teluk Tapang, Malarko, Probolinggo, Kendal, Taddan, Pasean, Teluk Melano, Bitung, Garongkong, Bungkutoko, Pantoloan, Anggrek, Bau-Bau, Labuhan Bajo, Bima, dll
 - c. Penyelesaian Pembangunan Fasilitas Pelabuhan sebanyak 127 lokasi, antara lain: Penyelesaian Pembangunan Faspel Calang, Gn Sitoli, Kuala Mendahara, Badas, Benete, Labuhan Lombok, Carik, Mamboro, Baranusa, Atapupu, Sei Nyamuk, Makalehi, Sawang, Biaro, Tinombu, Raha, Palopo, Belopa, Bajoe, Piru, Romang, Leksula, Tual, Kedi, Goto dll
 - d. Lanjutan Pembangunan Fasilitas pelabuhan sebanyak 117 lokasi, antara lain: Lanjutan Pembangunan Faspel Laut Singkel, Labuhan Angin, Tg. Api-Api, Tg. Moch, Tegal, Jepara, Tg. Wangi, Telaga Biru, Larantuka, Labuhan bajo, Lamakera, Kendawangan, Jayapura, Dapapre dll



- e. Pengerukan Alur Pelayaran sebanyak 18 lokasi, antara lain:
Pengerukan alur pelayaran Belawan, Tg. Balai Asahan, Palembang, Pangkalan Dodek, Semarang, Juwana, Tg. Perak, Benoa, Padang Bai, Pontianak, Kumai, Sampit, Pulau Pisau, Samarinda, Kampung Baru, Bumbulan, Gorontalo dan Tobelo
- f. Penyusunan Master Plan Pelabuhan

3. KESELAMATAN PELAYARAN

- Terkait dengan kewenangan penyelenggaraan kelaiklautan kapal oleh Kepala Kantor UPP akan ditindaklanjuti dengan revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) atau akan ditindaklanjuti dengan keputusan Dirjen Perhubungan Laut sebagai petunjuk pelaksanaan Permenhub dimaksud.
- Menindaklanjuti perubahan struktur organisasi UPT Ditjen Perhubungan Laut telah disusun draft revisi Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PY. 66/1/4-03 tanggal 18 Desember 2003 tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal untuk ditetapkan oleh Dirjen Hubla.
- Sehubungan dengan permasalahan wilayah kewenangan DLKr/DLKp, bukti pembayaran uang rambu dan PUP, checklist pemeriksaan fisik dan administrasi terhadap kapal serta pendelegasian tugas penandatanganan SPB dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), akan ditindaklanjuti dengan penerbitan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Pengusulan Penetapan Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di pelabuhan.
- Terkait dengan permasalahan penerbitan SPB Kapal Perikanan di Pelabuhan Perikanan, akan ditindaklanjuti dengan merevisi Memorandum of Understanding (MoU) tentang Syahbandar Perikanan



antara Dirjen Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan dan Dirjen Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan dan Perikanan, disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan.

- Dalam rangka pemenuhan unsur keselamatan pelayaran khususnya pada pelabuhan-pelabuhan yang belum memiliki/ kekurangan fasilitas SBNP, banyak pihak ketiga yang ingin menyediakan fasilitas tersebut namun masih belum mengetahui prosedur perijinan SBNP tersebut, untuk itu akan dilakukan hal-hal sebagai berikut :
 - a. Sosialisasi PM 25 Tahun 2011 tentang SBNP
 - b. Penyelenggara Pelabuhan (OP Utama, KSOP dan UPP) berkoordinasi dengan Distrik Navigasi setempat
 - c. Para Kadisnav agar pro aktif/jemput bola dalam pembinaan kepada pihak ketiga
- Sehubungan banyaknya Pemeriksaan perangkat radio yang dirangkap oleh *Marine Inspector Type A* yang seharusnya dilaksanakan oleh *Marine Inspector Radio*, perlu dilakukan pemberdayaan pejabat pemeriksa Telekomunikasi Pelayaran/ *Marine Inspector Radio* (MIR) di Distrik Navigasi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2011 Pasal 32, dengan koordinasi antara KSOP/ UPP dengan Disnav.
- Penyelesaian Kasus pencemaran laut yang diatur dalam Perpres 109 Tahun 2006, khususnya terkait dengan pencemaran laut di perairan Indonesia (MONTARA, perairan Celah Timur), secara komprehensif.
- Program dan kegiatan Strategis pada Bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran pada tahun 2013 sebagai berikut :
 - a. Kegiatan PHLN: Maintenance & Replacement of Aids to Navigation in The Straits of Malacca & Singapore, Ship Reporting System(INDOSREP), VTS Selat Malacca-Singapore, VTS Selat Malacca Northern Part



- b. Pembangunan dan Rehabilitasi Ramsu, Menara Sauar dan Pelampung Suar;
- c. Rehab/Docking Kapal Negara Kenavigasian
- d. Pembangunan Kapal Patroli Kelas I-B, Kapal Patroli Kelas IV dan Kapal Patroli Kelas V;
- e. Pengembangan Perangkat Seafarer Identification Documents (SID).

4. DUKUNGAN MANAJEMEN DAN TEKNIS

- Reformasi Birokrasi
Tindak lanjut pelayanan satu atap adalah pelayanan prima melalui penerapan standar pelayanan yang mengacu ISO 9001:2008 tentang sistem manajemen mutu yang secara simultan pelayanan satu atap tersebut akan diterapkan di seluruh Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- Dalam rangka pencapaian opini BPK Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) pada awal bulan Juni 2013, diperintahkan kepada para Kepala UPT dan Kepala Satker untuk menyelesaikan/ menindaklanjuti temuan dimaksud dan akan segera diterbitkan instruksi Dirjen Perhubungan Laut terkait percepatan penyelesaian tindak lanjut hasil temuan BPK, BPKP dan Itjen.
- Sebagai tindak lanjut turunan dari amanah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, saat ini sedang dilakukan pembahasan Rancangan Peraturan Pemerintah dan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan untuk segera dilakukan proses penetapannya, meliputi :
 - a. RPP tentang Penjaga Laut dan Pantai;
 - b. RPP tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
 - c. Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP) tentang Kepelautan dan Fasilitas Kesehatan Kapal Penumpang.
 - d. RPM tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.



- e. RPM tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional/TKN.
- f. RPM tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan.
- g. RPM tentang Pengukuran Kapal
- h. RPM tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun Kapal dan Pengawasan Pembangunan Kapal.
- i. RPM tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan Ke Kapal.
- j. RPM tentang Persyaratan Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan.
- k. RPM tentang Salvage, Pekerjaan Bawah Air dan Penyelam.
- l. RPM tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- m. RPM tentang Konsesi dan Kerjasama.
- n. RPM tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.
- o. RPM tentang Garis Muat dan Pemuatan.
- p. RPM tentang Keagenan Awak Kapal.
- q. RPM tentang Penyelenggaraan Keagenan Kapal.
- Kerja Sama Luar Negeri
 - a. Pencalonan Kembali Indonesia Sebagai Anggota Council (Dewan) IMO periode 2013-2015. Indonesia akan mencalonkan kembali sebagai anggota Council IMO periode 2013-2015 pada sidang Assembly IMO ke-28 yang akan diselenggarakan pada tanggal 25 November s.d 4 Desember 2013 di Kantor Pusat IMO di London, Inggris.
 - b. Penyelenggaraan Voluntary IMO Member State Audit Scheme (VIMSAS) 2013. Setelah pelaksanaan self assesment VIMSAS yang dilakukan Ditjen Hubla dengan hasil berupa Corrective Action Plan (CAP) dan Corrective Action (CA) menjadi pedoman pemerintah untuk diaudit IMO, di Tahun 2013 Ditjen Hubla akan melaksanakan Voluntary Audit setelah surat permohonan Indonesia untuk diaudit



kepada Sekjen IMO diterima dan dapat dilaksanakan di tahun 2013 ini.

- c. Penyelenggaraan Sidang TTEG ke-38, Sidang Cooperative Forum (CF) ke-6 dan Sidang Project Coordination Committee (PCC) ke-6. Sidang Tripartite Technical Experts Group (TTEG) ke -38, Sidang Cooperative Forum (CF) ke-6 dan Sidang Project Coordination Committee (PCC) ke-6 akan diselenggarakan Indonesia sebagai tuan rumah dari 3 Negara Pantai secara bergilir. Berdasarkan hasil sidang tahun 2012, Sidang TTEG-38, CF-6, dan PCC-6 akan diselenggarakan di Bali di bulan September 2013

2.4 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1. Bidang Angkutan di Perairan

Beberapa permasalahan utama dalam penyelenggaraan transportasi nasional khususnya bidang angkutan di perairan adalah sebagai berikut:

- Belum adanya kesamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait selama ini;
- Pelayanan terhadap kegiatan angkutan laut belum mencapai standar yang ditetapkan disebabkan karena antara lain terbatasnya fasilitas pelabuhan serta pelayanan yang belum optimal;
- Belum terwujudnya kemitraan antara pemilik barang dan pemilik kapal (*Indonesia's Sea Transportation Incorporated*) untuk pelaksanaan kontrak pengangkutan jangka panjang / *Long Term Time Charter* (LTTC);
- Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang *slow yielding* dan *high risk*);



- Banyaknya kapal asing yang beroperasi di dalam negeri berpengaruh pada meningkatnya aksi penyelundupan;
- Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya;
- Kebijakan pembatasan pelabuhan untuk impor (saja) karena pelabuhan impor rawan penyelundupan, sementara itu pelabuhan ekspor sangat dibutuhkan secara maksimal untuk meningkatkan produk dalam negeri;
- Syarat perdagangan (*Term of Trade*) kurang menguntungkan;
- Belum terlaksananya Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait di dalam memanfaatkan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional;
- Pembangunan kapal perintis saat ini hanya didasarkan pada tipe-tipe kapal yang sudah ada standarnya seperti kapal 350 DWT, 500 DWT dan 750 DWT. Seharusnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melakukan studi terlebih dahulu kapal-kapal jenis apa yang cocok untuk daerah/wilayah tertentu. Kapal-kapal tersebut sesuai kebutuhan bisa berupa: kapal Ro-Ro, kapal *two in one* (barang dan penumpang), kapal *three in one* (truk, barang dan penumpang), kapal fery (kapasitas penumpang sedikit / duduk, jarak pendek tapi cepat), dll;
- Selama ini tidak ada pengukuran kinerja pengukuran *out come* dari setiap penambahan kapasitas sehingga tidak pernah diketahui manfaat dari pembiayaan.

2. Bidang Kepelabuhanan

Beberapa permasalahan utama dalam penyelenggaraan transportasi nasional khususnya bidang Kepelabuhanan adalah sebagai berikut:



- Dampak dari pelaksanaan otonomi daerah terdapat beberapa daerah ingin membangun pelabuhan dengan pendekatan lokal yang tidak sesuai dengan hirarki fungsi pelabuhan berdasarkan Tatanan Kepelabuhanan Nasional (TKN), sehingga dikhawatirkan akan menimbulkan inefisiensi dalam investasi dan melemahkan daya saing pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dalam menghadapi persaingan global;
- Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia meskipun telah ditetapkan peran dan fungsinya sebagai pelabuhan internasional, nasional, regional, dan lokal pada umumnya belum dilengkapi *master plan* atau Daerah Lingkungan Kerja/Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKr/DLKP) sebagai salah satu dasar hukum yang kuat untuk menjamin kepastian berusaha dan berinvestasi bagi para investor;
- Belum adanya inventarisasi mengenai panjang jaringan alur pelayaran nasional sebagai bahan untuk memprediksi kebutuhan pembangunan infrastruktur transportasi laut;
- Dengan telah ditetapkan *master plan* atau DLKr/DLKP diharapkan adanya jaminan hukum yang mengatur kepastian lahan, kepastian usaha dan investasi;
- Banyaknya instansi terkait di pelabuhan yang masih memerlukan keterpaduan pelayanan (*one stop service*), kondisi prasarana yang terbatas, dan tingkat pelayanan yang rendah, sehingga mengakibatkan pelayanan belum optimal dan waktu tunggu (*port days/waiting time*) kapal di pelabuhan menjadi tinggi;
- Disamping itu, kemampuan penyelenggara pelabuhan dalam menyediakan dana untuk investasi semakin terbatas akibat terjadinya krisis ekonomi yang berkepanjangan serta keterbatasan dana pemerintah untuk melaksanakan pembangunan dan pemeliharaan pelabuhan;



- Pelayanan pelabuhan belum mencapai tingkat pelayanan yang optimal, antara lain ditunjukkan dengan tingkat *Waiting Time* kapal yang tinggi dan rendahnya produktifitas bongkar muat barang di pelabuhan (*Port Productivity*) rendah;
- Pelaksanaan pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan diharapkan dapat dirasakan secara merata pada wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), namun pada kawasan tertentu seperti Kawasan Timur Indonesia dan pada daerah perbatasan, prasarana dan sarana pelabuhan yang ada masih belum memadai atau bahkan sama sekali tidak tersedia aksesibilitas ke lokasi pelabuhan sehingga mengakibatkan terkendalanya pelayanan operasional pelabuhan;
- Pada lokasi pelabuhan-pelabuhan tertentu sering terjadi kecelakaan kapal karena tingkat frekuensi lalu-lintas kapal telah meningkat dengan pesat;
- Kapasitas terpasang di pelabuhan menurun karena kurangnya dana investasi untuk pengembangan pelabuhan agar dapat memenuhi standar kegiatan pelayanan minimum.

3. Bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Beberapa permasalahan utama dalam penyelenggaraan transportasi nasional khususnya bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah sebagai berikut:

- Masih tingginya tingkat kecelakaan, musibah, dan perompakan (*piracy and armed robbery*) kapal di laut;
- Rendahnya kualitas kapal karena sebagian besar usia kapal-kapal berbendera Indonesia telah tua;
- Rendahnya kesadaran pengusaha kapal berinventasi untuk peralatan keselamatan di kapal;



- Terbatasnya fasilitas *docking* sehingga banyak kapal yang harus menunda kewajiban *docking*-nya;
- Masih kurangnya tenaga pengajar yang memenuhi persyaratan (terutama pada Diklat Kepelautan swasta);
- Penyediaan alat peraga/simulator yang masih kurang (terutama pada Diklat Kepelautan swasta);
- Terbatasnya kapal-kapal untuk praktek laut bagi kadet, sehingga banyak kadet yang tertunda/terhambat praktek lautnya;
- Tingkat keandalan SBNP belum memenuhi rekomendasi *International Association of Lighthouse Authorities* (IALA) dan tingkat kecukupan SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) masih rendah sehingga Perairan Indonesia berpotensi untuk tetap menyandang predikat *Unreliable Area*;
- Kecepatan deteksi dan respon terhadap kelainan SBNP maupun antisipasi terhadap kehilangan peralatan SBNP masih sangat rendah sehingga sulit untuk mempertahankan dan meningkatkan keandalan SBNP;
- Belum dipenuhinya jumlah Stasiun Radio Pantai GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) sebagaimana yang direkomendasikan IMO (*International Maritime Organization*) dalam *GMDSS Handbook* dapat mengakibatkan rendahnya kepercayaan masyarakat pelayaran akan kemampuan respon terhadap marabahaya di perairan Indonesia;
- Terbatasnya fasilitas, peralatan maupun SDM di bidang Telekomunikasi Pelayaran mengakibatkan belum optimalnya jam layanan Stasiun Radio Operasional Pantai (SROP) Indonesia dalam memenuhi kebutuhan lalu-lintas pelayaran yang ada;
- Indonesia belum memiliki Stasiun VTMS (*Vessel Traffic Management Services*) dan VTIS (*Vessel Traffic Identification System*) yang cukup, khususnya pada titik-titik penting dan pintu masuk perairan



Indonesia dalam rangka antisipasi dampak globalisasi dan adanya Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI);

- Untuk mendukung pelaksanaan *ISPS (International Ship and Port Security) Code* tersebut dibutuhkan sistem dan peralatan keamanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan, yang saat ini masih sangat terbatas;
- Kapal pandu dan kapal tunda di beberapa pelabuhan masih kurang memenuhi persyaratan, baik dalam jumlah maupun kondisi teknisnya;
- Kapal patroli penjagaan dan penyelamatan dan KPLP yang dimiliki saat ini masih kurang memadai baik dari segi jumlah maupun kondisi teknis dibandingkan dengan luas wilayah perairan yang harus dilayani;
- Terjadinya gangguan ketertiban dan keamanan di pelabuhan serta di atas kapal yang berada di pelabuhan, sebagai akibat belum diterapkannya ketentuan *ISPS Code* secara konsisten;
- Terjadinya pencurian atau perampokan di atas kapal yang berada di luar perairan pelabuhan, bahkan sampai menjurus ke tindak pembajakan kapal;
- Terjadinya tumpahan minyak di laut yang disebabkan tindakan pelanggaran oleh kapal yang membuang limbah tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- Adanya kecenderungan untuk menggunakan perairan Indonesia sebagai tempat pembuangan bangkai kapal;
- Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan ilegal di perairan Indonesia (*illegal logging*, penangkapan ikan, survei dll);
- Sistem patroli yang belum terkoordinasi antara patroli laut dengan patroli di pelabuhan;
- Banyaknya kasus pelanggaran pelayaran yang belum atau tidak ditindak secara tegas sampai tuntas;



- Lemahnya hubungan tata kerja antar pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai (PLP) maupun antara pangkalan-pangkalan PLP dengan para Adpel/Kanpel;
- Lemahnya pengamanan daerah perairan tertentu, seperti Selat Malaka dan Selat Singapura, sehingga ada keinginan beberapa negara lain untuk ikut campur tangan dalam bidang pengamanan;
- Sebagian besar Lembaga Diklat Kepelautan belum mendapat *approval* sesuai dengan standar *STCW* Tahun 1998 sehingga Sumber Daya Manusia yang diluluskan harus mengikuti ujian tambahan di Lembaga-Lembaga Diklat yang sudah mendapat persetujuan.

4. Bidang Perlindungan Lingkungan Maritim

Beberapa permasalahan utama dalam penyelenggaraan transportasi nasional khususnya bidang Perlindungan Lingkungan Maritim adalah sebagai berikut:

- Perlengkapan MARPOL pada umumnya tidak dimiliki Adpel dan Kanpel namun dimiliki oleh Pertamina/perusahaan minyak asing lainnya yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia;
- Kelemahan pengawasan terhadap pembuangan limbah di kolam pelayaran;

5. Bidang Sumber Daya Manusia

Kondisi Sumber Daya Manusia (SDM) sub sektor transportasi laut pada saat ini dihadapkan pada beberapa masalah utama sebagai berikut:

- Kualitas dan profesionalisme SDM kurang didukung pendidikan dan keterampilan yang memadai;
- Distribusi SDM transportasi laut tidak merata, khususnya di wilayah terpencil, pulau-pulau kecil dan perbatasan negara;
- Kualitas SDM di perusahaan pelayaran nasional kurang profesional;



- Rendahnya kegiatan pemasaran dan kerjasama antara pengelola pelabuhan nasional dengan pelabuhan-pelabuhan yang lebih maju dan perusahaan pelayaran asing;
- Rendahnya informasi dan sosialisasi yang diterima masyarakat tentang sistem dan prosedur pelayanan kepelabuhanan dan keselamatan pelayaran baik di laut maupun di pelabuhan;
- Terbatasnya jumlah tenaga penyelam dan SAR Laut sebagai ujung tombak penanggulangan kecelakaan di laut;
- Perbaikan remunerasi agar didapatkan tenaga handal yang diakui secara nasional.

6. Permasalahan Umum Transportasi Laut

Permasalahan umum Transportasi Laut antara lain :

- Kendala sarana dan prasarana untuk meningkatkan daya saing perekonomian nasional dan memberikan pelayanan kepada masyarakat secara merata kurang tersedia dan terpelihara sarana dan prasarana sehingga tidak dapat berfungsi optimal. Hal ini disebabkan terkait dengan pembiayaan, investasi sarana dan prasarana saat ini masih jauh dari kebutuhan investasi.
- Penyelenggaraan transportasi masih terpusat di beberapa daerah saja, dan adanya keterbatasan pendanaan pembangunan di sektor transportasi. Dalam hal pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi banyak mengalami "*backlog*" Hal ini terjadi karena belum optimalnya sistem perencanaan dan pengoperasian, serta masih kurang jelasnya pemisahan fungsi *regulator*, *owner*, dan *operator* dalam pelaksanaan pelayanan transportasi.
- Terbatasnya jumlah dan buruknya kondisi sarana dan prasarana transportasi mengakibatkan tingginya biaya transportasi barang dan penumpang serta menurunnya keselamatan transportasi.



- Pembangunan dan pengembangan transportasi masih terpusat di beberapa wilayah dan perkotaan sehingga terjadi ketimpangan pelayanan transportasi antarwilayah perkotaan dan perdesaan.
- Kebijakan dan perencanaan transportasi masih bersifat parsial baik sektoral maupun kedaerahan, dan belum terintegrasi secara lintas sektor dan lintas wilayah. Kepentingan daerah dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi masih dominan.
- Pendanaan untuk pemeliharaan prasarana terbatas, prasarana yang telah dibangun memerlukan pendanaan untuk pemeliharaan agar dapat mempertahankan tingkat pelayanannya. Selama ini pendanaan pemerintah dalam investasi sarana dan prasarana transportasi masih sangat dominan, padahal kemampuan pemerintah sangat terbatas.
- Peran swasta dan masyarakat masih belum optimal karena peningkatan KPS masih terkendala kerangka hukum dan peraturan untuk meningkatkan investasi swasta masih belum memadai seperti kebijakan tarif yang memperhatikan kelayakan investasi, serta sistem konsesi, pembagian risiko antara pemerintah dan investor serta pola kompetisi masih belum menarik investasi swasta.
- Aksesibilitas pelayanan transportasi bagi masyarakat di perdesaan rendah, sehingga terjadi kesulitan dalam memasarkan hasil produksinya.

7. Prioritas Pembangunan Transportasi Laut

Prioritas Pembangunan Transportasi Laut meliputi:

- penyediaan infrastruktur dasar agar dapat menjamin baik keberlangsungan fungsi masyarakat maupun dunia usaha dalam rangka mewujudkan kesejahteraan, memperkecil kesenjangan, dan mewujudkan keadilan. Infrastruktur dasar merupakan sarana prasarana yang harus disediakan oleh pemerintah karena tidak



memiliki aspek komersial, sedangkan infrastruktur yang memiliki nilai komersial diharapkan dibiayai melalui partisipasi pihak swasta ataupun masyarakat melalui mekanisme unbundling maupun dual track strategy.

- Penyediaan infrastruktur dasar diprioritaskan untuk menjamin akses masyarakat terhadap jasa kegiatan infrastruktur,
- Dalam rangka meningkatkan daya saing produk nasional, penyediaan sarana dan prasarana diprioritaskan pada terjaminnya kelancaran distribusi barang, jasa, dan informasi, diantaranya adalah dengan melakukan penataan sistem logistik nasional
- Berdasarkan kondisi sarana dan prasarana di atas, maka prioritas bidang pembangunan sarana dan prasarana lima tahun ke depan adalah pertama, menjamin ketersediaan infrastruktur dasar untuk mendukung peningkatan kesejahteraan, yang difokuskan pada peningkatan pelayanan sarana dan prasarana sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM).
- Ketersediaan infrastruktur dasar sesuai dengan tingkat kinerja yang telah ditetapkan, dengan indikator presentase tingkat pelayanan sarana dan prasarana
- Menjamin kelancaran distribusi barang, jasa, dan informasi untuk meningkatkan daya saing produk nasional, yang difokuskan untuk:
(i) mendukung peningkatan daya saing sektor riil
- meningkatkan kerjasama pemerintah dan swasta (KPS).





BAB III

ISU-ISU STRATEGIS

SUB SEKTOR TRANSPORTASI LAUT

3.1. PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN LAUT DI KAWASAN PERBATASAN DAN RAWAN BENCANA TAHUN 2010-2014

1. Pengelolaan Batas Wilayah Negara (BWN) dan Kawasan Perbatasan (KP) pada hakikatnya melibatkan seluruh sektor terkait dan memerlukan partisipasi aktif pemerintah daerah sehingga diperlukan keselarasan gerak-langkah antarsektor dan antara pusat-daerah.
2. Saat ini telah dibentuk Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) yang mempunyai tugas menetapkan kebijakan program pembangunan perbatasan, menetapkan rencana kebutuhan anggaran, mengoordinasikan pelaksanaan, dan melaksanakan evaluasi dan pengawasan terhadap pengelolaan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan (Perpres No.12/2010 tentang BNPP Pasal 3)
3. Salah satu fungsi yang diselenggarakan BNPP untuk melaksanakan tugas tersebut adalah penyusunan dan penetapan rencana induk dan rencana aksi pembangunan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan (Perpres No.12 Tahun 2010 tentang BNPP Pasal 4a). Rencana Induk dan Rencana Aksi menjadi instrumen untuk melakukan sinkronisasi antar sektor dan antar pusat-daerah.
4. Adapun pelaksana teknis pembangunan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan dilakukan Kementerian, Lembaga Pemerintah Non Kementerian, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai dengan tugas dan fungsinya berdasarkan rencana induk dan rencana aksi pembangunan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan yang ditetapkan oleh BNPP (Perpres No.12/2010 tentang BNPP Pasal 5 ayat 1)



5. Sebanyak 60 Program di 29 K/L pada RPJMN 2010-2014 terkait dengan penanganan isu-isu di kawasan perbatasan dalam aspek penanganan batas negara; pertahanan, keamanan, dan penegakan hukum; sosial budaya; ekonomi; infrastruktur; lingkungan; maupun kelembagaan.

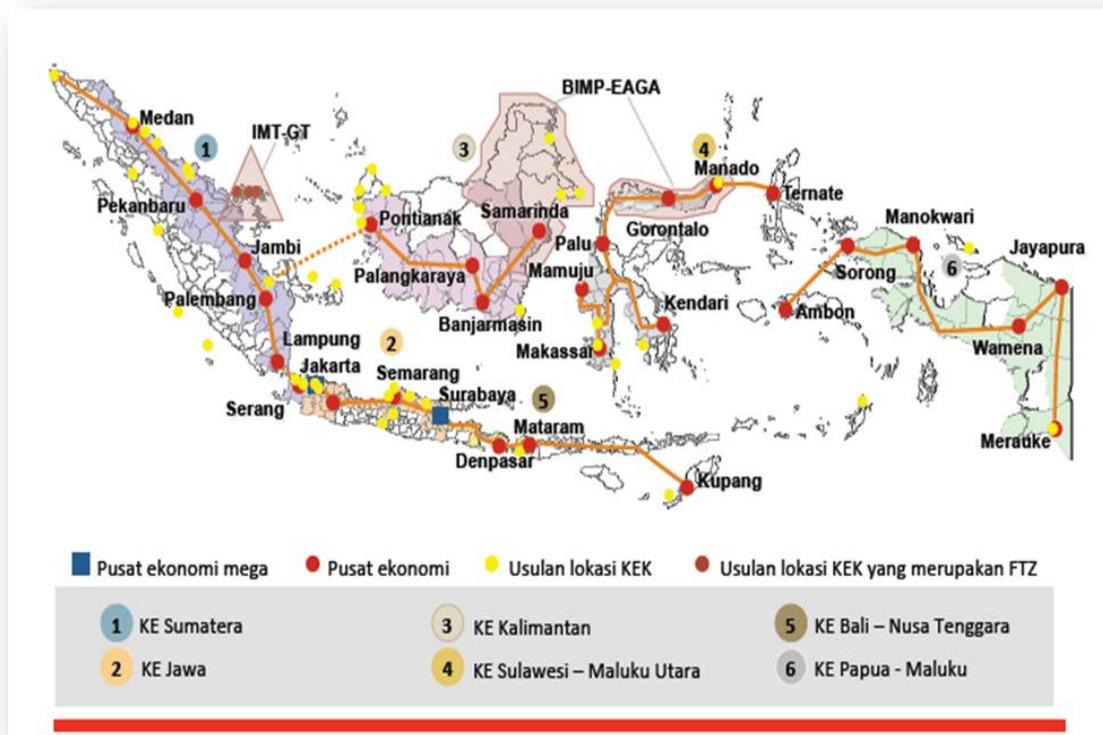
Sasaran pembangunan transportasi laut di kawasan perbatasan tahun 2010 - 2014 adalah

- 1) Mewujudkan kelancaran penyelenggaraan jasa transportasi laut termasuk pelayanan keperintisan terutama di Kawasan Daerah Tertinggal;
- 2) Memperluas pelayanan prasarana dan sarana transportasi laut di seluruh wilayah Indonesia;
- 3) Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi laut, termasuk

3.2. MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA (MP3EI) PADA 6 KORIDOR PEMBANGUNAN

Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia merupakan langkah awal untuk mendorong Indonesia menjadi negara maju dan termasuk 10 negara besar didunia pada tahun 2025 dan 6 negara besar pada tahun 2050 dimana ditunjukkan dengan pertumbuhan ekonomi tinggi yang inklusif, berkeadilan, dan berkelanjutan. Untuk mencapai hal tersebut, diharapkan pertumbuhan ekonomi riil rata-rata 7% - 8% per tahun secara berkelanjutan.

Tujuan dari pelaksanaan MP3EI adalah untuk mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi melalui pengembangan dan program utama yang meliputi sektor industri manufaktur, pertambangan, pertanian, kelautan, pariwisata, telekomunikasi, energi dan pengembangan kawasan strategis nasional yang kemudian didistribusikan secara merata dengan difokuskan dengan pengembangan pada setiap masing-masing koridor yang terdiri dari Koridor Sumatera, Koridor Jawa, Koridor Kalimantan, Koridor Sulawesi, Koridor Bali-Nusa Tenggara dan Kordidor Papua Maluku.



Gambar 3.1
Konsep Pengembangan 6 Koridor pada MP3I

Untuk itu melalui MP3EI, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berkontribusi dan berperan aktif dalam menyukseskan program nasional tersebut berupa dukungan pembangunan pada sub sektor transportasi laut secara menyeluruh dan komprehensif di seluruh koridor pembangunan yaitu Koridor Sumatera, Koridor Jawa, Koridor Kalimantan, Koridor Sulawesi, Koridor Bali-Nusa Tenggara dan Koridor Papua Maluku. Adapun dukungan terhadap pengembangan ekonomi Indonesia di setiap koridornya dapat dilihat sebagai berikut:

PENENTUAN KONSEP GERBANG PELABUHAN

KEPUTUSAN TIM PENYUSUN MASTERPLAN P3EI

LATAR BELAKANG

- Lemahnya sistem logistik nasional, terutama yang terkait dengan pola logistik ekspor impor
 - Pelabuhan Batam yang belum berfungsi secara optimal
 - Dari 25 pelabuhan utama nasional, tidak ada satupun mempunyai kemampuan sebagai global hub port
- Pelabuhan Laut Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak sudah mengalami *over-capacity*

TUJUAN PENCAPAIAN

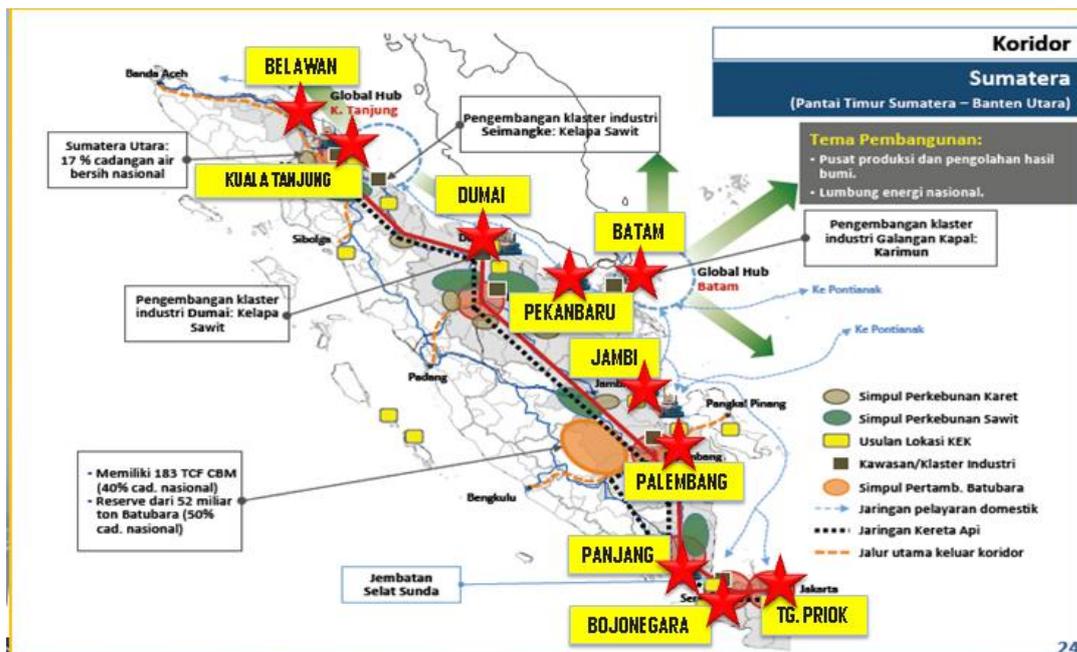
- Menurunnya beban logistik yang selama ini terpusat di Pulau Jawa (*inner island*)
 - Mendistribusikan secara merata ke pusat-pusat hub internasional
- Mempercepat pemerataan (perluasan pembangunan ekonomi)
- Penerapan azas *Cabotage* dengan lebih optimal
- Pemanfaatan ekonomis Selat Malaka & tiga Arus Laut Kepulauan Indonesia secara lebih optimal

KONSEP & LOKASI GLOBAL HUB DI BARAT DAN TIMUR INDONESIA

Penetapan dua pelabuhan hub internasional sebagai pintu gerbang laut, satu di Bagian Barat Indonesia dan satu di Bagian Timur Indonesia :

- 1) PELABUHAN KUALA TANJUNG (BARAT)
- 2) PELABUHAN BITUNG (TIMUR)

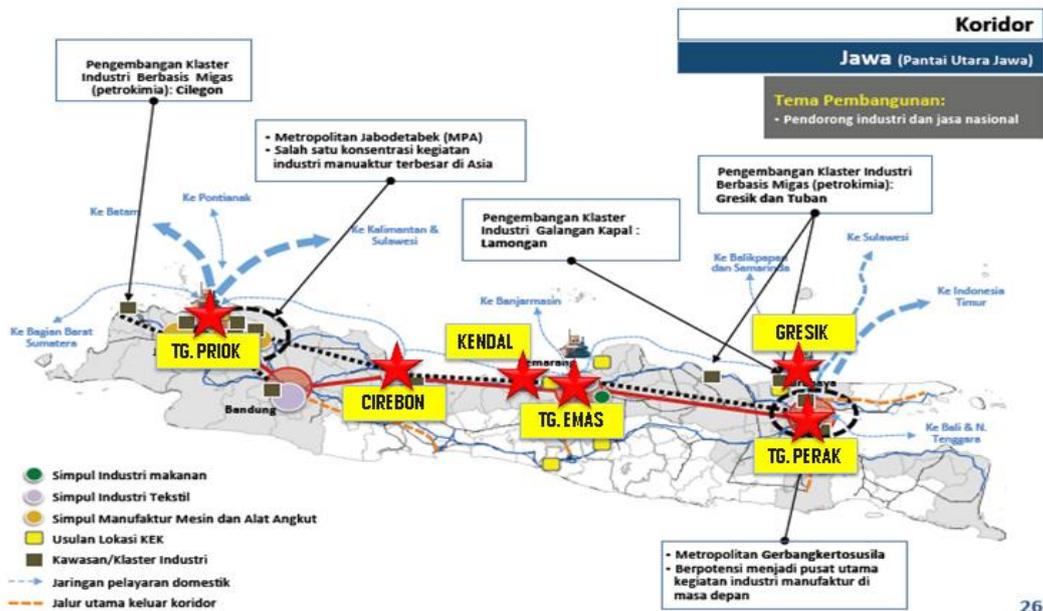
Konsep Penentuan Gerbang Pelabuhan



KORIDOR	CLUSTER	NAMA PELABUHAN	FASILITAS	HIERARKHI DALAM TKN	KEGIATAN TA.2011
Eastern Sumatra-North West Java corridor (ESNWWJ)	Medan	Pelabuhan Belawan	Demaga I : 500 m ² , Demaga II : 350 m ² , Demaga Belawan Lama : 602,6 m ² , Bulk Term : 350 m ² , Pass berth : 215 m ² , CFS : 7.300 m ² , Gudang : 70.000 m ² , Lapangan Penumpukan : 96.915 m ² , Cont. Yard : 95.000 m ² , Terminal Penumpang : 7.605 m ²	Pelabuhan Utama	Pengembangan Pelabuhan, Pagu 25 M
		Pelabuhan Kuala Tanjung	Demaga I : 200 m ² , Demaga II : 231 m ² , Demaga Umum : 80 m ²	Pelabuhan Pengumpul	-
		Pelabuhan Dumai	Demaga Multi Purpose : 400 m ² , Demaga Lama : 348 m ² , Demaga Kependuan : 40 m ² , Demaga Seismik : 60 m ² , Demaga Kayu Seismik : 45 m ² , Lapangan Penumpukan : 30.000 m ² , Terminal Penumpang : 640 m ² , Terminal Penumpang Transit : 360 m ²	Pelabuhan Utama	Pengembangan Faspel, Pagu 54 M
	Pekanbaru	Pelabuhan Pekanbaru (Pekanbaru)	Demaga Turap Baja : 146 m ² , Demaga I : 40 m ² , Demaga II : 56 m ² , Demaga III : 40 m ² , Gudang I : 720 m ² , Gudang II : 600 m ² , Gudang III : 600 m ² , Lapangan Penumpukan I : 3.250 m ² , Lapangan Penumpukan II : 2.000 m ² , Terminal Penumpang : 188 m ²	Pelabuhan Pengumpul	-
		Pelabuhan Tg. Buton	-	Pelabuhan Pengumpul	Pembangunan Faspel, Pagu 24 M
	Palembang	Pelabuhan Palembang	Demaga I : 376 m ² , Demaga II : 266 m ² , Demaga Perahu Layar : 280 m ² , Kolam Pelabuhan : 20 Ha, Gudang : 8.812 m ² , Lapangan Penumpukan : 47.000 m ² , Terminal Penumpang : 398 m ² , Kantor : 2.156 m ²	Pelabuhan Utama	Pengerukan alur pelayaran, Pagu 28 M
	Jambi	Pelabuhan Jambi (Jambi)	Demaga Ferrocement I : 67 m ² , Demaga Ferrocement II : 67 m ² , Demaga Ferrocement III : 67 m ² , Gudang : 2.040 m ² , Lapangan Penumpukan : 21.565 m ² , Lapangan Kontainer : 5.200 m ²	Pelabuhan Pengumpul	Pengerukan alur pelayaran, Pagu 8 M
	Lampung	Pelabuhan Panjang (Lampung)	Demaga Beton 2440 m ² , Terminal Penumpang 100.793 m ²	Pelabuhan Utama	-
	Serang	Pelabuhan Serang (Bojanegara)	-	Pelabuhan Utama	-
		Pelabuhan Tg. Priok (Jakarta)	D. Breakbulk : 5.910 m ² , D. Drybulk : 1.300 m ² , D. Liquidbulk : 990 m ² , D. Container : 1.180 m ² , D. UTPK I : 820 m ² , D. UTPK II : 360 m ² , D. UTPK III : 450 m ² , D. Ro-Ro : 250 m ² , Gudang (lini I) : 18.108 m ² , Gudang (lini II) : 2.911 m ² , CFS : 42 Ha, L. Pnpg : 2.599 Ha., L. Pnpg container : 20 ha, L. Pnpg (lini I) : 283.793 m ² , UTEP : 15.000m ² , TPK I : 195.000 m ² , TPK II : 58.000 m ²	Pelabuhan Utama	Pembangunan Urgent Rehabilitation of Tg. Priok Port, Pagu 214 M



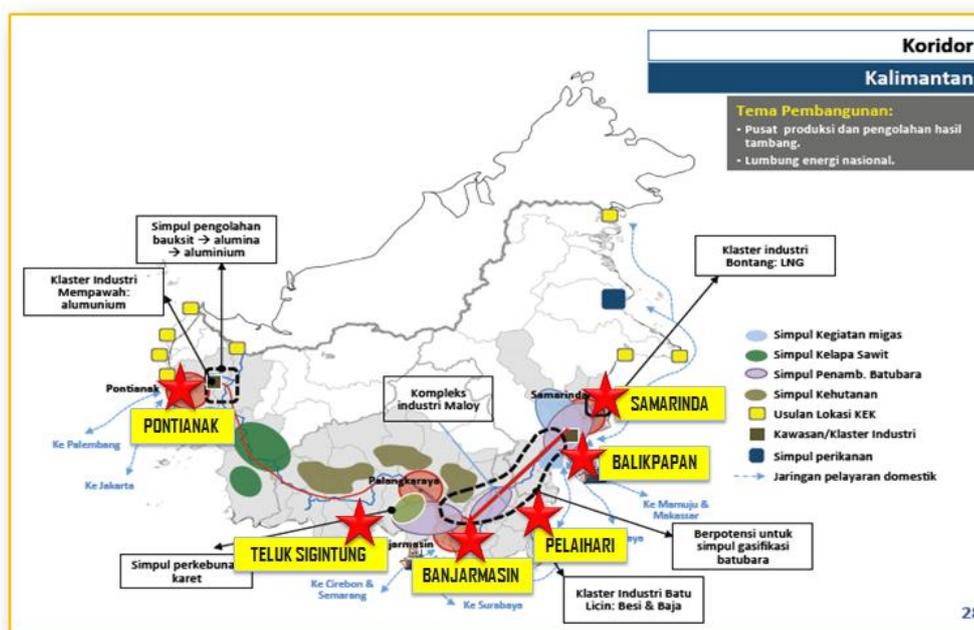
Dukungan Sub Sektor Perhubungan Laut pada Koridor Sumatera



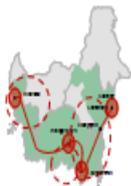
KORIDOR	CLUSTER	NAMA PELABUHAN	FASILITAS	HIERARKHI DALAM TKN	KEGIATAN TA. 2011
Northern Java corridor	Jakarta	▪ Pelabuhan Tg. Priok (Jakarta)	D. Breakbulk : 5.910 m ² , D. Drybulk : 1.300 m ² , D. Liquidbulk : 990, D. Container : 1.180 m ² , D. UTPK I : 820 m ² , D. UTPK II : 360 m ² , D. UTPK III : 450 m ² , D. Ro-Ro : 250 m ² , Gudang (lini I) : 18.108 m ² , Gudang (lini II) : 2.911 m ² , CFS : 42 Ha, L. Pnpk : 2.599 Ha., L. Pnpk container : 20 ha, L. Pnpk (lini I) : 283.793 m ² , UTEP : 15.000 m ² , TPK I : 195.000 m ² , TPK II : 58.000 m ²	Pelabuhan Utama	Pembangunan Urgent Rehabilitation of Tg. Priok Port, Pagu 214 M
		▪ Pelabuhan Cirebon (Cirebon)	Dermaga Kolam I : 178.5 m ² , Dermaga Kolam II : 885 m ² , Dermaga Pelra : 150 m ² , Gudang : 16.160 m ² , Lapangan Penumpukan : 38.354 m ²	Pelabuhan Pengumpul	-
	Semarang	▪ Pelabuhan Tg. Emas	Dermaga I : 605 m ² , Dermaga II : 320 m ² , Dermaga III : 496 m ² , Dermaga IV : 145 m ² , Kolam Pelabuhan : 17.800 Ha, Gudang : 41.390 m ² , Lapangan Penumpukan : 97.063 m ² , Terminal Penumpang : 4.530 m ²	Pelabuhan Utama	→ Pelabuhan Kendal
		▪ Pelabuhan Kendal	-	Pelabuhan Pengumpul	Pembangunan Faspel, Pagu 15 M
	Surabaya	▪ Pelabuhan Tg. Perak (Surabaya)	Dermaga Intan : 100 m ² , D. Mirah : 640 m ² , D. Nilam Timur : 860 m ² , D. Berlian Utara : 140 m ² , D. Berlian Timur : 785 m ² , D. Berlian Barat : 700 m ² , Int'l Cont. Berth : 500 m ² , D. Jamrud Utara : 1.200 m ² , D. Jamrud Selatan : 800 m ² , D. Jamrud Barat : 160 m ² , D. Kalimas : 2.270 m ² , D. Perak : 140 m ² , CFS : 4.400 m ² , Gudang Mirah : 13.700 m ² , G. Nilam : 18.235 m ² , G. Dangerous Cargo : 4.500 m ² , G. Berlian Timur : 8.780 m ² , G. Berlian Barat : 9.166 m ² , G. Jamrud Tengah : 6.050 m ² , G. Jamrud Utara : 22.391 m ² , G. Jamrud Selatan : 23.495 m ² , G. Jamrud Barat : 2.896 m ² , G. Kalimas : 6.714 m ² , G. Perak : 8.788 m ²	Pelabuhan Utama	-
Gresik	▪ Pelabuhan Gresik	Dermaga Perintis : 865 m ² , Dermaga Conv. : 250 m ² , Dermaga Pass. : 290 m ² , Bulk Term : 30 m ² , Gudang : 1400 m ² , Lapangan Penumpukan : 6.880 m ²	Pelabuhan Pengumpul	-	



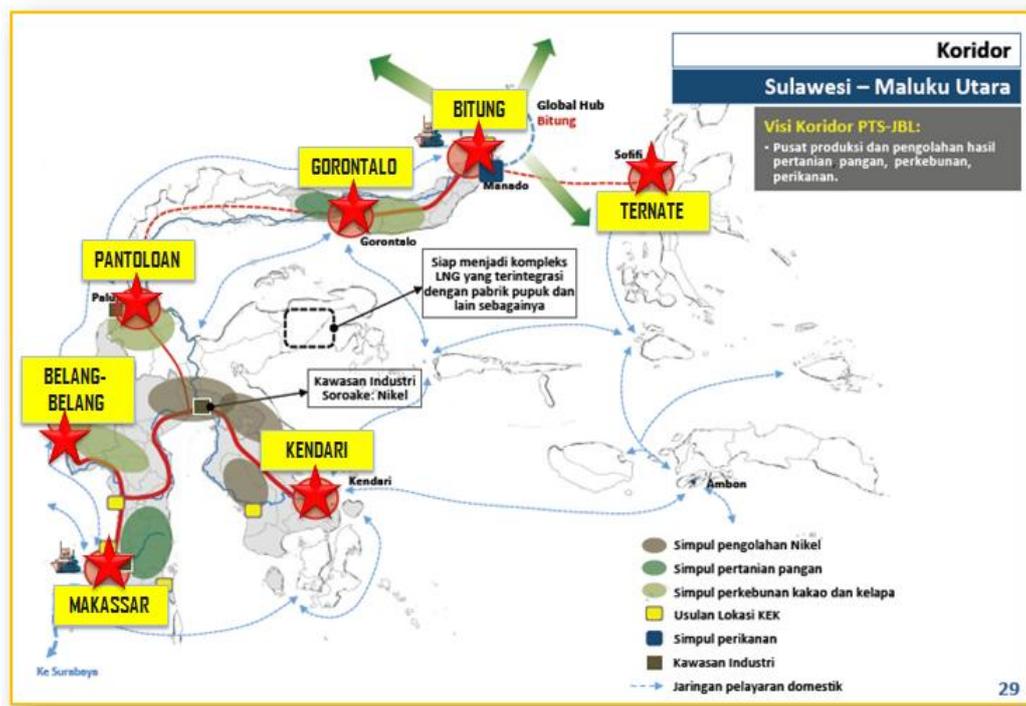
Dukungan Sub Sektor Perhubungan Laut pada Koridor Jawa



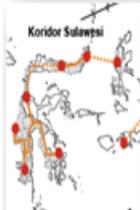
KORIDOR	CLUSTER	NAMA PELABUHAN	FASILITAS	HIERARKHI DALAMTKN	KEGIATAN TA. 2011
Kalimantan corridor	Pontianak	Pelabuhan Pontianak	Dermaga I: 125 m ² , Dermaga II: 75 m ² , Dermaga III: 117 m ² , Dermaga IV: 100 m ² , Dermaga V: 100 m ² , Dermaga VI: 90 m ² , Dermaga VII: 103 m ² , Dermaga VIII: 102 m ² ; Dermaga I: 125 m ² , Dermaga II: 75 m ² , Dermaga III: 117 m ² , Dermaga IV: 100 m ² , Dermaga V: 100 m ² , Dermaga VI: 90 m ² , Dermaga VII: 103 m ² , Dermaga VIII: 102 m ² ; Kolam Pelabuhan: 45 ha; Gudang: 8.090 m ² ; Lapangan Penumpukan: 47.171 m ² ; Terminal Penumpang: 2.000 m ² ; Kantor: 1.664 m ²	Pelabuhan Utama	Pengerukan Alur Pelayaran, Pagu 28 M
	Palangkaraya	Pelabuhan Teluk Sigintung	Dermaga I: 90 m; Gudang: 1000 m ² ; Lapangan Penumpukan: 480 m ²	Pelabuhan Pengumpul	Pembangunan Faspel, Pagu 80 M
	Banjarmasin	Pelabuhan Banjarmasin	Semi Cont Berth : 240 m ² ; Conv Berth : 590 m ² ; Bulk Term : 40 m ² ; Pass Berth : 70 m ² ; Pioneer Berth : 428 m ² ; Gudang : 12.430 m ² ; Lapangan Penumpukan : 21.900 m ² ; Terminal Penumpang : 2.110 m ²	Pelabuhan Utama	-
		Pelabuhan Pelaihari	-	Pelabuhan Pengumpul	-
	Samarinda	Pelabuhan Samarinda	Dermaga I: 320 m ² , Dermaga II: 100 m ² , Dermaga III: 428 m ² ; Gudang I: 2.450 m ² , Gudang II: 720 m ² ; Lapangan Penumpukan: 7.528 m ² ; Terminal Penumpang: 2.500 m ²	Pelabuhan Pengumpul	Pengerukan Alur Pelayaran, Pagu 28 M
	Balikpapan	Pelabuhan Balikpapan	Conv Berth : 320 m ² ; Pass Berth : 100 m ² ; Pioneer Berth : 428 m ² ; Gudang I: 2.450 m ² ; Gudang II: 720 m ² ; Lapangan Penumpukan : 7.528 m ² ; Terminal Penumpang : 2.500 m ²	Pelabuhan Utama	-



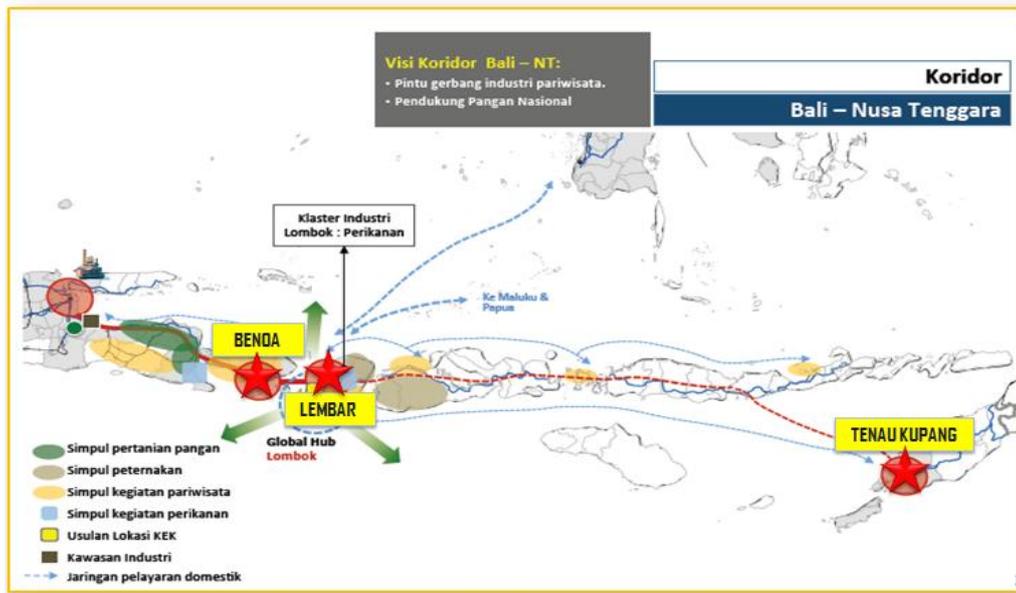
Dukungan Sub Sektor Perhubungan Laut pada Koridor Kalimantan



KORIDOR	CLUSTER	NAMA PELABUHAN	FASILITAS	HIERARKHI DALAM TKN	KEGIATAN TA. 2011
Sulawesi corridor	Makassar	▪ Pelabuhan Makassar	Dermaga : 2.550 m ² , Terminal Perumpang 3.500 m ²	Pelabuhan Utama	-
	Mamuju	▪ Pelabuhan Belang-Belang	Dermaga : 30 m ²	Pelabuhan Pengumpul	Pembangunan Faspel, Pagu 3 M
	Kendari	▪ Pelabuhan Kendari	Dermaga : 40 m ² .	Pelabuhan Pengumpul	Pembangunan Faspel, Pagu 28 M
	Palu	▪ Pelabuhan Pantoloan	Dermaga : 1.405 m ² , Lapangan Penumpukan 3.000 m ² .	Pelabuhan Pengumpul	-
	Gorontalo	▪ Pelabuhan Gorontalo	Dermaga : 200 m ² , Lapangan Penumpukan 2.000 m ² , Terminal Perumpang 2.000 m ²	Pelabuhan Pengumpul	Pembangunan Faspel, Pagu 18 M
	Manado	▪ Pelabuhan Bitung-Manado	Dermaga : 1.413 m ² , Lapangan Penumpukan 17.500 m ² , Terminal Perumpang 2.750 m ²	Pelabuhan Utama	Pembangunan Faspel, Pagu 30 M
	Ternate	▪ Pelabuhan Ternate	Dermaga I: 400 m ² , Dermaga II: 50 m ² , Gudang: 2.280 m ² ; Lapangan Penumpukan: 1.000 m ² ; Terminal Penumpang: 650 m ²	Pelabuhan Utama	Pembangunan Faspel, Pagu 10 M Pengerukan Alur Pelayaran, Pagu 16 M



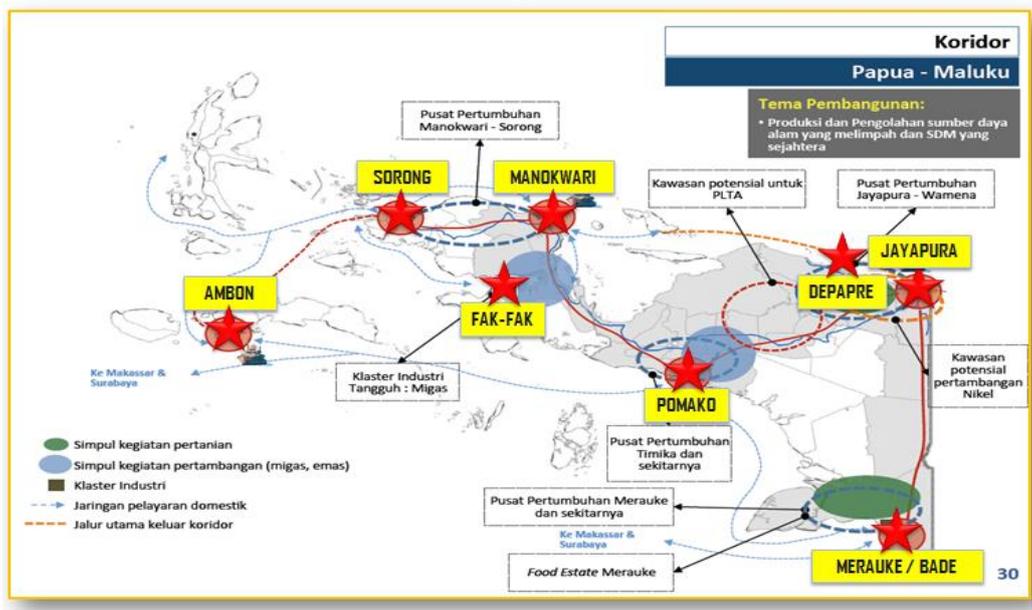
Dukungan Sub Sektor Perhubungan Laut pada Koridor Sulawesi – Maluku Utara



KORIDOR	CLUSTER	NAMA PELABUHAN	FASILITAS	HIERARKHI DALAMTKN	KEGIATAN TA.2011
East Java-Bali-NT corridor	Denpasar	▪ Pelabuhan Benoa (Bali)	Dermaga I: 186 m', Gudang: 1.614 m2, Lapangan Penumpukan: 6.400 m2, Terminal Penumpang: 1.400 m2	Pelabuhan Utama	Pengerukan Alur Pelayaran, Pagu 22,5 M
		▪ Pelabuhan Lembar (NTB)	Conv Berth : 218 m', Pass Berth : 120 m', Pioneer Berth : 200 m', Gudang : 720 m2, Lapangan Penumpukan : 12.750m2, Terminal Penumpang: 500 m2		
	Kupang	▪ Pelabuhan Bima (NTT)	Conv Berth : 100 m', Pioneer Berth : 100 m', Gudang : 400 m2, Lapangan Penumpukan : 2.000 m2, Terminal Penumpang : 300 m2	Pelabuhan Pengumpul	Pembangunan Faspel, Pagu 8 M
		▪ Pelabuhan Kupang (NTT)	Dermaga I: 150 m', Dermaga II: 140 m', Lapangan Penumpukan: 3.100 m2, Terminal Penumpang: 300 m2		



Dukungan Sub Sektor Perhubungan Laut pada Koridor Bali – Nusa Tenggara



KORIDOR	CLUSTER	NAMA PELABUHAN	FASILITAS	HIERARKHI DALAMTKN	KEGIATAN TA. 2011
PAPUA - MALUKU CORRIDOR	Manokwari	▪ Pelabuhan Manokwari	Dermaga Beton 2116 m ² , Lapangan Penumpukan 5.500 m ² , terminal penumpang 100 m ²	Pelabuhan Pengumpul	-
	Jayapura	▪ Pelabuhan Jayapura → Pelabuhan Depapre	Dermaga Beton 700 m ² , Lapangan Penumpukan 11.350 m ² , terminal penumpang 1.200 m ²	Pelabuhan Utama	Pembangunan Faspel Jayapura, Pagu 25 M Pembangunan Faspel Depapre, Pagu 20 M
	Merauke	▪ Pelabuhan Merauke	Dermaga Beton 150 m ² , Lapangan Penumpukan 14.200 m ² , terminal penumpang 240 m ²	Pelabuhan Pengumpul	-
		▪ Pelabuhan Bade	Dermaga Beton 50 m ² , Lapangan Penumpukan 400 m ²	-	Pembangunan Faspel Bade, Pagu 10 M
	Sorong	▪ Pelabuhan Sorong → Pelabuhan Arar	Dermaga Beton 1.970 m ² , Lapangan Penumpukan 1.350 m ² , terminal penumpang 2.000 m ²	Pelabuhan Utama	Pembangunan Faspel Sorong, Pagu 15 M Pembangunan Faspel Arar, Pagu 30 M
	Ambon	▪ Pelabuhan Ambon	Dermaga: 2000 m ² ; Lap. Penump.: 13.000 m ² ; Term. Penumpang: 100 m ²	Pelabuhan Utama	Pembangunan Faspel Ambon, Pagu 12 M



3.3. ANTISIPASI DAMPAK PERUBAHAN IKLUM PADA SUB SEKTOR TRANSPORTASI LAUT

Perubahan Iklim memberikan dampak yang cukup besar terhadap pembangunan sosial ekonomi Indonesia. Untuk itu strategi untuk mengarusutamakan isu perubahan iklim ke dalam perencanaan pembangunan nasional, termasuk koordinasi, sinergi, monitoring dan evaluasi merupakan tantangan dalam melakukan mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim.

Pemanasan global mengakibatkan perubahan iklim dan kenaikan frekuensi maupun intensitas kejadian cuaca ekstrim. Pemanasan global dapat menyebabkan perubahan yang signifikan dalam sistem fisik dan biologis seperti peningkatan intensitas badai tropis, perubahan pola presipitasi, salinitas air laut, perubahan pola angin, masa reproduksi hewan dan tanaman, distribusi spesies dan ukuran populasi, frekuensi serangan hama dan wabah penyakit, serta mempengaruhi berbagai ekosistem yang terdapat di daerah dengan garis lintang yang tinggi, lokasi yang tinggi, serta ekosistem-ekosistem pantai.



1. DAMPAK PERUBAHAN IKLIM

Terendahnya akses dan fasilitas dermaga akibat kenaikan muka air laut. Hal ini akan mempersulit akses menuju pelabuhan dan dermaga, yang pada akhirnya dapat menghambat pelayanan terhadap para pengguna jasa angkutan kapal laut sehingga aktivitas ekonomi terhambat dan mengakibatkan kerugian dari sisi finansial/ekonomis.

Peningkatan kerusakan dermaga dan fasilitas-fasilitas pelabuhan karena gelombang air laut yang tinggi, serta meningkatnya intensitas dan curah hujan. Dengan semakin tingginya intensitas dan curah hujan, serta tingginya gelombang air laut, resiko terjadinya kerusakan pada dermaga dan fasilitas-fasilitas lain yang ada di pelabuhan akan semakin cepat. Hal ini akan berdampak pada peningkatan biaya operasional untuk perawatan dan pemeliharaan fasilitas-fasilitas yang ada di pelabuhan termasuk dermaga.

Terganggunya aktivitas pelayaran kapal akibat cuaca buruk, perubahan arah angin, dan gelombang laut yang tinggi. Kondisi cuaca yang tidak memungkinkan, termasuk perubahan arah dan kecepatan angin serta tingginya gelombang laut, dapat menghambat aktivitas pelayaran dan mengganggu jadwal operasional kapal. Akibat kondisi cuaca yang buruk, Syahbandar dan pihak pengelola pelabuhan dapat menghentikan pengeluaran Surat Peretujuan Berlayar (SPB) bagi kapal-kapal yang ada di dermaga. Hal ini tentunya akan berdampak pada keberlanjutan pelayanan angkutan laut dan merugikan baik para pengguna jasa angkutan kapal laut maupun bagi pihak pengelola kapal dan pelabuhan.

Peningkatan resiko terjadinya kecelakaan kapal. Resiko terjadinya kecelakaan kapal akan meningkat akibat kondisi cuaca, angin, gelombang laut, dan curah hujan yang tidak bersahabat. Semakin seringnya kasus kecelakaan kapal yang terjadi akhir-akhir ini merupakan salah satu bukti nyata bahwa perubahan iklim telah berdampak negatif terhadap sektor transportasi laut dan berakibat fatal.

Perubahan pola navigasi dan alur pelayaran nasional, hal ini ditandai dengan perubahan arah dan kecepatan angin yang tidak menentu serta arus laut yang

berubah-ubah, telah memaksa terjadinya perubahan terhadap alur pelayaran nasional dan pola navigasi kapal. Hal ini dilakukan dalam rangka proses adaptasi/penyesuaian terhadap kondisi cuaca dan iklim pada saat ini.

Sebab alur pelayaran kapal nasional yang dulu merupakan alternatif jalur terbaik, bisa jadi kondisi dan karakteristik perairannya saat ini telah berubah dan tidak memungkinkan lagi untuk dilewati kapal-kapal nasional, sehingga perlu dicari alternatif dan jalur lain yang lebih aman untuk dilewati.

2. KEBIJAKAN DAMPAK PERUBAHAN IKLIM PADA SUB SEKTOR TRANSPORTASI LAUT

1) Kebijakan Adaptasi

Beberapa kebijakan terkait kebijakan adaptasi adalah sebagai berikut:

- a. Perubahan dan penyesuaian standar desain fasilitas pelabuhan;
- b. Perubahan *Master Plan* pelabuhan yang disesuaikan dengan kondisi iklim dan cuaca;
- c. Implementasi perbaikan sistem informasi dan navigasi kapal.

2) Kebijakan Mitigasi

Kebijakan mitigasi yang dilakukan dalam menghadapi perubahan iklim yang berpengaruh terhadap konstruksi dermaga dan fasilitas dermaga dengan antisipasi sebagai berikut:

- a. Peninggian elevasi dermaga serta fasilitas pelabuhan lain;
- b. Perlindungan terhadap jembatan, jalan, dan akses dermaga serta pelabuhan untuk menghindari terjadinya rendaman air laut;
- c. Perkuatan prasarana di pelabuhan dan penyediaan bangunan pelindung terhadap fasilitas dermaga dan sarana pelabuhan;
- d. Pengembangan teknologi hidrodinamik, mesin yang lebih efisien, dan penyesuaian desain fisik kapal sesuai karakteristik perairan;
- e. Penyesuaian alur dan jalur pelayaran kapal nasional dengan kondisi cuaca dan iklim pada saat ini;



- f. Penerapan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) yang lebih diperketat;
- g. Pelaksanaan program *Eco-Port*.

1. Langkah Kebijakan Mitigasi Emisi

Sebagian besar kota metropolitan dengan populasi penduduk yang besar (lebih dari 500.000 penduduk) mengalami permasalahan yang rumit terhadap angkutan perkotaan dan angkutan lokal. Permasalahan yang timbul adalah penyediaan sarana dan prasarana transportasi umum yang terbatas dan adanya ketidakseimbangan supply-demand yang akhirnya berdampak pada aktifitas masyarakat. Selain itu kondisi kurang layaknya transportasi umum baik dari sisi pelayanan maupun jumlah armada memberikan potensi perpindahan moda dari angkutan umum ke angkutan pribadi sehingga menimbulkan peningkatan kepemilikan dan pergerakan kendaraan pribadi.

Kebijakan adaptasi yang terkait dengan pengurangan emisi gas dengan kebijakan penggunaan energi alternatif, Standarisasi emisi gas buang melalui pengujian kendaraan bermotor.

Kebijakan mitigasi yang dilakukan dalam menghadapi pengurangan emisi gas, adalah sebagai berikut :

Pelaksanaan program *Eco-Port*

Program *Eco-Port* yang merupakan program untuk pembangunan pelabuhan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan, sangat mendukung upaya untuk mengurangi faktor pemicu perubahan iklim.

Program *Eco-Port* ini mencakup semua kegiatan yang ada di pelabuhan yang berpotensi mengakibatkan dampak dan penurunan terhadap kualitas lingkungan, antara lain :

- a) Peningkatan kualitas kebersihan daratan dan perairan kolam pelabuhan dari limbah sampah, sanitary, dan B3 (termasuk minyak);
- b) Peningkatan kebersihan, keteduhan dan keasrian lingkungan dalam kawasan pelabuhan;



- c) Peningkatan sarana pelayanan umum, keamanan, ketertiban, dan keselamatan umum;
- d) Peningkatan kapasitas kelembagaan pengelolaan lingkungan kawasan pelabuhan;
- e) Peningkatan Kinerja Pelayanan & Keselamatan Kerja di pelabuhan, berupa:
 - ✓ Penggunaan peralatan kapal dan bahan bakar alternatif yang lebih ekonomis dan ramah lingkungan;
 - ✓ Implementasi dan penerapan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam MARPOL untuk meminimalisir pencemaran terhadap lingkungan perairan;
 - ✓ Upaya penanggulangan keadaan darurat apabila terjadi kecelakaan kapal dan tumpahan minyak ke laut, agar tidak terjadi pencemaran air laut akibat minyak yang tumpah tersebut.
- f). Menyediakan Recieve Facilities (RF) di lingkungan Pelabuhan.

Dasar Hukum yang digunakan dalam pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat tersebut antara lain :

- ✓ *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut), pengesahan UU No.17 Tahun 1985;
- ✓ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1969, pengesahan Keputusan Presiden No. 18 Tahun 1969. Dan *Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1969, pengesahan Keputusan Presiden No. 52 Tahun 1969;
- ✓ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, 1973, beserta *The Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, 1973, pengesahan Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986;
- ✓ *IMO Manual on oil Pollution Contingency Plan (Section II)*.



3.4. PENGARUSUTAMAAN GENDER

Isu gender merupakan permasalahan yang diakibatkan karena adanya kesenjangan atau ketimpangan gender yang berimplikasi munculnya diskriminasi terhadap salah satu pihak (perempuan atau laki-laki). Diskriminasi dan peminggiran salah satu jenis kelamin dalam proses pembangunan mengakibatkan kesenjangan akses, partisipasi, kontrol dan manfaat dalam pembangunan. Pembangunan dalam hal ini bisa meliputi infrastruktur dan layanan terhadap publik. Kebijakan, program, kegiatan dan sub kegiatan pembangunan seharusnya dapat menjawab kebutuhan spesifik perempuan dan laki-laki.

Dalam menemukenali isu gender di bidang perhubungan tersebut harus memperhatikan bahwa penyusunan kegiatan pembangunan bidang perhubungan memiliki tiga arah, yaitu :

1. Kegiatan fisik/infrastruktur seperti pembangunan pelabuhan, bandara, terminal, dan lain-lain.
2. Pelayanan publik dalam bentuk keamanan, kelayakan, kenyamanan dan lain-lain.
3. Non fisik dalam bentuk standar, pedoman, prosedur, manual dan kebijakan.

Beberapa sektor seperti isu kemiskinan, pemberdayaan, ekonomi dan pendidikan bisa menjadi isu dasar yang dikembangkan untuk melihat bagaimana kebutuhan perempuan dan laki-laki dalam melakukan mobilitas dan perilaku bertransportasi yang kemudian dijadikan dasar dalam mengembangkan kebijakan di bidang perhubungan.

Keterkaitan bidang perhubungan dengan isu seperti kemiskinan, pemberdayaan ekonomi, pendidikan memiliki efek langsung maupun tidak langsung terhadap pencapaian *Millennium Development Goals* (MDGs). Misalnya dalam membuka akses transportasi di daerah terpencil, yang menjadi salah satu stimulan untuk pemberdayaan ekonomi dan secara tidak langsung bisa menjadi salah satu unsur untuk mengurangi kemiskinan. Contoh lain adalah tersedianya

fasilitas transportasi memadai di daerah yang rawan kelaparan, karena salah satu persoalan yang muncul di daerah yang rawan kelaparan adalah sulitnya distribusi dan akses transportasi. Jika hal ini dipenuhi oleh Kementerian Perhubungan dengan memetakan daerah rawan kelaparan dan memastikan bahwa dibutuhkan akses transportasi, maka secara langsung berefek pada mengurangi kelaparan yang menjadi capaian nomor satu di MDGs.

Sebagai gambaran, kelompok perempuan dan laki-laki miskin dalam melakukan perjalanannya selalu menghadapi kondisi yang kurang menguntungkan, karena kelompok tersebut tidak memiliki pilihan lain, baik aspek daya beli maupun pilihan terhadap kelayakan dan kenyamanan pelayanan. Dari sisi ini, kelompok perempuan biasanya berada pada posisi paling akhir untuk mengakses segala bentuk layanan transportasi tersebut, sekalipun pada kualitas pelayanan terbaik. Sementara itu kelompok laki-laki juga menikmati kondisi transportasi yang rentan bahaya dan tidak bisa diandalkan, seperti transportasi masal di daerah perkotaan yang kurang nyaman dan aman termasuk fasilitas alih modanya.

Sesuai dengan amanah UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Pemerintah cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai kewajiban untuk melaksanakan pembangunan sarana dan prasarana di pelabuhan baik dari sisi darat maupun perairan. Dalam melakukan implementasi terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Ditjen Perhubungan Laut harus memperhatikan peran transportasi laut sebagai :

- Urat nadi kehidupan ekonomi, sosial, budaya pertahanan dan keamanan secara nasional;
- Pelayanan terhadap mobilitas manusia, barang dan jasa, baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri, termasuk dalam keadaan tertentu (bencana alam, ker
- usuhan sosial, dan sebagainya);

- Sebagai sarana untuk meningkatkan dan mendukung pemerataan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat;
- Merangsang (stimulating/promoting) pertumbuhan ekonomi wilayah yang belum/sedang berkembang (ship promotes the trade);
- Menunjang (servicing/supporting) sektor perdagangan, ekonomi dan sektor lainnya (ship follows the trade);
- Mendukung peningkatan daya saing komoditas produksi nasional;
- Memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta pemererat hubungan antar bangsa.

Dengan peran transportasi laut yang begitu strategis dimana salah satunya adalah sebagai perangsang (stimulating/promoting) pertumbuhan ekonomi wilayah yang belum/sedang berkembang, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah melakukan beberapa kebijakan. Salah satu kebijakan yang telah dilakukan adalah penyelenggaraan angkutan laut perintis yang bertujuan untuk membuka daerah terisolir dan belum berkembang.

Penyelenggaraan angkutan laut perintis dapat dijadikan sebagai *entry point* dalam menemukenali isu gender di perhubungan laut, kegiatan ini akan membuka akses ekonomi suatu daerah. Kontribusi ekonomi bagi daerah tersebut harus dilihat siapa yang berperan, apa profesinya dan bagaimana transportasi dapat mendukung aktivitas profesi mereka.

Penyelenggaraan angkutan laut perintis dalam upaya mendongkrak perekonomian, pendidikan dan kesehatan daerah perintis, secara langsung akan membuka akses masyarakat setempat, baik untuk perempuan maupun laki-laki sehingga dapat melakukan aktivitas dan mobilitas.

Hal-hal tersebut di atas harus mempertimbangkan jarak jangkauan dan daya beli masyarakat setempat. Kata terjangkau menjadi penting karena akses manfaat bisa dinikmati kelompok miskin perempuan dan laki-laki di daerah perintis yang akan dikembangkan pelabuhannya. Adalah penting memastikan

adanya kelompok masyarakat perempuan dan laki-laki dalam proses perencanaan pelabuhan. Sosialisasi kepada para stakeholder yang berkepentingan dalam pembangunan pelabuhan, baik pemda maupun pihak ketiga yang akan melaksanakan proyek ini juga diperlukan.

Dalam rangka melaksanakan peran transportasi laut sebagai sarana untuk meningkatkan dan mendukung pemerataan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melaksanakan pembangunan fasilitas pelabuhan dalam rangka meningkatkan mobilitas masyarakat dan meningkatkan kapasitas arus barang dan penumpang. Dalam rangka pembangunan fasilitas pelabuhan, perlu memperhatikan kebutuhan kelompok masyarakat perempuan dan laki-laki terutama dalam pembangunan terminal penumpang.

Proses perencanaan yang melibatkan perempuan dan laki-laki akan mempermudah merancang fasilitas yang sesuai dengan kebutuhan perempuan dan laki-laki dalam memanfaatkan pelabuhan untuk kegiatan masing-masing. Hal ini sekaligus mengintegrasikan pelayanan dalam bentuk terjaminnya keselamatan dan kenyamanan dengan isu gender sebagai pengguna jasa baik perempuan maupun laki-laki.

3.5 PENGEMBANGAN PELABUHAN TANJUNG PRIOK DI KALIBARU

Saat ini, Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan terbesar dan terpenting di Indonesia. Fungsi Pelabuhan Tanjung Priok merupakan sebagai penguat konektivitas ekonomi nasional dengan internasional. Pelabuhan Tanjung Priok juga merupakan satu-satunya terminal yang melayani Jawa bagian barat dan memegang peranan penting dalam mendukung perekonomian nasional khususnya Jabodetabek (*Jakarta Greater Metropolitan Area*).

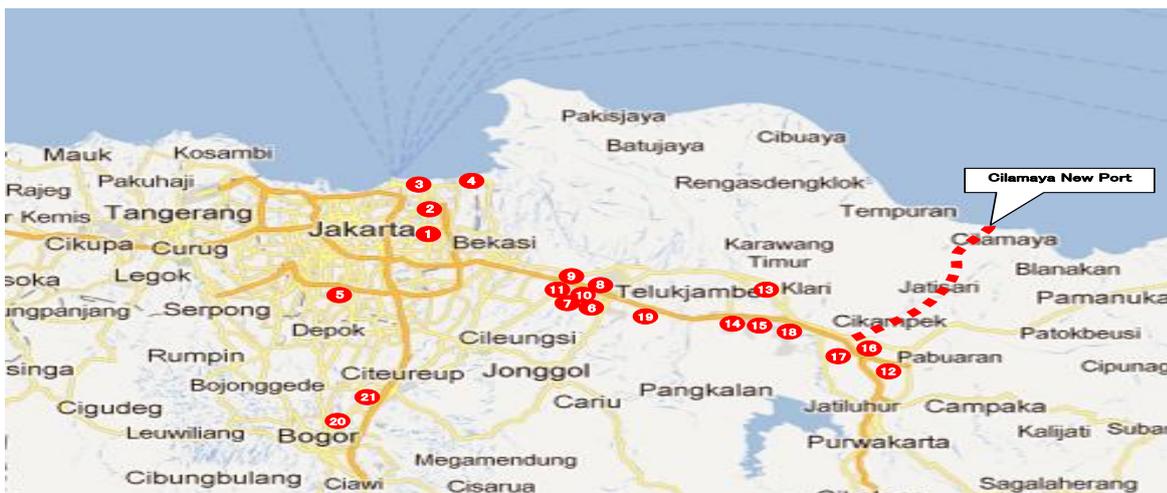
Volume perdagangan yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok meningkat setiap tahunnya bahkan dalam 3 tahun terakhir, peningkatan bongkar muat barang khususnya petikemas meningkat lebih dari 10 % per tahun. Namun demikian, titik berat (*gravity*) dari daerah belakang (*hinterland*) Pelabuhan Tanjung Priok bergeser dari DKI



Jakarta ke Jawa Barat (barat laut). DKI Jakarta tetap merupakan daerah konsumsi utama, namun Jawa Barat sekarang sudah menjadi daerah industri utama, seperti terlihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 1. Peta Hinterland Pelabuhan Tanjung Priok



Gambar 2. Lokasi Industri di Hinterland Pel. Tg. Priok

①	Jakarta Industrial Estate Pulogadung	⑧	Jababeka Industrial Estate Cikarang	⑮	Kawasan Industrial Mitrakarawang
②	Kawasan Bonded Zone (Cakung)	⑨	Kawasan Industrial Gobel	⑯	Kujang Industrial Estate
③	Kawasan Bonded Zone (Tanjung Priok)	⑩	Lippo Cikarang	⑰	Mandalapratama Permal Industrial Estate
④	Kawasan Bonded Zone (Marunda Center)	⑪	MM2100 Industrial Town	⑱	Suryacipta City of Industrial
⑤	Cilandak Commercial Estate	⑫	Bukit Indah Industrial Park	⑲	Greenland International Industrial Center
⑥	Bekasi International Industrial Estate	⑬	Daya Kencanasia Industrial City	⑳	Cibinong Center Industrial Estate
⑦	East Jakarta Industrial Park	⑭	Karawang International Industrial City	21	Kawasan Industrial Sentul

Sumber: JICA Survey Team

VOLUME BONGKAR MUAT

Pada tahun 1991, realisasi *throughput* petikemas Pelabuhan Tanjung Priok baru mencapai 736.000 TEUs dan menjadi 2 kali lipat pada tahun 1995 (1.630.000 TEUs). Dan baru mencapai 4 kali lipat pada tahun 2004 (3.187.000 TEUs) dan pada tahun 2011 mencapai \pm 5.800.000 TEUs, dan petikemas internasional mencapai \pm 70 % dari total petikemas.

Menurut Masterplan 2011, *throughput* petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok sebesar 4,3 juta TEU's. Namun, realisasinya sudah mencapai \pm 5,8 juta TEU's. Terdapat perbedaan 1,5 juta TEU's antara Masterplan 2011 dengan realisasi dan hal ini akan berdampak pada proyeksi di masa mendatang serta kebutuhan akan fasilitas. Sehingga dilakukan evaluasi terhadap pertumbuhan petikemas dan diperkirakan pada

tahun 2020, *throughput* petikemas mencapai 10,209,000 TEU's dan pada tahun 2030, *throughput* petikemas akan mencapai 19,360,000 TEU's.

Pada tahun 2011, kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok sebesar 4,5 juta TEU's. Kapasitas ini telah ditingkatkan dengan cara optimalisasi dan rekonfigurasi lahan, penambahan alat serta pemindahan bangunan-bangunan yang tidak berhubungan langsung untuk operasional. Saat ini, kapasitas eksisting yang dapat dicapai adalah 7,2 juta TEU's. Namun demikian, diperkirakan pada tahun 2014 *throughput* akan melebihi kapasitas optimal ini. Hal ini tentunya menyebabkan potensi terjadinya kongesti, timbulnya biaya tinggi akibat tidak lancarnya arus barang dan pada akhirnya dapat mengganggu perekonomian nasional. Oleh karena itu, perlu dilakukan pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok untuk menampung perubahan-perubahan situasi ekonomi, realisasi terakhir produksi arus barang di Pelabuhan Tanjung Priok serta mengakomodasi tuntutan pengguna jasa kepelabuhanan dan kebutuhan para *stakeholders* yang berada didalamnya.

Terdapat beberapa proyeksi *throughput* petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu :

- Studi JICA *The Project of Master Plan Study on Port Development and Logistics in Greater Jakarta Metropolitan Area in the Republic of Indonesia*
- Pelindo II *Feasibility Study* Pengembangan Pelabuhan Tanjung
- David Wignall (2011)

Seluruh studi tersebut membuat proyeksi yang jauh lebih rendah dari realisasi yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok. Untuk itu, dilakukan revisi proyeksi pertumbuhan petikemas untuk wilayah Jabodetabek dan didapatkan hasil sebagai berikut :

Table 1 : Proyeksi Petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok

Tahun		Petikemas ('000 TEUs)		
		Internasional	Domestik	Total
Perkiraan	2015	4.899	1.968	6.867
	2020	7.162	3.047	10.209
	2025	9.828	4.278	14.106
	2030	13.397	5.963	19.360

Sumber : Estimasi oleh Tim JICA Survey

TRANSPORTASI DARAT DAN LOGISTIK

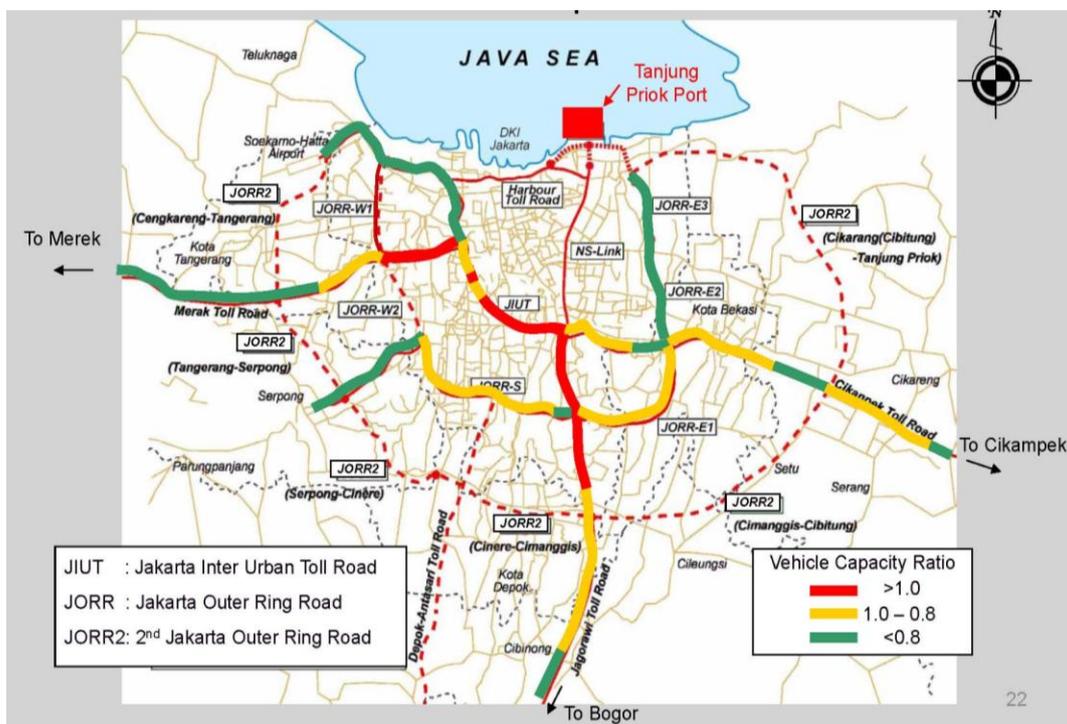


Gambar 4. Perbandingan jarak dan biaya logistik transportasi laut

Sesuai dengan hasil kajian *The World Bank*, ranking *Logistic Performance Index* Indonesia meningkat dari posisi ke-75 pada tahun 2010 menjadi posisi ke-59 tahun 2012. Namun, tidak semua indikator mengalami kenaikan. Salah satunya adalah infrastruktur yang mengalami penurunan 16 peringkat. Hal ini salah satunya disebabkan ketidakefisienan pelabuhan baik dalam prose bongkar muat maupun ketersediaan prasarana dan sarana.

Jika kita bandingkan Indonesia dengan Negara tetangga kita Malaysia terlihat bahwa biaya logistic Indonesia lebih mahal $\pm 67\%$. Untuk jarak tempuh 56,4 km (antara Pasir Gudang ke Tanjung Pelepas di Malaysia), biaya logistik mencapai US\$ 450, sedangkan untuk jarak yang kurang lebih sama, yaitu 55,4 km (antara Cikarang ke Tanjung Priok di Indonesia), biaya logistik sebesar US\$ 750.

Kondisi jalan di Jabodetabek, setiap tahun semakin memburuk, baik akibat penambahan kendaraan pribadi maupun umum dan juga jaringan jalan yang tidak mendukung. Sejak Mei 2011, peraturan baru melarang truk masuk ke pusat Jakarta menambah kemacetan di sekitar Pelabuhan Tanjung Priok.



Gambar 5 Kondisi Lalulintas dan Jaringan Jalan

Adanya rencana pembangunan terminal Kalibaru dengan kapasitas 4,5 juta TEUs akan menambah beban lalu lintas sebesar ± 25.000 truk/hari. Diperkirakan pada tahun 2030, setiap harinya terdapat truk sebanyak 180.000 dari dan ke Pelabuhan Tanjung Priok.

Tabel 2. Perkiraan Traffic Truk dari dan ke Pelabuhan Tanjung Priok

Year	Annual Traffic Volumes of Heavy Trucks				Daily Traffic of Heavy Trucks in PCU			
	Containers		Conventional	Total Nos	Containers		Conventional	Total Traffic
	International	Domestic			International	Domestic		
2020	6,134,571	3,396,400	4,911,590	14,442,561	57,984	32,103	52,480	142,567
2025	6,134,571	4,936,340	5,510,564	16,581,476	57,984	46,659	58,880	163,523
2030	6,134,571	6,476,280	6,109,538	18,720,390	57,984	61,214	65,280	184,478

Source: Estimated by the Survey Team

Pada tahun 2010, *Vehicle Capacity Ratio* (VCR) TOI Jakarta – Cikampek mencapai 0.84 (antara Cibitung dan Cikarang) dan 0.85 (antara Bekasi Barat dan Bekasi Timur), atau sudah hampir mendekati kapasitas optimumnya. Saat ini, jarak antara Bekasi dan Karawang ke Tanjung Priok Port terkadang membutuhkan waktu selama 7 jam. Pembangunan JORR2 juga tidak dapat memperlancar arus petikemas dari ke Tanjung Priok karena Tol Jakarta - Cikampek Road dan jalan di depan Pelabuhan Tanjung Priok akan jenuh pada tahun 2020 dan JORR2 akan jenuh sebelum 2030.

TERMINAL KALIBARU PELABUHAN TANJUNG PRIOK

- a. Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok sesuai dengan Kemenhub No. KM.59 tahun 2007

Pada Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok tahun 2007, sudah ada rencana pengembangan Kalibaru sepanjang 3.300 m

- b. Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok No. PM 42 Tahun 2011

Pada tahun 2010-2011, dilakukan studi *The Project of Master Plan Study on Port Development and Logistics in Greater Jakarta Metropolitan Area in the Republic of Indonesia* yang didanai dengan grant dari Jepang. Pada studi tersebut, sudah dilakukan kajian dengan beberapa alternatif, yaitu :

Alternatif 1 : pengembangan *full scale* di Tanjung Priok;

Alternatif 2 : pengembangan Terminal Petikemas Kalibaru Utara (North Kalibaru) (Tahap 1) dan dilanjutkan dengan pengembangan Terminal petikemas di Cilamaya (Tahap 2 dan 3)



Alternatif 3: pengembangan Terminal Petikemas Kalibaru Utara (North Kalibaru) (Tahap 1) dan dilanjutkan dengan pengembangan Tangerang

Dan dari ketiga alternatif ini, dipilih alternatif kedua. Dari perhitungan ekonomi proyek ini akan memberikan *economic internal rate of return* (EIRR) sebesar 53.0% untuk Kalibaru dan 46,2 % untuk Cilamaya.

c. Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok Tahun 2012

Keputusan Menteri Perhubungan No.PM 38 Tahun 2012 Tanggal 13 Juni 2012 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok, serta Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No.BX-326/PP.008 Tanggal 14 Juni 2012 Tentang Pemberian Izin Pengembangan Terminal Petikemas Kalibaru kepada Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok.

No	Rencana Kegiatan		Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang	Total
	Uraian		2012-2017	2012-2023	2012-2030	
A	Terminal Petikemas Internasional					
1	Pembangunan Dermaga Petikemas	Panjang (m)	900,0	800,0	800,0	2.500,0
2	Pembangunan Lapangan Petikemas Internasional	Luas (Ha)	32,0	48,0	48,0	128,0
B	Terminal Curah Cair					
1	Pembangunan Dermaga Curah Cair	Panjang (m)	-	800,0	800,0	1.600,0
2	Pembangunan Terminal Curah Cair	Luas (Ha)	-	24,0	24,0	48,0
C	Reserve Area	Luas (Ha)	-	36,0	-	36,0
D	Peralatan Bingkar Muat					
1	Quay Container Crane	Unit	10,0	10,0	10,0	30,0
2	MRGC	Unit	30,0	30,0	30,0	90,0
3	Terminal Tractor	Unit	70,0	70,0	70,0	210,0
4	Chasis	Unit	80,0	80,0	80,0	240,0
E	Pembangunan Reserve Area	Luas (Ha)	-	36,0	-	36,0
F	Pembangunan Jalan Akses Pelabuhan	Panjang (m)	2.803,0	-	-	2.803,0
G	Pengerukan	Volume (m ³)	27.801.655,0	-	-	27.801.655,0
H	Pembongkaran Breakwater	Panjang (m)	3.200,0	-	-	3.200,0
I	Pembangunan Breakwater/Revetment	Panjang (m)	9.814,3	-	-	9.814,3
J	Area Pembuangan Material Keruk	Luas (Ha)	113,5	-	-	113,5



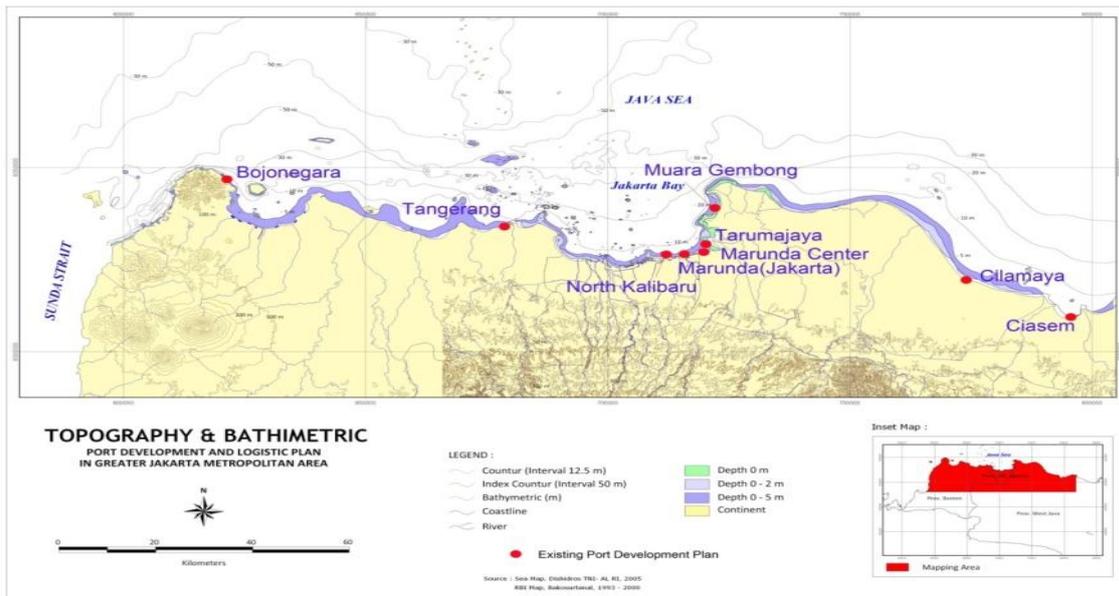
PELABUHAN CILAMAYA

Pemilihan lokasi Pelabuhan Cilamaya telah melalui proses pemilihan berdasarkan kandidat potensial terminal petikemas internasional. Dasar pemilihan lokasi tersebut adalah :

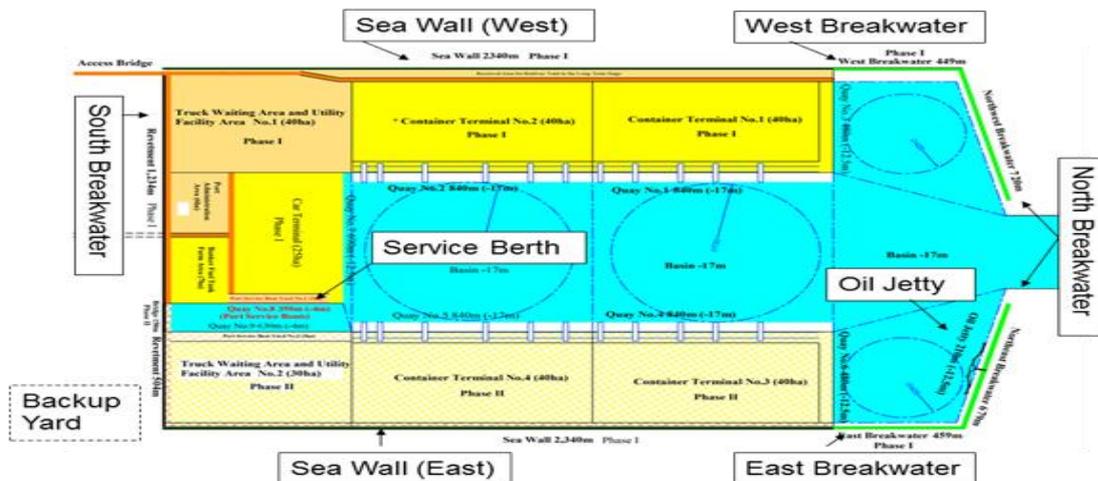
- 1) Hutan Lindung;
- 2) Kesesuaian dengan RTRW Propinsi;
- 3) Kesesuaian dengan RTRW Kabupaten;
- 4) Masalah ekologi;
- 5) Perubahan garis pantai;
- 6) Volume traffik di jalan;
- 7) Jarak dari daerah konsumsi utama;
- 8) Jarak dari daerah idustri utama;
- 9) Masalah pengerukan di kolam dan alur pelayaran.

Berdasarkan studi *The Project of Master Plan Study On Port Development and Logistics In Greater Jakarta Metropolitan Area*, terdapat beberapa kandidat lokasi potensial untuk pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu Bojonegara, Tangerang, Kalibaru, Marunda (Jakarta), Marunda (Center), Tarumajaya, Muara Gembong, Cilamaya dan Ciasem.





Gambar 12. Lokasi Potensial Pengembangan Pelabuhan Tg. Priok



Gambar 14. Peruntukan terminal Pelabuhan Cilamaya

Pelabuhan Cilamaya direncanakan untuk dapat melayani kapal petikemas Post Panamax dengan kapasitas 13.000 DWT sehingga dibutuhkan kedalaman kolam dan alur pelayaran sedalam 17 m. Pelabuhan Cilamaya akan dibangun dengan menggunakan dana pemerintah dan juga dengan Kerjasama Pemerintah Swasta. Pemerintah akan membangun infrastruktur dasar yaitu pengerukan dan reklamasi, breakwater, seawall, fasilitas terminal, jalan pelabuhan dan *back-up* area, sedangkan

investor/swasta akan membangun perkerasan di lapangan penumpukan, dermaga, peralatan bongkar muat dan melayani operasional pelabuhan.

Pembangunan Pelabuhan Cilamaya akan terbagi atas 2 tahap :

- Tahap 1 terdiri dari 2 terminal petikemas masing-masing 840 m dengan kedalaman – 17 m LWS dan 1 car terminal dengan panjang dan kedalaman – 12 m LWS.
- Tahap 2 terdiri dari 1 terminal petikemas masing-masing 840 m dengan kedalaman – 17 m LWS.

Jalan akses

Sampai saat ini belum ada akses jalan menuju Pelabuhan Cilamaya yang memadai, Diperkirakan pada tahap 1, terdapat ± 30.000 kendaraan/hari dan pada tahap 2 terdapat ± 80.000 kendaraan/hari.

Tabel 4. Perkiraan Traffic dari/ke Pelabuhan Cilamaya

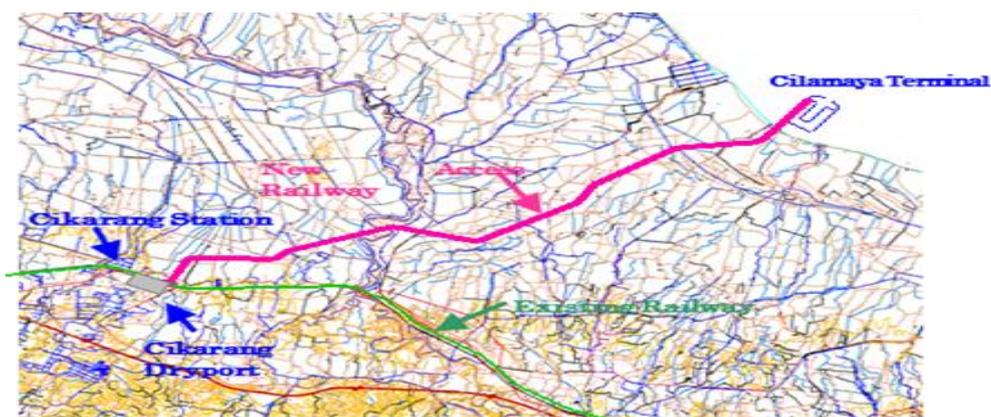
Year	Annual Traffic Volumes of Heavy Trucks					Daily Traffic in PCU				
	Vehicles		Steel Coil	Conven - tional Total	Inter - national Containers	Total Nos. per annum	Conven - tional Total	Inter - national Containers	Port-related Vehicles	Total Traffic
	Foreign Trade	Domestic Trade								
2020	73,475	37,246	56,139	166,861	2,618,629	2,785,489	1,783	24,751	2,653	29,188
2025	102,732	49,737	76,033	228,502	5,390,968	5,619,470	2,442	50,956	5,340	58,737
2030	138,694	63,921	95,927	298,543	7,348,215	7,646,757	3,190	69,456	7,265	79,910

Source: Estimated by the Survey Team

Akses Kereta Api

Alternatif aksesibilitas ke Pelabuhan Cilamaya adalah dengan menggunakan kereta api. Namun hal ini direncanakan untuk jangka panjang dengan memperhatikan dampak lingkungan, efisiensi energy dan moda transport yang ada. Untuk membuat akses kereta api lebih efektif, konsolidasi barang dan jaringan kereta api lainnya perlu juga direncanakan termasuk kemungkinan *double track*. Rencana jalur kereta api akan dimulai dari Cikarang Dryport sampai ke Pelabuhan Cilamaya.





Gambar 16. Rencana jalan akses kereta api

Tabel 4. Keseimbangan kapasitas dan Kebutuhan Pelabuhan Tanjung Priok dan Cilamaya

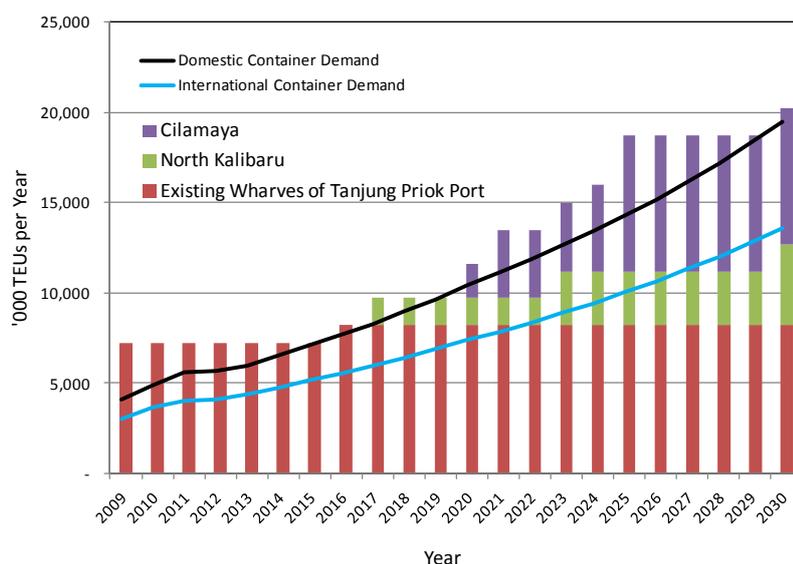
Unit: '000 TEUs per annum

Year	Container-Handling Capacity				Demand			Balance (A)-(B)
	Tanjung Priok		Cilamaya	Total (A)	Inter- national	Domestic	Total (B)	
	Eksisting	Kalibaru						
2009	7,200			7,200	2,736	1,068	3,804	3,396
2010	7,200			7,200	3,370	1,243	4,613	2,587
2011	7,200			7,200	3,769	1,571	5,340	1,860
2012	7,200			7,200	3,820	1,585	5,405	1,795
2013	7,200			7,200	4,124	1,599	5,723	1,477
2014	7,200	500		7,700	4,497	1,777	6,274	1,426
2015	7,200	500		7,700	4,899	1,968	6,868	832
2016	8,200	1,000		9,200	5,293	2,156	7,449	1,751
2017	8,200	1,500		9,700	5,714	2,357	8,070	1,630
2018	8,200	1,500		9,700	6,164	2,571	8,736	964
2019	8,200	1,500		9,700	6,646	2,801	9,447	253
2020	8,200	1,500	1,875	11,575	7,162	3,047	10,209	1,366
2021	8,200	1,500	3,750	13,450	7,635	3,272	10,907	2,543
2022	8,200	1,500	3,750	13,450	8,136	3,511	11,648	1,802
2023	8,200	3,000	3,750	14,950	8,668	3,765	12,433	2,517
2024	8,200	3,000	4,750	15,950	9,231	4,033	13,265	2,685



2025	8,200	3,000	7,500	18,700	9,828	4,278	14,106	4,594
2026	8,200	3,000	7,500	18,700	10,461	4,577	15,038	3,662
2027	8,200	3,000	7,500	18,700	11,132	4,894	16,026	2,674
2028	8,200	3,000	7,500	18,700	11,844	5,230	17,073	1,627
2029	8,200	3,000	7,500	18,700	12,598	5,586	18,183	517
2030	8,200	4,500	7,500	20,200	13,397	5,963	19,360	840

Source: Estimated by the Survey Team



Gambar 17. Proyeksi container demand untuk domestik dan internasional

Kapasitas eksisting Pelabuhan Tanjung Priok saat ini mencapai 7.200.000 TEUs dan dengan adanya optimalisasi lebih lanjut diharapkan pada tahun 2017, kapasitasnya mencapai 8.200.000 TEUs. Terminal Kalibaru sendiri diharapkan dapat mulai beroperasi sejak 2014 dengan kapasitas awal 500.000 TEUs. Dan diharapkan mencapai optimum di tahun 2030 dengan kapasitas 4.500.000 TEUs. Cilamaya diharapkan dapat mulai beroperasi pada tahun 2020 dengan kapasitas 1.875.000 TEUs dan Cilamaya tahap I akan selesai pada tahun 2022 dengan total kapasitas 3.750.000 TEUs. Sedangkan untuk tahap II, diharapkan dapat selesai pada tahun 2025.

Sehingga diharapkan adanya Pelabuhan Tanjung Priok termasuk Terminal Kalibaru dengan Pelabuhan Cilamaya dapat bersinergi dalam pelayanannya terhadap operasional petikemas.

3.6 SISTEM LOGISTIK NASIONAL

Program dan Peran Transportasi Laut dalam Sistem Logistik Nasional yaitu:

Tersedianya jaringan infrastruktur transportasi yang memadai dan handal dan beroperasi secara efisien sehingga terwujud konektivitas domestik (domestic connectivity) baik konektivitas lokal (local connectivity) maupun konektivitas nasional (national connectivity) dan konektivitas global (global connectivity) yang terintegrasi.

Terdapat 2 (dua) Rencana Aksi terkait Peran Transportasi Laut dalam Sistem Logistik Nasional yaitu:

- a. Jaringan Transportasi Antar Pulau dan Nasional, dengan target pencapaian sbb:
Terbangun jaringan infrastruktur transportasi yang mengikat kuat interkoneksi antara , pedesaan, kawasan-kawasan industri, perkotaan dan antar pulau dengan transportasi air sebagai tulang punggungnya.
- b. Infrastruktur dan Jaringan Transportasi Global, dengan target pencapaian sbb:
Terhubungkannya pusat-pusat pertumbuhan ekonomi utama (national gate way) ke pelabuhan hub internasional baik di wilayah barat Indonesia maupun wilayah timur Indonesia (International Hub Port of Indonesia), dan antara Pelabuhan Hub International di Indonesia dengan Hub Port International di berbagai negara yang tersebar pada lima benua.

Sasaran Dan Strategi Pembenahan Infrastruktur Logistik, yaitu:

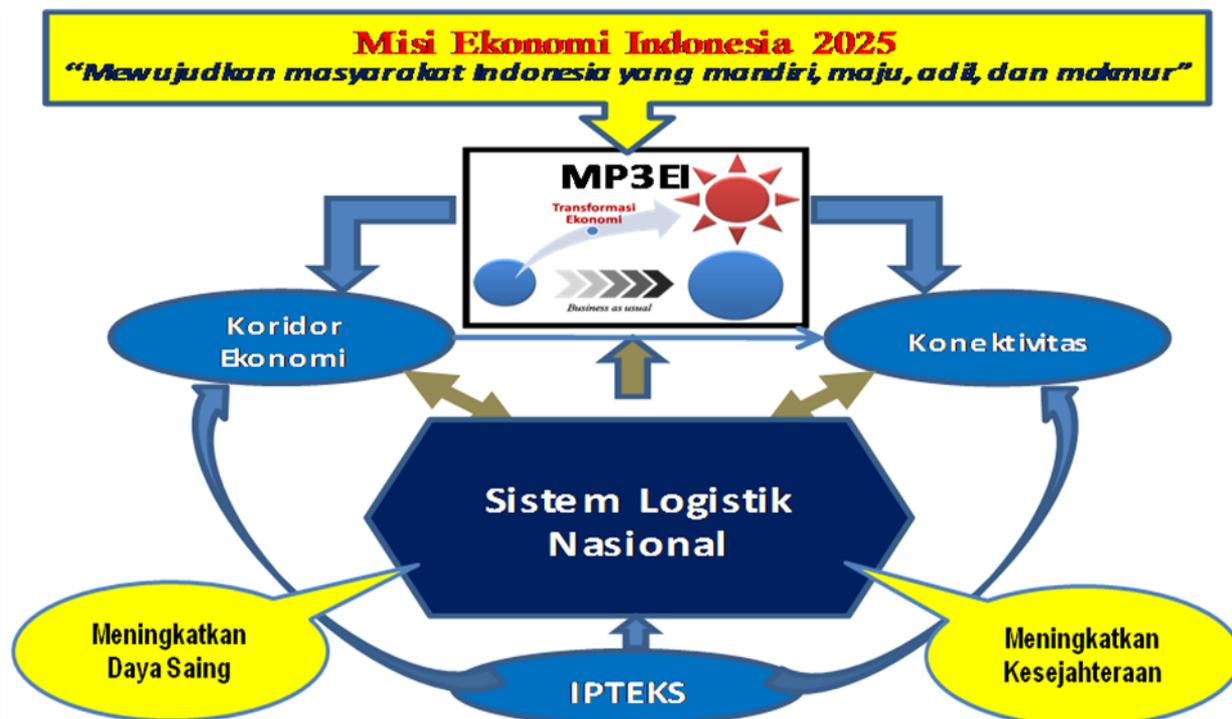
Tersedianya infrastruktur logistik yang memadai dan beroperasi secara efektif dan efisien

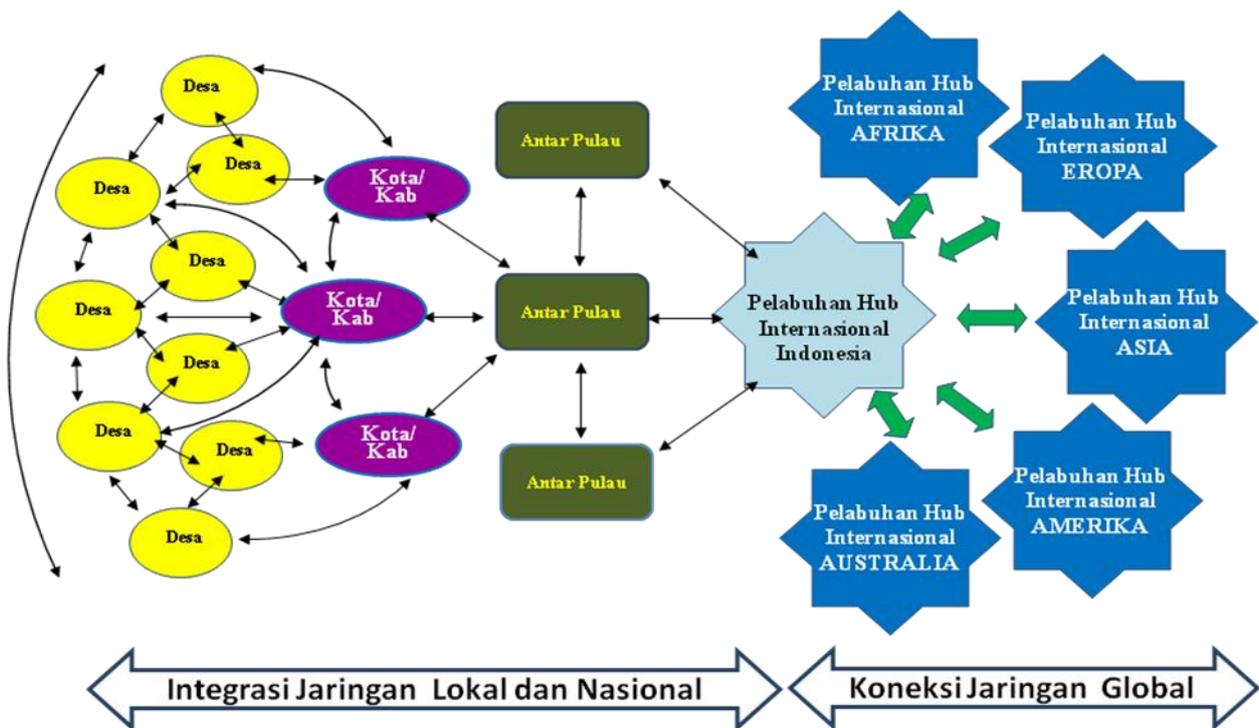
a) Pelabuhan

- 1) Menyiapkan pelabuhan sebagai hub internasional di kawasan Indonesia Barat dan Timur untuk melepaskan diri dari ketergantungan pada hub internasional di negara lain.
- 2) Peningkatan efisiensi operasional dengan menerapkan manajemen pelabuhan yang terintegrasi (Logistic Port Management), optimalisasi kapasitas pelabuhan dan pengembangan interkoneksi dengan hinterland dan hub internasional.

b) Angkutan Laut

- 1) Memberlakukan asas *cabotage* untuk angkutan laut dalam negeri secara penuh sesuai jadwal *roadmap*.
- 2) Meningkatkan efisiensi dan efektifitas pelayanan angkutan laut yang dilakukan secara terpadu serta melalui penataan jaringan trayek.





Beberapa kebijakan dan langkah-langkah yang dilakukan dalam rangka pencapaian target yang telah ditetapkan adalah sebagai berikut:

KAWASAN BARAT	2011	2012		KAWASAN TIMUR	2011	2012
JUMLAH KAPAL	11	12		JUMLAH KAPAL	50	55
KAPAL NEGARA	1	2		KAPAL NEGARA	27	30
KAPAL SWASTA	10	10		KAPAL SWASTA	23	25
PELABUHAN PANGKAL	9	9		PELABUHAN PANGKAL	21	21
PELABUHAN SINGGAH	84	91		PELABUHAN SINGGAH	383	390
PENUMPANG TERANGKUT	52.137	64.729		PENUMPANG TERANGKUT	236.984	296.672

a. SUBSIDI ANGKUTAN LAUT PERINTIS

- Jumlah pelabuhan pangkal sebanyak 30 pelabuhan dan Pelabuhan Singgah sebanyak 447 pelabuhan
- Pelayaran-Perintis melayani daerah-daerah terpencil, terisolir, dan daerah yang belum berkembang, yang dikelola oleh pemerintah mengikuti rute yang telah ditentukan secara teratur dan masih bersifat non-komersial.

- Kebutuhan angkutan laut perintis sampai dengan T.A. 2014 sebanyak 90 trayek. Pada T.A. 2012 telah dioperasikan 67 trayek kapal perintis dan tambahan 13 trayek dengan menggunakan dana APBN-P T.A. 2012, sehingga total akan dioperasikan 80 trayek perintis.
- Permasalahan dan tindak lanjut dalam penyelenggaraan angkutan laut perintis antara lain :
 1. Operator Kapal Perintis masih kesulitan untuk mendapatkan BBM bersubsidi sesuai volume yang dibutuhkan → dilakukan pembahasan formula dan jarak antar pelabuhan untuk menghitung kebutuhan BBM bersubsidi antara BPH Migas, PT. Pertamina, BPK dengan Ditjen Hubla.
 2. Untuk mengatasi keterlambatan dalam penyelenggaraan angkutan laut perintis maka diusulkan kontrak bersifat Multiyears dan menunggu persetujuan dari Kementerian Keuangan

b. PENGADAAN KAPAL NEGARA PERINTIS (MELALUI DANA APBN)

- Target sampai dengan TA. 2014 kebutuhan kapal perintis sebesar 53 Unit.
- Jumlah kapal yang telah selesai dibangun dan sudah siap dioperasikan sampai dengan TA. 2011 sebesar 28 Unit.
- Jumlah pembangunan kapal perintis yang sedang dibangun TA. 2012 sebanyak 8 Unit dan yang akan selesai pada TA. 2012 sebanyak 4 Unit
- Jumlah kapal perintis yang dioperasikan di wilayah Indonesia Timur sebanyak 30 unit dan di wilayah Indonesia Barat sebanyak 2 Unit
- Pada TA. 2013 direncanakan pembangunan Kapal Perintis sebanyak 8 unit

c. ARMADA PELAYARAN PT. PELNI

SUBSIDI *PUBLIC SERVICE OBLIGATION* (PSO) UNTUK KAPAL-KAPAL PELNI

- Jumlah subsidi PSO TA. 2011 sebesar Rp. 872 Milyar Untuk pengoperasian kapal sebanyak 22 Unit di seluruh wilayah NKRI
- Jumlah subsidi PSO TA. 2012 sebesar Rp. 897 Milyar Untuk pengoperasian kapal sebanyak 22 Unit di seluruh wilayah NKRI



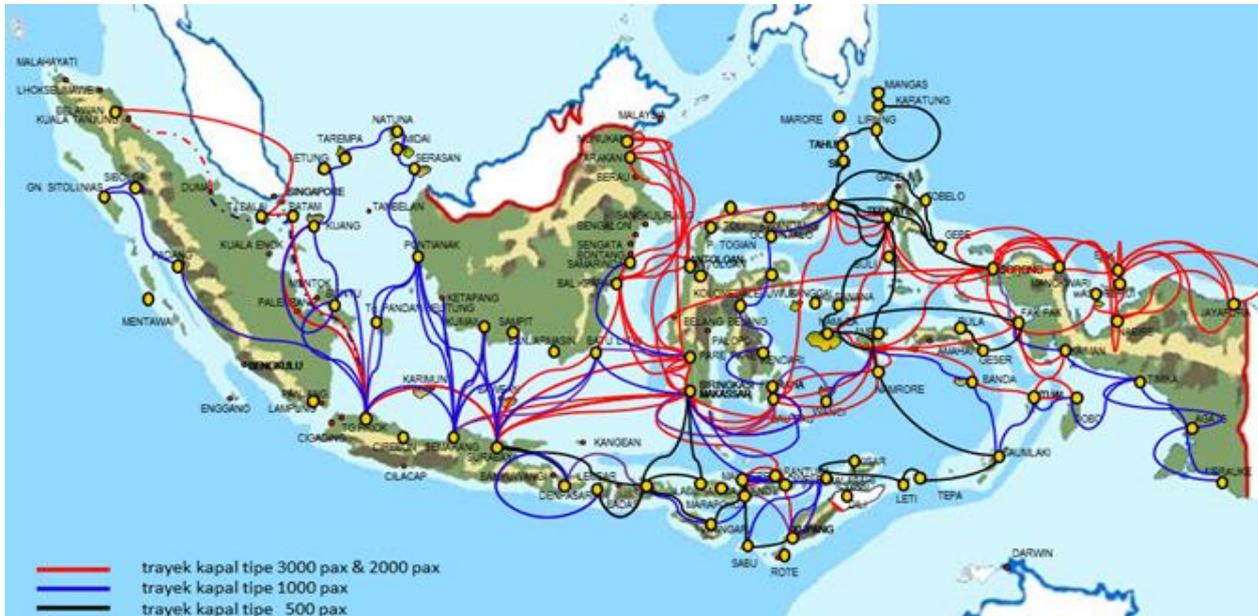
Tahun	Kawasan Barat Ind	Kawasan Timur Ind.	Jumlah Trayek
2005	6	42	48
2006	11	41	52
2007	11	42	53
2008	11	45	56
2009	11	47	58
2010	11	49	60
2011	11	50	61
2012	11	56	67
Juni 2012*	11	69	80
2013	11	69	80

*) tambahan trayek berdasarkan SK Dirjen Hubla Nomor AL.10211/4/DJPL-12 tanggal 27 Juni 2012, setelah Rakornis Perintis Mei 2012

- Jumlah pelabuhan pangkal sebanyak 30 pelabuhan dan Pelabuhan Singgah sebanyak 423 pelabuhan
- Pelayaran-Perintis melayani daerah-daerah terpencil, terisolir, dan daerah yang belum berkembang, yang dikelola oleh pemerintah mengikuti rute yang telah ditentukan secara teratur.
- Penyelenggaraan angkutan laut perintis perlu dilakukan untuk membuka kawasan khusus, tertinggal, dan perbatasan yang masih relatif terisolasi dan masih bersifat non-komersial



Kapal Penumpang Pelni singgah di 95 pelabuhan (1500 ruas) dari 141 pelabuhan di Indonesia di mana hampir seluruh ruas adalah non komersial karena trayeknya yang *multiport*



1. Saat ini PT. Pelni telah melayani 95 pelabuhan singgah di Indonesia dengan armada sebanyak 35 unit terdiri dari :
 - a. Kapal Penumpang sebanyak 25 unit yaitu :
 - b. 1 unit tipe 3000
 - c. 12 unit tipe 2000
 - d. 9 unit tipe 1000
 - e. 3 unit tipe 500
 - f. Kapal Perintis sebanyak 3 unit tipe 1200 GT.
 - g. Kapal barang 4 unit
 - h. Kapal ro-ro 3 unit
2. Pada tahun 2013, PT Pelni berencana untuk mengoperasikan sebanyak 38 unit, terdiri dari :
 - a. Kapal Penumpang sebanyak 25 unit yaitu :
 - b. 1 unit tipe 3000
 - c. 12 unit tipe 2000
 - d. 9 unit tipe 1000
 - e. 3 unit tipe 500

- f. Kapal Perintis sebanyak 6 unit tipe 1200 GT.
 - g. Kapal barang 4 unit
 - h. Kapal ro-ro 3 unit
3. Pengoperasian kapal 2 in 1 dan 3 in 1 antara lain :
- a. KM.Gunung Dempo,

Pengadaan kapal penumpang tahun 2008 dan telah berupa kapal 2 in 1 (penumpang dan kontainer)

Kapasitas Penumpang : +/- 2000 Pax dan Kontainer : 98 TEUS dengan trayek : Jakarta – Surabaya – Makassar- Ambon – Sorong - Biak – Jayapura - PP (Setiap 14 Hari)
 - b. KM Dobonsolo

Modifikasi kapal penumpang menjadi kapal 3 in 1 tahun 2010 (penumpang, kontainer dan kendaraan)

Kapasitas Penumpang : +/- 1.500 Pax, Kontainer : 48 TEUS, Kendaraan : 75 unit dan Motor : 500 unit dengan trayek : Jakarta – Surabaya – Makassar – Baubau – Bitung – Sorong - Manokwari – Jayapura - PP (Setiap 14 hari)



ROUTE NETWORK :

- TG. PRIOK – PONTIANAK, PP
- TG. PRIOK – BELAWAN, PP
- TG. PRIOK – (TG. PERAK) – BELAWAN, PP
- TG. PRIOK – BELAWAN – BUATAN – TG. PRIOK
- TG. PRIOK – PANJANG, PP
- TG. PRIOK – TELUK BAYUR, PP
- TG. PRIOK – PEKANBARU, PP
- TG. PRIOK – BANJARMASIN, PP
- TG. PRIOK – BALIKPAPAN, PP
- TG. PRIOK – SAMARINDA, PP
- TG. PRIOK – TG. PERAK – BITUNG, PP
- TG. PRIOK – TG. PERAK – TARAKAN, PP
- TG. PRIOK – MAKASSAR, PP
- TG. PRIOK – (Makassar) – BITUNG, PP
- TG. PRIOK – TG. PERAK – MAKASSAR, PP
- TG. PRIOK – TG. PERAK – SORONG, PP
- TG. PRIOK – TG. PERAK – MANOKWARI, PP
- TG. PRIOK – TG. PERAK – MERAUKE, PP
- TG. PRIOK – TG. PERAK – AMAMAPARE, PP
- TG. PRIOK – TG. PERAK – MAKASSAR – BITUNG – PANTOLOAN – TG. PERAK – TG. PRIOK, PP
- TG. PRIOK – PANJANG – TG. PRIOK – SEMARANG – TG. PERAK – TG. PRIOK, PP



ROUTE NETWORK :

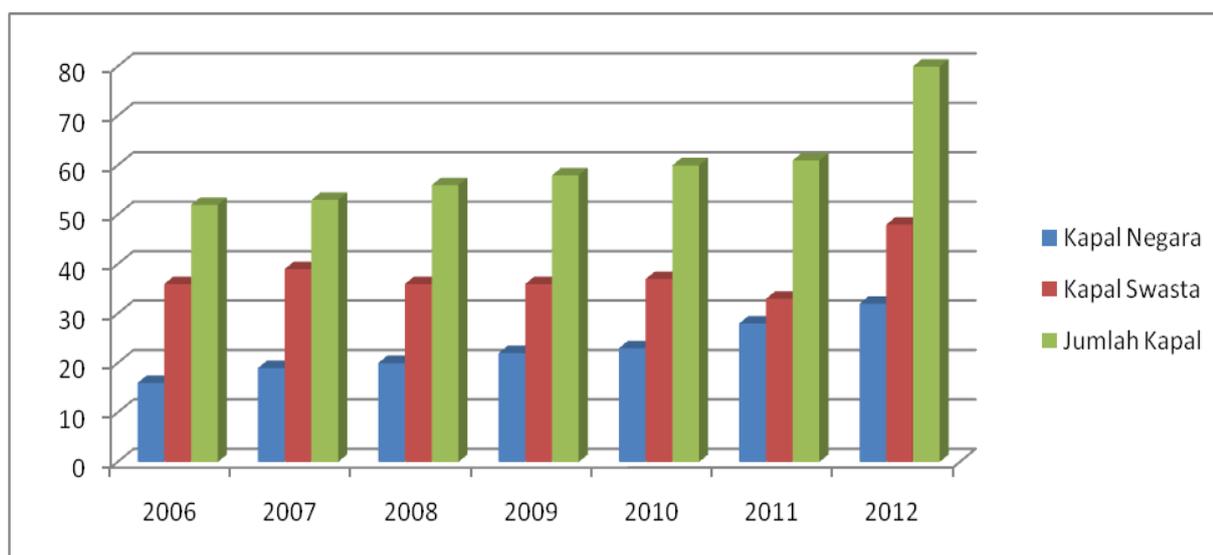
- TG. PERAK – BELAWAN, PP
- TG. PERAK – TG. PRIOK – BELAWAN, PP
- TG. PERAK – (TG. PRIOK) – BELAWAN, PP
- TG. PERAK – BANJARMASIN, PP
- TG. PERAK – BALIKPAPAN, PP
- TG. PERAK – SAMARINDA, PP
- TG. PERAK – TARAKAN, PP
- TG. PERAK – SORONG, PP
- TG. PERAK – MANOKWARI, PP
- TG. PERAK – MAKASSAR, PP
- TG. PERAK – MAKASSAR – BITUNG, PP
- TG. PERAK – (MAKASSAR) – AMBON, PP
- TG. PRIOK – (MAKASSAR) – KWANDANG – (BITUNG), PP
- TG. PERAK – KENDARI, PP
- TG. PERAK – MAKASSAR – KENDARI, PP
- TG. PERAK – PANTOLOAN, PP
- TG. PERAK – (MAKASSAR) – SAMARINDA, PP
- TG. PERAK – JAYAPURA, PP
- TG. PERAK – SAMPIT, PP
- TG. PERAK – BENOA, PP
- TG. PERAK – (MAKASSAR) – AMBON – (KWANDANG), PP
- TG. PERAK – SAMARINDA – BONTANG, PP
- TG. PERAK – (MAKASSAR) – TERNATE DSK – (AMBON), PP



JENIS KAPAL	TAHUN							
	JUNI 2012		2015		2020		2024	
	UNIT	DWT	UNIT	DWT	UNIT	DWT	UNIT	DWT
Container	194	1.301.839	640	3.306.000	593	5.940.000	584	8.042.000
General Cargo	1.916	4.006.045	1214	7.487.000	1036	11.657.000	924	14.968.000

Sumber : Dit. LALA & STUDI JICA, 2011

Berdasarkan data kebutuhan kapal *container* dan *general cargo* menunjukkan adanya penurunan jumlah unit kapal yang berbanding terbalik dengan peningkatan kapasitas (DWT) kapal. Hal ini dikarenakan seiring dengan semakin meningkatnya teknologi di bidang perkapalan mengakibatkan adanya peningkatan kapasitas kapal (DWT) sebagai contoh kapal *post panamax* dengan kapasitas mencapai 12.000 TEUs atau kapal *Maersk Triple-E* yang berukuran 18.000 TEUs. Disamping itu perlu dilakukan upaya peningkatan kapasitas *handling* pelabuhan guna dapat melayani kapal-kapal berukuran besar.



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kapal Negara	16	19	20	22	23	28	32
Kapal Swasta	36	39	36	36	37	33	48
Jumlah Kapal	52	53	56	58	60	61	80



1. Kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan ditujukan dalam rangka mendukung program MP3EI, Konektivitas Domestik, Koridor Ekonomi, dan Kawasan Timur Indonesia (KTI) serta meningkatkan aksesibilitas untuk wilayah terisolir dan perbatasan;
2. Penyelesaian pembangunan pelabuhan pada TA. 2011 sebanyak 30 Pelabuhan sedangkan pada TA.2012 telah diselesaikan sebanyak 109 pelabuhan

BEBERAPA PELABUHAN UTAMA DALAM KORIDOR EKONOMI



SUMATERA:

1. Sabang
2. Belawan (Belawan/ Kuala Tanjung)
3. Dumai
4. Batam (Batu Ampar/ Sekupang/ Kabil/ Tanjung Sauh/ Lobam)
5. Tg. Balai Karimun
6. Teluk Bayur
7. Palembang
8. Panjang

JAWA:

9. Banten
10. Tg. Priok
11. Cilamaya
12. Tg. Intan
13. Tg. Ermas
14. Tg. Perak

BALI-NUSA TENGGARA:

15. Bena
16. Tenau Kupang

KALIMANTAN:

17. Pontianak
18. Balikpapan
19. Sampit
20. Banjarmasin
21. Mekar Putih

SULAWESI:

22. Makassar
23. Pantoloan
24. Bitung

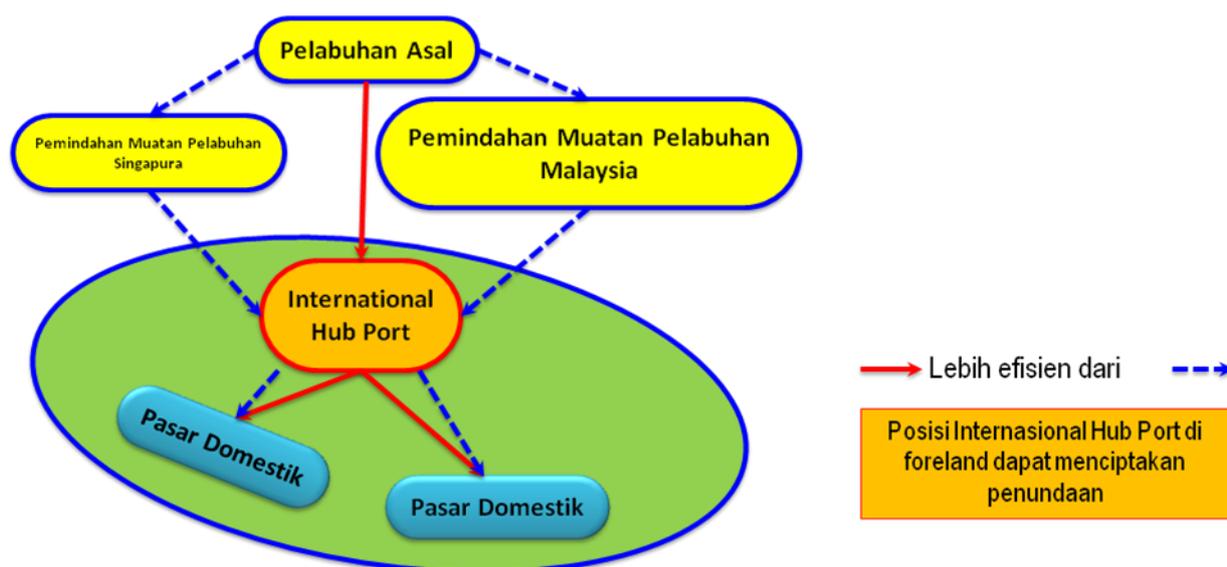
PAPUA-KEP MALUKU:

25. Ambon
26. Ternate
27. Sorong
28. Jayapura
29. Merauke

INTERNASIONAL HUB PELABUHAN DI INDONESIA

- Pengembangan Internasional Hub Ports di Indonesia berfungsi sebagai pintu gerbang persdagangan internasional dan pusat kargo untuk perdagangan domestik
- Hub Ports berada di sepanjang jalur pelayaran internasional, memiliki kedalaman yang memadai serta ketersediaan lahan daratan



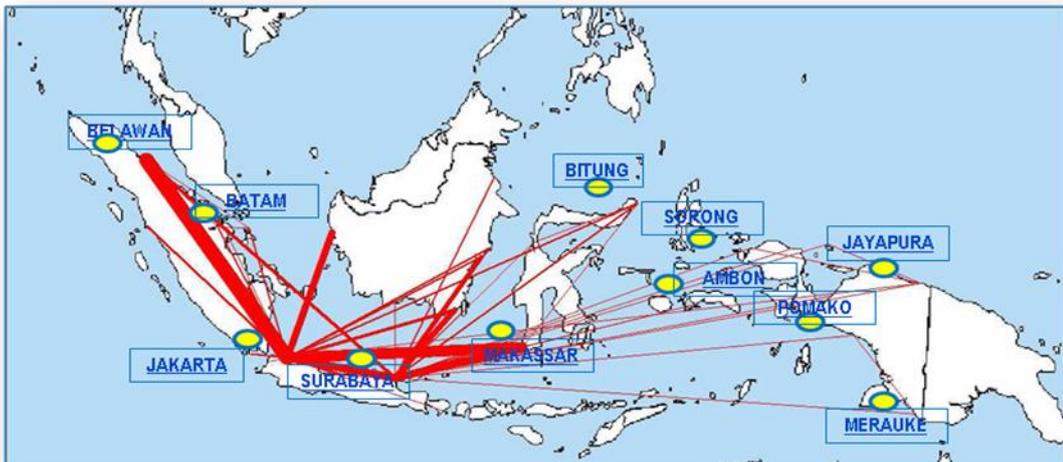


KEBUTUHAN PENGEMBANGAN PELABUHAN DI INDONESIA

WILAYAH	INVESTASI PELABUHAN
Sumatra Utara/Aceh	Belawan/Kuala Tanjung, Dumai, Teluk Bayur, Pekanbaru, Batam, Pemuangan, Sibolga, Aceh, Bintan, Teluk Tapang
Kalimantan Barat	Pontianak, Teluk Air
Sumatera Selatan	Palembang dan sekitarnya, Panjang, Jambi, Bengkulu, Teluk Semangka, Bangka/Belitung
Kalimantan Timur - Selatan	Balikpapan dan sekitarnya, Samarinda, Banjarmasin, Sangkulirang
Sulawesi Selatan - Tengah	Makassar, Pare-Pare, Luwuk dan sekitarnya
Jawa	Tanjung Priok dan sekitarnya, Tanjung Perak dan sekitarnya, Tanjung Emas, Pelabuhan Ratu, Balongan/Cirebon, Cilacap, Jepara, 13 lokasi lainnya
Bali-NT	Tanah Ampo
Wilayah Timur Lain	Bitung, Jayapura, Merauke, Ambon, Sorong, Halmahera

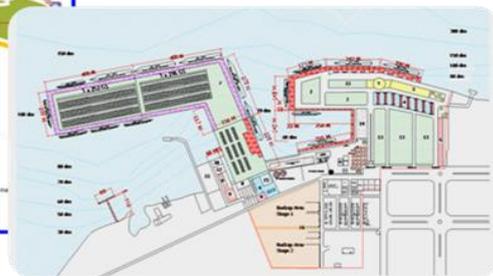
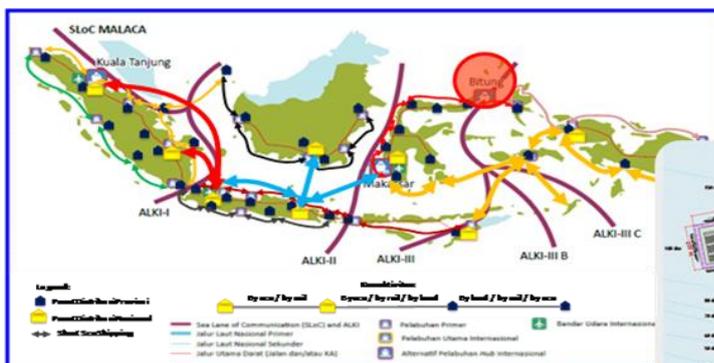
3.7 PELABUHAN BITUNG DAN KUALA TANJUNG SEBAGAI GLOBAL HUB PORT

Berdasarkan dokumen Masterplan Percepatan dan Perluasan Penurunan KEMISKINAN Indonesia (MP3KI), terdapat mayoritas berada pada wilayah KTI yaitu tersebar di sekitar Pulau Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua



Terhadap kondisi tersebut, maka terjadi ketimpangan volume pergerakan muatan oleh angkutan laut secara nasional

Peran pelabuhan bitung sebagai *global hub* untuk meningkatkan daya saing nasional



Implikasi Pengembangan Pelabuhan Bitung sebagai International Hub Ports pada Kawasan Timur Indonesia

- Penurunan beban logistik yang selama ini terpusat di Kawasan Barat Indonesia
- Mempercepat pemerataan (perluasan pembangunan ekonomi) pada Kawasan Timur Indonesia
- Peningkatan peran angkutan laut di wilayah Asia-Pasific
- Peningkatan daya saing produk ekspor dan impor di kawasan Asia Pasific melalui penurunan biaya operasional kapal.



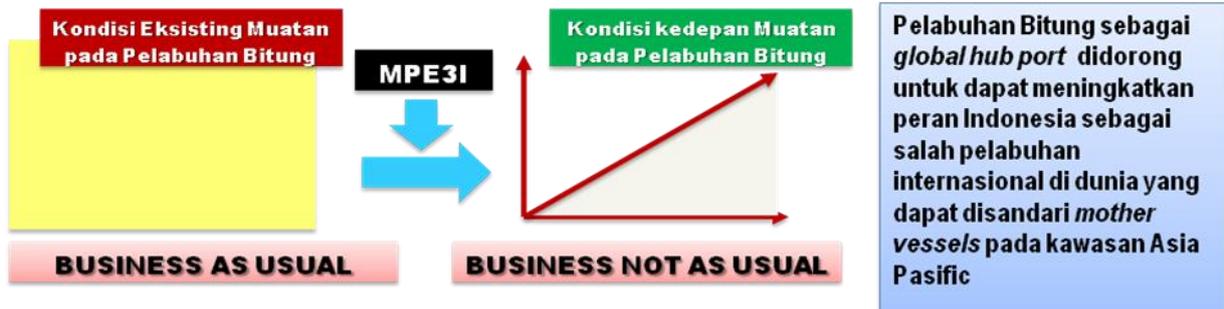
Skenario Muatan Pelabuhan Bitung Sebagai *Global Hub Port*

SEGMENT PASAR ASIA PASIFIC

No.	Negara Asal Impor	% Dari Total Impor Indonesia
1.	China	0,24
2.	Hongkong	19,62
3.	Jepang	0,23
4.	Korea	2,35
5.	Philipina	0,72
6.	Taiwan	0,45
7.	Australia	0,99

No.	Negara Asal Ekspor	% Dari Total Ekspor Indonesia
1.	China	1,11
2.	Hongkong	18,22
3.	Jepang	0,19
4.	Korea	1,98
5.	Philipina	0,47
6.	Taiwan	0,66
7.	Australia	0,51

Tambahan Muatan jika Pelabuhan Bitung sebagai Pelabuhan Global Hub yaitu sebesar :
 ➤ Ekspor → 23,14 %
 ➤ Impor → 24,6 %



Beberapa lokasi pelabuhan umum pada kti yang mendukung percepatan perekonomian indonesia sesuai MP3EI



- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| BALI – NUSA TENGGARA : | PAPUA – KEP MALUKU : |
| 1. Lembar | 8. Temate |
| 2. Tenau Kupang | 9. Ambon |
| SULAWESI : | 10. Sorong |
| 3. Gorontalo | 11. Manokwari |
| 4. Pantoloan | 12. Pomako |
| 5. Belang-Belang | 13. Bade |
| 6. Kendari | 14. Merauke |
| 7. Makassar | 15. Jayapura |



Dukungan infrastruktur perhubungan laut yang siap operasional mendukung wilayah KTI



Kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan ditujukan dalam rangka mendukung program MP3EI, Konektivitas Domestik, Koridor Ekonomi, dan Kawasan Timur Indonesia (KTI) serta meningkatkan aksesibilitas untuk wilayah terisolir dan perbatasan;



NTT

- 1. KOTA ENDE
- 2. PAPELA
- 3. PALUE
- 4. KOMODO

SULUT

- 5. KAWIO
- 6. PULAU PARA
- 7. MELONGUANE
- 8. MIANGAS
- 9. DAPALAN

GORONTALO

- 10. TILAMUTA
- 11. BUMBULAN
- 12. KWANDANG

SULSEL

- 13. JAMPEA

SULBAR

- 14. BUDONG-BUDONG

MALUKU

- 15. WAHAI
- 16. BEMO
- 17. MANIPA
- 18. AIR BUAYA

MALUKU UTARA

- 19. BOBONG
- 20. PASIPALELE
- 21. LIFOFA/MAIDI
- 22. GITA
- 23. FALABISAHAYA
- 24. SOPI
- 25. SUBAIM
- 26. BUSUA

PAPUA BARAT

- 27. KOKAS
- 28. TUAL





BAB IV ANALISIS STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

4.1. KONSEP DASAR ANALISIS STRATEGIS DITJEN HUBLA

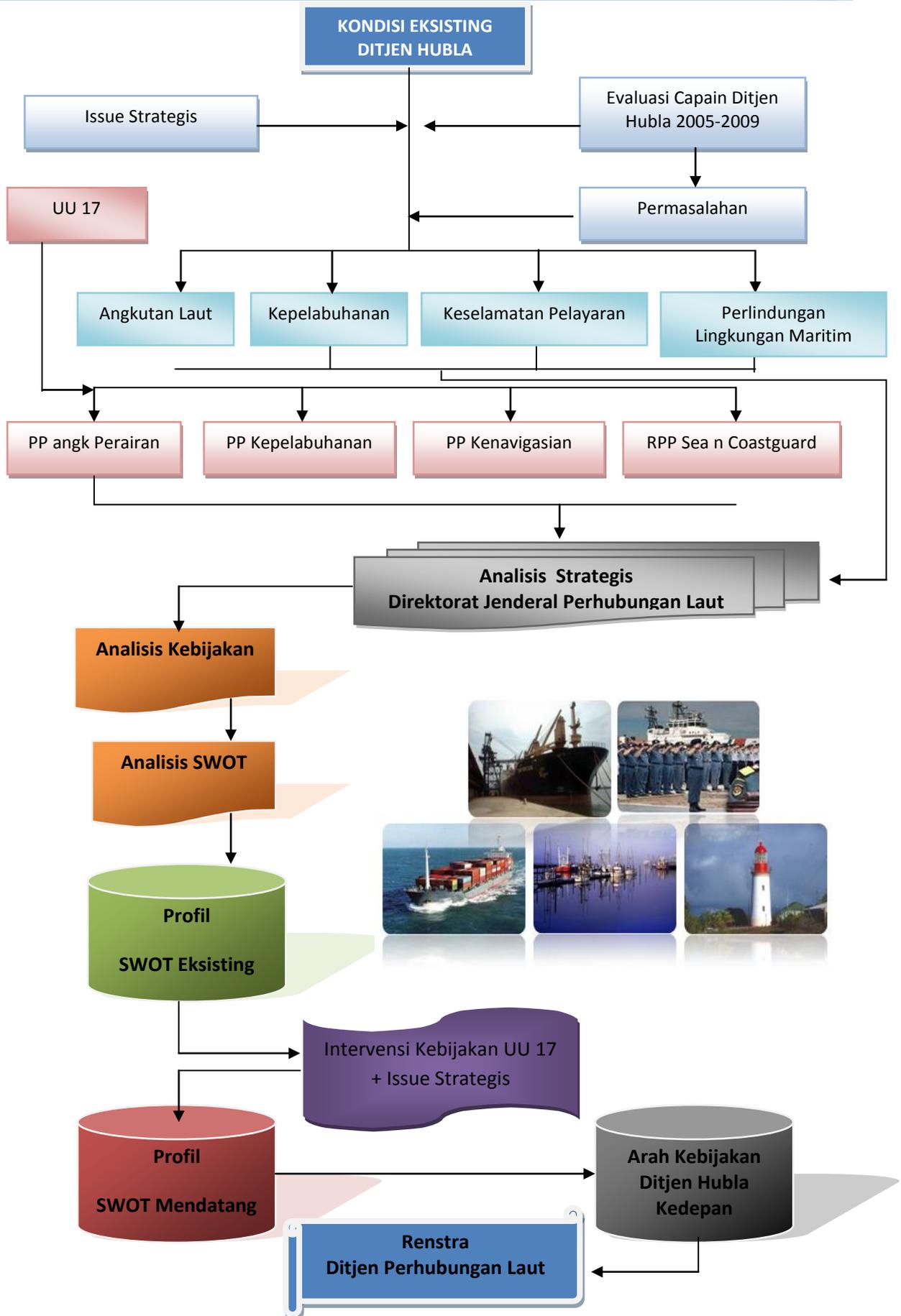
Gambaran Transportasi laut saat sekarang dapat ditinjau dari kinerja operasional dari masing-masing komponen transportasi laut yaitu komponen angkutan laut, kepelabuhanan, dan keselamatan dengan masih ada beberapa permasalahan. Untuk itu pada tahapan analisis ini akan dilakukan identifikasi terhadap hal-hal strategis yang dikaitkan dengan pasal-pasal yang terkandung dalam UU 17 / 2008 beserta turunannya melalui injeksi kebijakan terhadap performansi transportasi laut sekarang dan diharapkan dapat meningkatkan performansi Transportasi Laut ke depan.

Secara keseluruhan tahapan-tahapan yang akan dilakukan adalah sebagai berikut :

- Melakukan identifikasi terhadap permasalahan yang masih belum terselesaikan dan isu-isu strategis baru yang merupakan issue utama sebagai input penyusunan kebijakan;
- Melakukan klasifikasi terhadap permasalahan yang ada berdasarkan komponen transportasi laut yaitu komponen angkutan laut, kepelabuhanan dan keselamatan pelayaran;
- Melakukan identifikasi terhadap kebijakan-kebijakan yang masih relevan dan analisis terhadap kebutuhan kebijakan ke depan dalam rangka mencapai kondisi kinerja yang diharapkan;



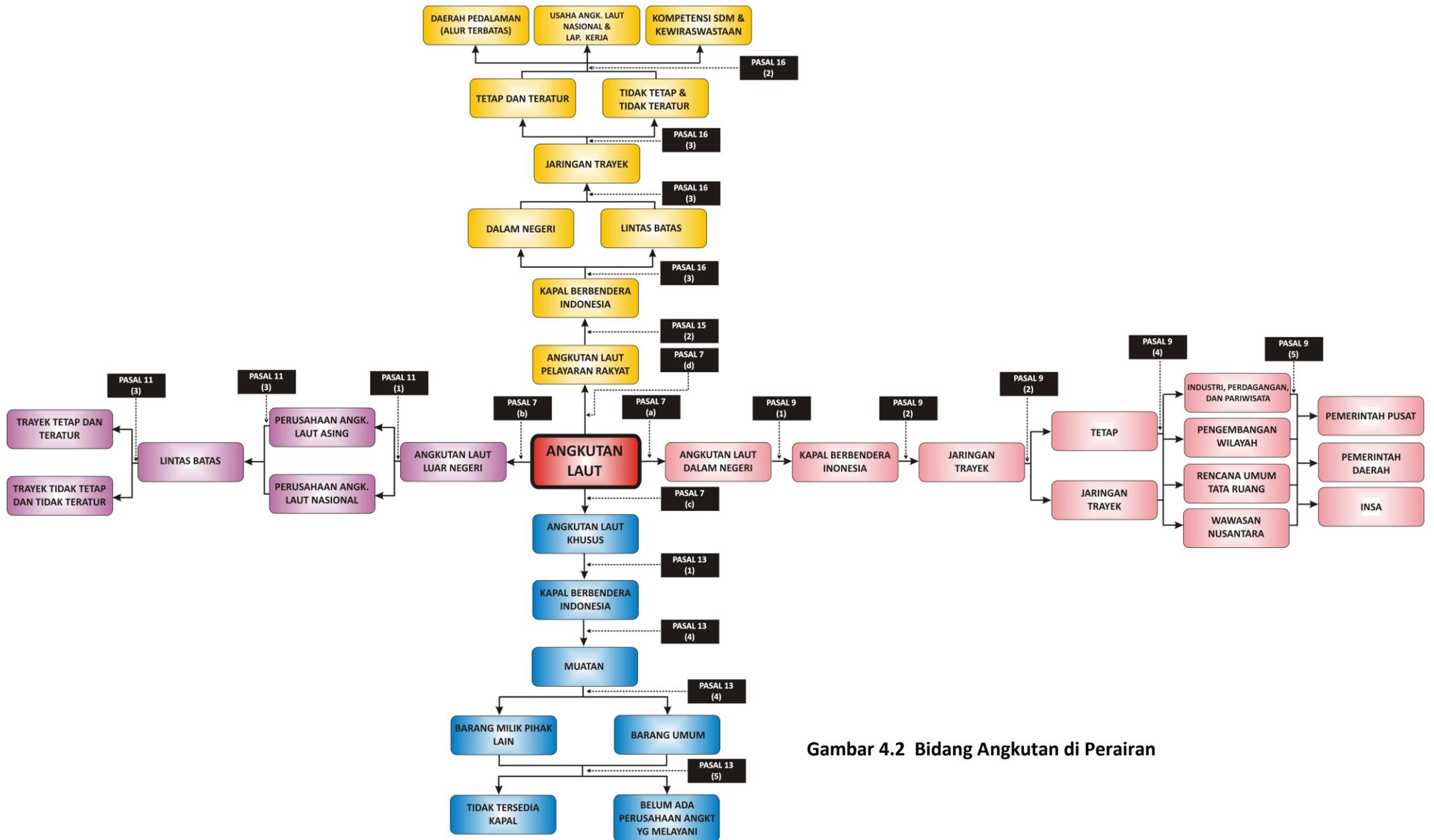
- Melakukan bedah substansi terhadap kebijakan UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran beserta PP turunannya yang jelas dapat memberikan perubahan baik fundamental maupun spasial terhadap kondisi transportasi laut ke depan.
- Melakukan identifikasi dan klasifikasi parameter analisis untuk melaksanakan perhitungan ini.
- Memberikan gambaran arah kebijakan yang disusun dalam Blue Print Perhubungan Laut terkait implementasi terhadap UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran beserta PP turunannya.
- Melakukan analisis SWOT untuk mengetahui posisi eksisting transportasi laut secara statis dan secara dinamis menghitung nilai kinerja yang dihasilkan.
- Melakukan identifikasi terhadap pasal-pasal UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran beserta PP turunannya yaitu PP Kepelabuhanan, PP angkutan perairan, PP Kenavigasian dan RPP *Sea and Coast Guard* yang bersifat fundamental dan sebagai pemicu bagi perubahan substansi Perhubungan Laut ke depan terhadap model statis tersebut, sehingga dapat diketahui juga perubahan pada model dinamis (kinerja) sesuai skenario yang dikembangkan yaitu waktu yang direncanakan.
- Melakukan analisis pada 2 (dua) sisi yaitu analisis kebijakan dan analisis kinerja
- Berdasarkan analisis kebijakan diperoleh posisi Transportasi Laut saat sekarang dan prtofil pencapaian kinerja Transportasi Laut eksisting.
- Selanjutnya dilakukan intervensi kebijakan berdasarkan UU No 17 dan turunannya dan rencana strategis yang dibangun dari isu strategis tersebut dan dapat diperoleh perubahan profil Perhubungan Laut serta perubahan kinerjanya.
- Kumpulan dari intervensi kinerja dan kebijakan tersebut disusun suatu skenario pada jangka pendek, menengah dan panjang dalam Blue Print.



4.2. INTISARI DAN KANDUNGAN UU.17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN

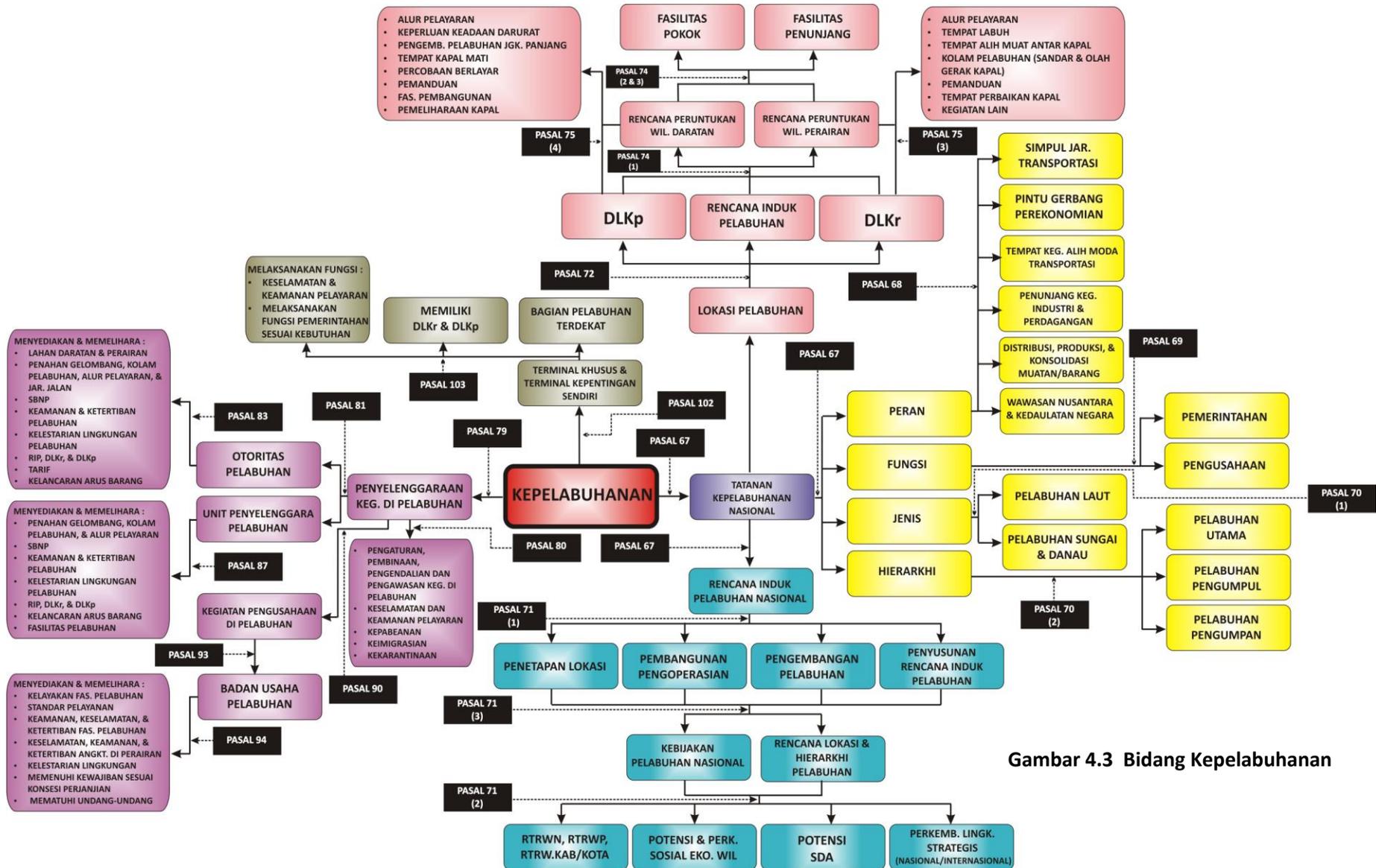
Intisari dan kandungan secara Substansi Undang-Undang No.17 tentang Pelayaran yaitu kesatu, bidang Angkutan di Perairan yaitu penegasan secara penuh terhadap azas Cabotage dan pemberdayaan industri pelayaran nasional. Kedua, di bidang Kepelabuhanan yaitu pemisahan secara jelas antara fungsi regulator dan operator, menciptakan persaingan sehat pada penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan secara jelas terhadap tugas fungsinya untuk syahbandar, otoritas pelabuhan, unit penyelenggara pelabuhan dan badan usaha penyelenggara pelabuhan. Ketiga, di bidang Keselamatan Pelayaran meliputi tugas fungsi Keselamatan dan keamanan angkutan perairan termasuk perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dan Telekomunikasi-Pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur-pelayaran dan perairan pandu.

Untuk lebih jelasnya dilakukan bedah Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan pendekan sistem thinking sebagai berikut :



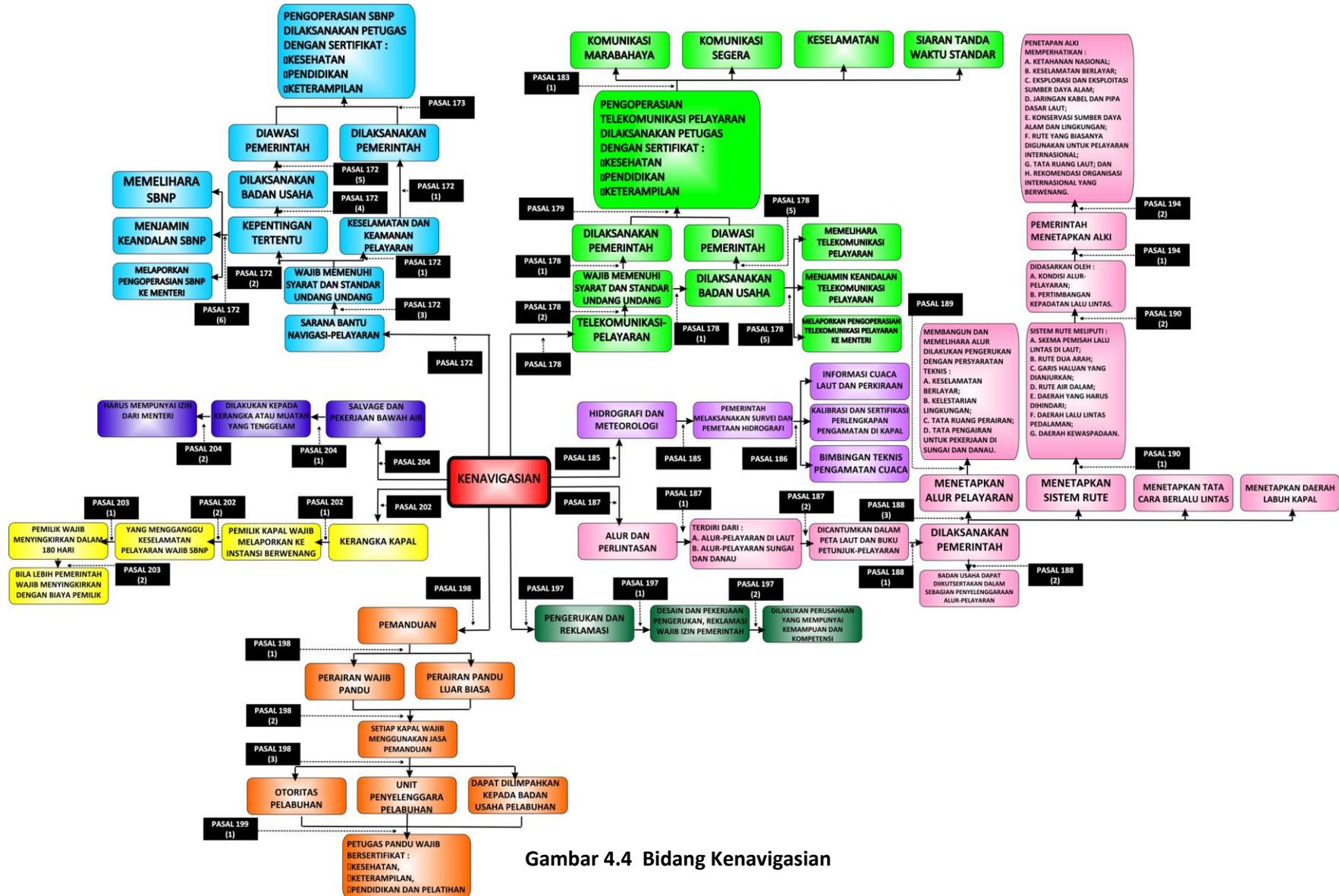
Gambar 4.2 Bidang Angkutan di Perairan



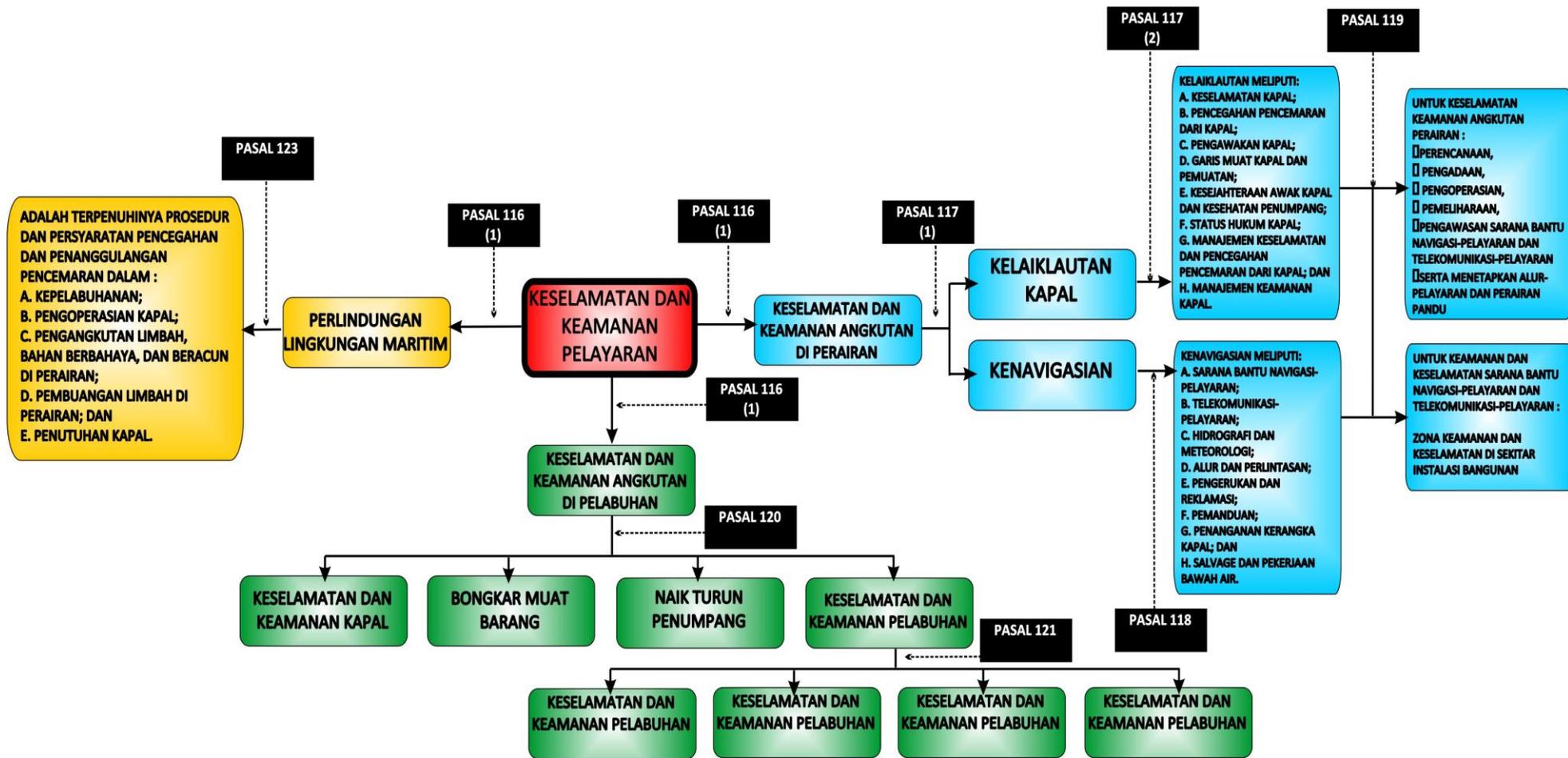


Gambar 4.3 Bidang Kepelabuhanan



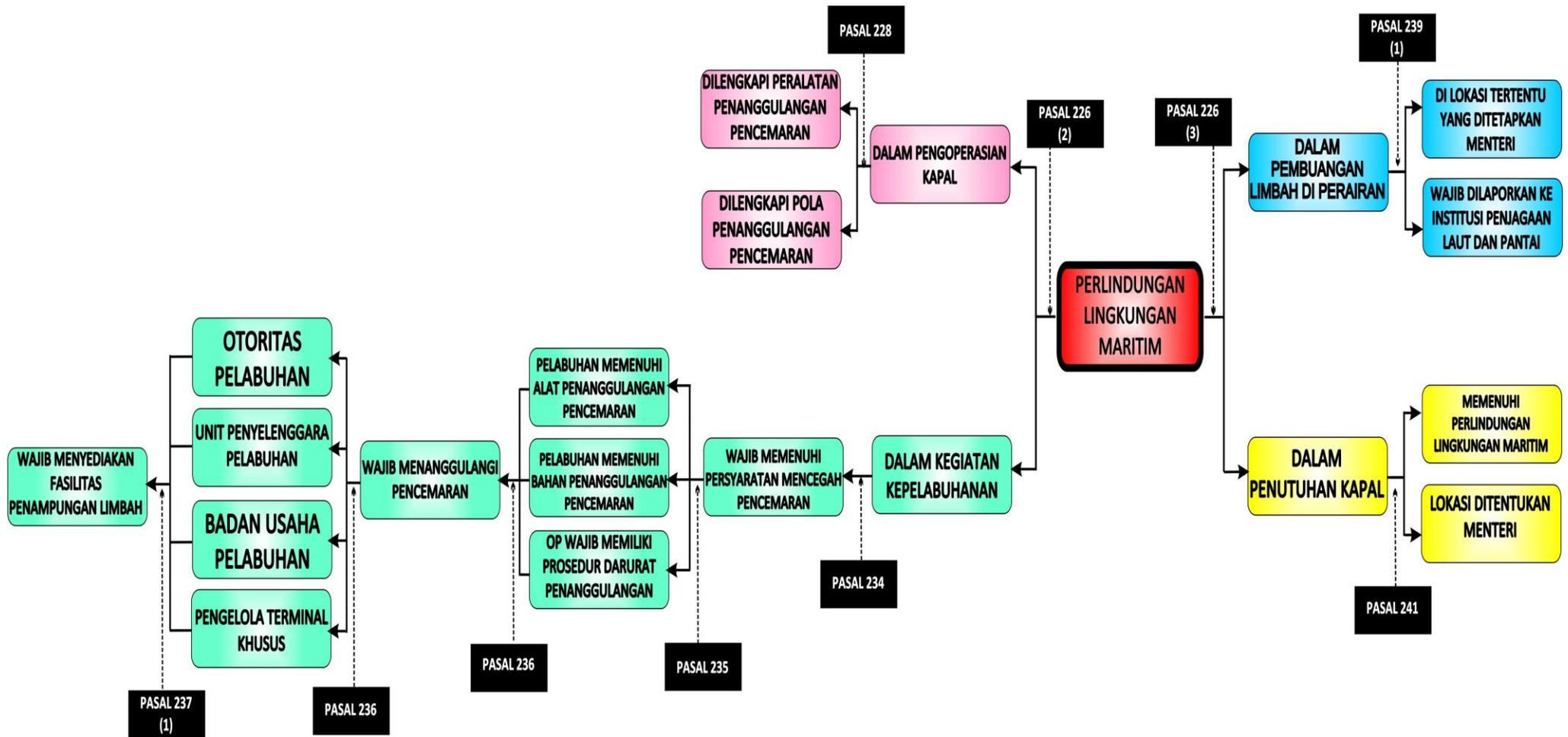


Gambar 4.4 Bidang Kenavigasian



Gambar 4.5 Bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran





Gambar 4.6 Bidang Perlindungan Lingkungan Maritim



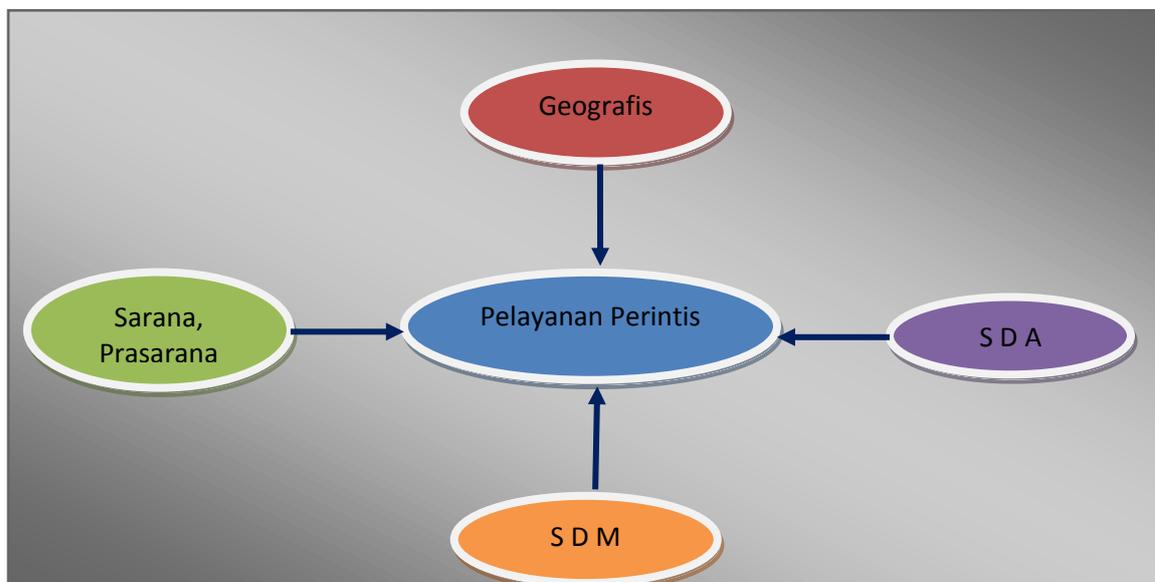
4.3. Angkutan Laut

Komponen angkutan laut sebagai sub sistem transportasi masih terdapat beberapa permasalahan, untuk itu perlu dilakukan analisis dalam Blue Print dengan intervensi kebijakan yang ada dalam UU 17 Tahun 2008 sehingga diharapkan merubah wajah angkutan laut ke depan. Komponen angkutan laut terdiri dari angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut perintis dan pelayaran rakyat.

4.3.1 Angkutan Laut Perintis

Angkutan laut Perintis memiliki Tujuan yaitu untuk mendorong pengembangan daerah, meningkatkan dan melakukan pemerataan pembangunan wilayah serta melaksanakan perwujudan stabilitas nasional yang mantap serta bersifat dinamis. Untuk itu maksud dari penyediaan Angkutan laut Perintis adalah menghubungkan daerah yang tertinggal, perbatasan dan daerah yang masih belum berkembang dengan daerah yang relatif sudah berkembang atau maju, sehingga secara otomatis dapat mengembangkan daerah-daerah tertinggal tadi dan terjadi ikatan fungsional berupa keterkaitan aktivitas ekonomi antar keduanya.

Adapun faktor yang dipertimbangkan atas tersedianya angkutan laut perintis meliputi faktor sebagai berikut :



Gambar 4.7
Faktor Pengungkit Penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis

Berdasarkan faktor pengungkit tersebut, maka kriteria yang dilakukan untuk penyelenggaraan angkutan laut perintis sebagai berikut.

Tabel 4.1.
Kriteria daerah Tertinggal

No	Faktor Penyebab	Keterangan
1.	Geografis	letaknya di pedalaman, perbukitan/pegunungan, kepulauan, pesisir, dan pulau-pulau terpencil, perbatasan sehingga sulit dijangkau oleh jaringan transportasi laut lainnya
2.	Sumberdaya Alam	Daerah yang tidak memiliki potensi sumberdaya alam atau daerah yang memiliki sumberdaya alam namun merupakan daerah yang dilindungi atau tidak dapat dieksploitasi,.
3.	Sumberdaya Manusia	Daerah dimana tingkat pendidikan, pengetahuan, dan keterampilan yang relatif rendah

Sumber : Kementerian Daerah Tertinggal

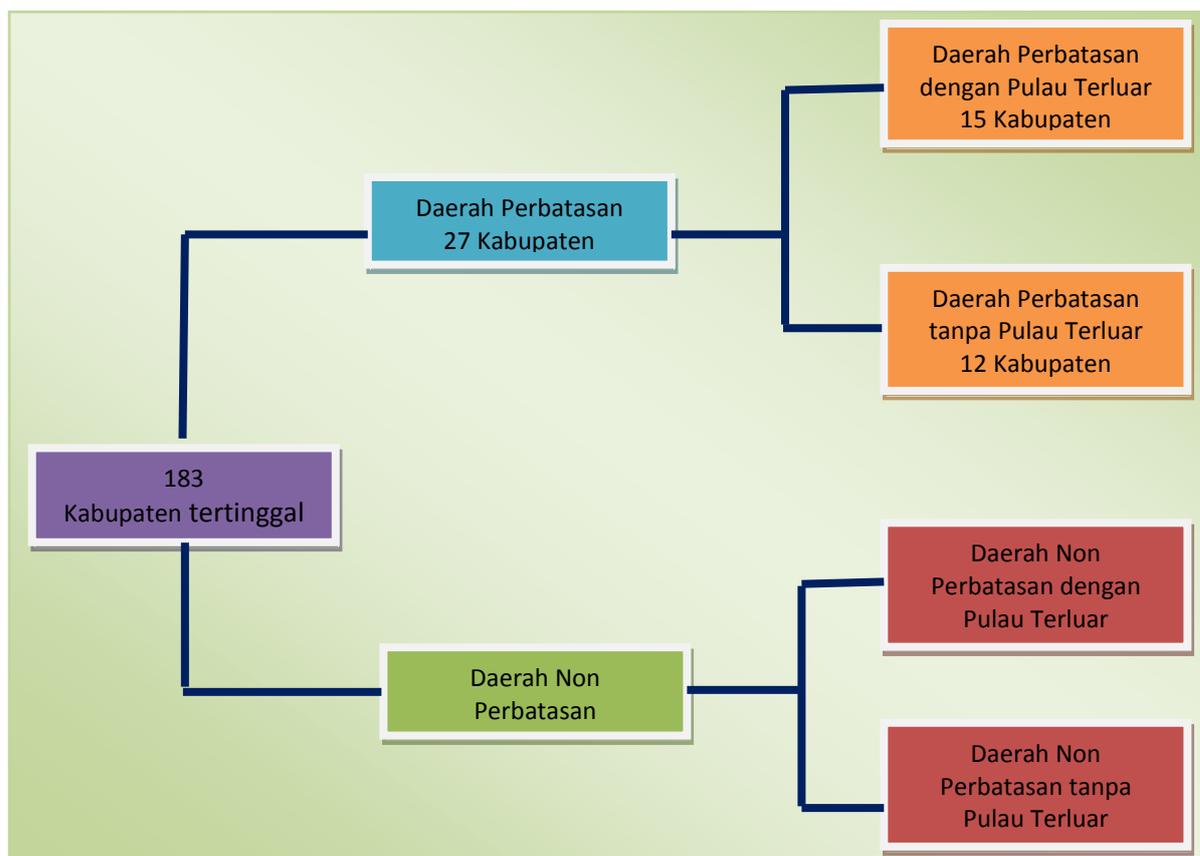
Didasarkan atas kriteria tersebut, maka angkutan laut perintis adalah untuk melayani daerah-daerah tertinggal, sehingga pembangunan daerah tertinggal merupakan kewajiban dari pemerintah pusat yang didasarkan input informasi dari Pemerintah Daerah melalui Rakornis yang dilakukan setiap tahun oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut) untuk menentukan route angkutan laut perintis baru/dikembangkan setiap tahunnya melalui review terhadap trayek yang lama dengan mempertimbangkan kembali performansi route tersebut terhadap sasaran atau tujuannya serta menampung usulan dari Pemerintah Daerah terhadap penyelenggaraan angkutan laut perintis tersebut.

Target dari penyelenggaraan pelayanan angkutan laut perintis adalah mengubah suatu daerah yang dihuni oleh komunitas tertentu dengan keterbatasan sosial ekonomi tertentu menjadi suatu daerah yang relatif lebih maju, sehingga lebih dapat berkembang. Oleh karena itu, pembangunan daerah tertinggal merupakan prioritas utama dalam penyelenggaraan angkutan laut perintis karena dapat menyentuh sendi ekonomi, sosial, budaya, dan keamanan dan diharapkan

dengan pelayanan angkutan laut perintis dapat meningkatkan kapasitas daerah tersebut.

Kebijakan yang dituntut dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah menyediakan aksesibilitas berupa pelayanan angkutan laut perintis untuk daerah tertinggal sedangkan perencanaan rutenya selalu dikembangkan dengan menghubungkan antara daerah tertinggal dengan daerah lain yang relatif telah berkembang sehingga terjadi hubungan ekonomi, sosial, budaya antar daerah, antar wilayah.

Definisi dari daerah tertinggal adalah daerah yang ditinjau dari aspek geografis merupakan daerah yang masih terisolir dan terpencil, daerah perbatasan antar negara, daerah pulau-pulau kecil, daerah pedalaman. Oleh karena itu, Kementerian Daerah Tertinggal telah melakukan identifikasi terhadap daerah tertinggal yaitu sebanyak 183 Kabupaten dengan klasifikasi sebagai daerah tertinggal sebagai berikut:



Gambar 4.8 Daerah Tertinggal Kementerian Daerah Tertinggal

Dari 183 Kabupaten tertinggal tersebut, terbagi dalam daerah perbatasan dan bukan perbatasan, dimana daerah perbatasan lebih merupakan prioritas dan dalam daerah perbatasan dibedakan pada daerah kepulauan dan bukan daerah kepulauan demikian juga untuk daerah non perbatasan.

Jumlah trayek di Kawasan Barat Indonesia relatif konstan, sedangkan untuk Kawasan Timur Indonesia cenderung meningkat seiring dengan kondisi Kawasan Timur Indonesia tersebut yang masih banyak memiliki daerah tertinggal, perbatasan dan terdepan. Untuk itu, sejak tahun 1990 sampai dengan sekarang, jumlah trayek signifikan dengan jumlah pangkalan, dimana jumlah pangkalan menyesuaikan jumlah trayek yang dilayaninya, hal ini dilakukan untuk memberikan kemudahan aksesibilitas operasional dari kapal perintis dimana dapat dilihat dari nilai ratio yang dihasilkan sebagaimana tabel berikut.

Sesuai metodologi yang telah disepakati yaitu untuk melihat seberapa besar kontribusi UU 17 Tahun 2008 terhadap pengembangan angkutan laut perintis diperlukan untuk melihat permasalahan yang masih ada pada angkutan laut perintis.

Metode analisis yang digunakan dalam mengidentifikasi potensi dan masalah digunakan juga sebagai dasar kebijakan dari strategi pengembangan. Analisis SWOT merupakan salah satu teknik analisis yang digunakan dalam menginterpretasikan suatu wilayah, khususnya pada kondisi yang sangat kompleks dimana faktor eksternal dan faktor internal memegang peranan yang sama pentingnya. Analisis SWOT yang digunakan ini bertujuan untuk menentukan arahan-arahan pengembangan yang akan dilakukan dalam pengembangan Angkutan Laut Perintis.

Analisis SWOT adalah analisis untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi wilayah, yaitu untuk melihat Strength (kekuatan), Weakness (kelemahan), Opportunity (kesempatan) dan Threaten (ancaman), dan menginventarisasi faktor-faktor tersebut dalam strategi perencanaan yang dipakai sebagai dasar untuk menentukan langkah-langkah perbaikan yang diperlukan

dalam pengembangan selanjutnya. Faktor-faktor yang mempengaruhi pengembangan tersebut adalah sebagai berikut :

Tabel 4.4. Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Masih banyak wilayah di Indonesia khususnya pada Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang termasuk daerah tertinggal, terdepan dan terluar sehingga membutuhkan pelayanan armada angkutan laut perintis b. Adanya anggaran pemerintah melalui APBN yang dialokasikan pada pembangunan armada kapal perintis c. Armada kapal perintis merupakan tulang punggung negara pada daerah-daerah tertinggal, terdepan dan terluar guna mewujudkan <i>domestic connectivity</i> utamanya mendukung upaya pemerataan pembangunan nasional sehingga dapat mempersatukan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) d. Konsep rute pelayanan kapal perintis dimana terdapat pelabuhan pangkal yang merupakan pelabuhan besar (pelabuhan utama atau pelabuhan pengumpan) dan pelabuhan singgah (pelabuhan pengumpul/perintis) sehingga kebutuhan barang oleh masyarakat yang berada pada daerah pelayanan pelabuhan singgah dapat terdistribusikan mengingat pada pelabuhan pangkal merupakan tempat bongkar muat barang dengan skala besar. e. Adanya peningkatan pembangunan kapal perintis yaitu dengan pembangunan armada ukuran sampai dengan 1200 GT sehingga dapat memaksimalkan dan mengoptimalkan daya jelajah lokasi pelayanan dan kapasitas kapal 	<ul style="list-style-type: none"> a. Jumlah armada kapal perintis yang masih minim dibandingkan dengan wilayah pelayanannya b. Waktu pelayanan yang sangat lama yaitu 1 round voyage rata-rata memakan waktu 20 sampai dengan 30 hari c. Terdapat daerah yang masih belum merasakan pelayanan perintis utamanya daerah yang lokasinya sangat terluar dan terdepan di wilayah NKRI d. Masih minimnya faktor keselamatan pada angkutan laut perintis sehingga seringkali dijumpai adanya kapal perintis yang tenggelam. e. Ukuran kapal perintis yang rata-rata tergolong kecil yaitu antara 150 GT s/d 750 GT f. Usia kapal yang relatif tua sehingga tidak mampu melayani pelayanan secara maksimal dan optimal g. Kontrak pelayanan kapal perintis yang sifatnya tahunan sehingga seringkali menghambat pengoperasian pelayanan angkutan laut kapal perintis h. Pembangunan kapal perintis yang memakan waktu relatif lama yaitu minimal 2 tahun.

Tabel 4.5. Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung pengembangan angkutan laut perintis. b. Sesuai dengan Inpres 1/2010 tentang percepatan pembangunan nasional pada sub sektor transportasi laut, pelayanan kapal perintis pada daerah tertinggal, terluar dan terdepan merupakan prioritas nasional. c. Adanya rencana kontrak pelayanan perintis oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara multiyears sesuai amanat PP 20 / 2010 sehingga dapat mengoptimalkan pelayanan angkutan laut perintis d. Adanya kebijakan pemerintah utamanya pada sektor swasta utamanya yang bergerak pada bidang perusahaan kapal keperintisan terkait dengan kepastian usahanya.	a. Terdapat beberapa pelabuhan singgah yang masih belum memiliki dermaga sehingga menyulitkan kapal melayani penumpang secara maksimal b. Lokasi pelayanan yang relatif sulit dan jauh serta adanya gelombang laut yang cukup besar sehingga seringkali kapal perintis mengalami hambatan pelayaran dikarenakan ukuran kapal yang kecil. c. Jumlah SDM pelaut yang masih kurang utamanya yang mengoperasikan kapal perintis d. Jumlah penumpang yang dilayani oleh kapal perintis relatif banyak tidak sebanding dengan jumlah armada dan kapasitas kapal yang dimiliki.

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.6. Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	a. Masih banyak wilayah di Indonesia khususnya pada Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang termasuk daerah tertinggal, terdepan dan terluar sehingga membutuhkan pelayanan armada angkutan laut perintis	0.2	4	0.8
	b. Adanya anggaran pemerintah melalui APBN yang dialokasikan pada pembangunan	0.2	2	0.4

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	armada kapal perintis			
	c. Armada kapal perintis merupakan tulang punggung negara pada daerah-daerah tertinggal, terdepan dan terluar guna mewujudkan domestic connectivity utamanya mendukung upaya pemerataan pembangunan nasional sehingga dapat mempersatukan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI)	0.2	4	0.8
	d. Konsep rute pelayanan kapal perintis dimana terdapat pelabuhan pangkal yang merupakan pelabuhan besar (pelabuhan utama atau pelabuhan pengumpan) dan pelabuhan singgah (pelabuhan pengumpul/perintis) sehingga kebutuhan barang oleh masyarakat yang berada pada daerah pelayanan pelabuhan singgah dapat terdistribusikan mengingat pada pelabuhan pangkal merupakan tempat bongkar muat barang dengan skala besar.	0.2	3	0.6
	e. Adanya peningkatan pembangunan kapal perintis yaitu dengan pembangunan armada ukuran sampai dengan 1200 GT sehingga dapat memaksimalkan dan mengoptimalkan daya jelajah lokasi pelayanan dan kapasitas kapal	0.2	2	0.4
	TOTAL	1		3,25
Kelemahan (Weakness)	a. Jumlah armada kapal perintis yang masih minim dibandingkan dengan wilayah pelayanannya	0,125	4	0.5
	b. Waktu pelayanan yang sangat lama yaitu 1 round voyage rata-rata memakan waktu 20 sampai dengan 30 hari	0,125	4	0.5
	c. Terdapat daerah yang masih belum merasakan pelayanan perintis utamanya daerah yang lokasinya sangat terluar dan terdepan di wilayah NKRI	0,125	3	0.375
	d. Masih minimnya faktor keselamatan pada angkutan laut perintis sehingga seringkali dijumpai adanya kapal perintis yang	0,125	4	0.5

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	tenggelam.			
	e. Ukuran kapal perintis yang rata-rata tergolong kecil yaitu antara 300 GT s/d 750 GT	0,125	2	0,25
	f. Usia kapal yang relatif tua sehingga tidak mampu melayani pelayanan secara maksimal dan optimal	0,125	3	0.375
	g. Kontrak pelayanan kapal perintis yang sifatnya tahunan sehingga seringkali menghambat pengoperasian pelayanan angkutan laut kapal perintis	0,125	4	0.5
	h. Pembangunan kapal perintis yang memakan waktu relatif lama yaitu minimal 2 tahun.	0,125	2	0,25
	TOTAL	1		3

Tabel 4.7. Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang (Opportunity)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung pengembangan angkutan laut perintis.	0.25	4	1
	b. Sesuai dengan Inpres 1/2010 tentang percepatan pembangunan nasional pada sub sektor transportasi laut, pelayanan kapal perintis pada daerah tertinggal, terluar dan terdepan merupakan prioritas nasional.	0.25	3	0,75
	c. Adanya rencana kontrak pelayanan perintis oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara multiyears sesuai amanat PP 20 / 2010 sehingga dapat mengoptimalkan pelayanan angkutan laut perintis	0.25	3	0.75
	d. Adanya kebijakan pemerintah utamanya pada sektor swasta utamanya yang	0.25	4	1

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	bergerak pada bidang perusahaan kapal keperintisan terkait dengan kepastian usahanya.			
	TOTAL	1		3,5
Ancaman (Threat)	a. Terdapat beberapa pelabuhan singgah yang masih belum memiliki dermaga sehingga menyulitkan kapal melayani penumpang secara maksimal	0.25	4	1
	b. Lokasi pelayanan yang relatif sulit dan jauh serta adanya gelombang laut yang cukup besar sehingga seringkali kapal perintis mengalami hambatan pelayaran dikarenakan ukuran kapal yang kecil.	0.25	4	1
	c. Jumlah SDM pelaut yang masih kurang utamanya yang mengoperasikan kapal perintis	0.25	3	0,75
	d. Jumlah penumpang yang dilayani oleh kapal perintis relatif banyak tidak sebanding dengan jumlah armada dana kapasitas kapal yang dimiliki.	0,25	4	1
	TOTAL	1		3,75

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut

$$X = \text{POTENSI} - \text{MASALAH}$$

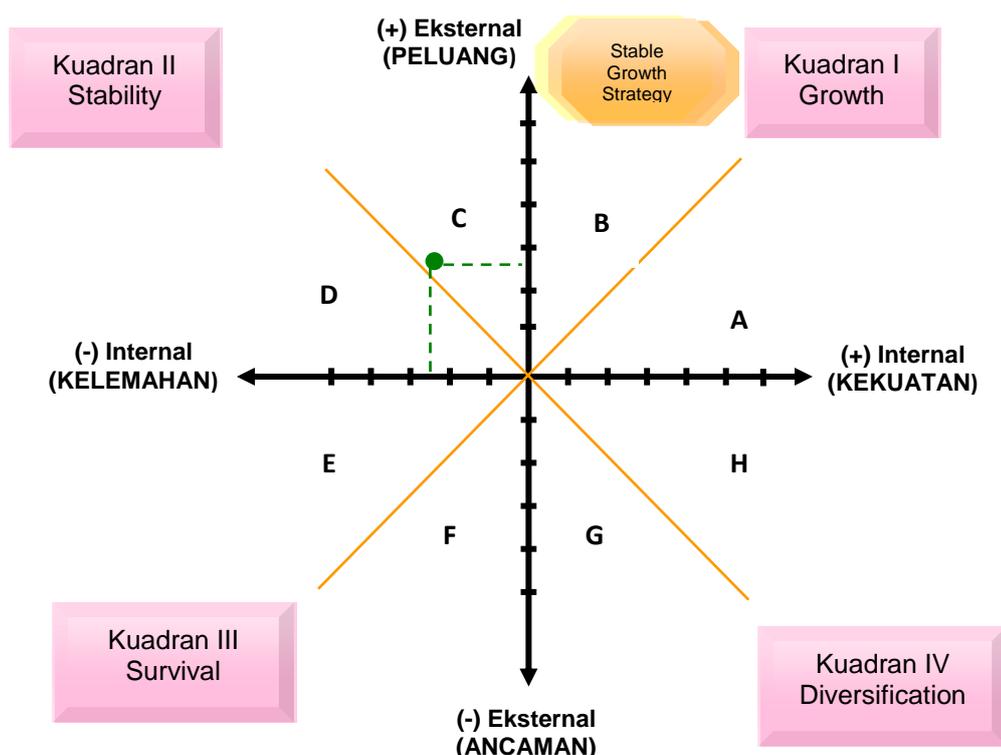
$$= 3,25 - 3$$

$$= 0,25$$

$$Y = \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN}$$

$$= 3,5 - 3,75$$

$$= - 0,25$$



Gambar 4.9. Posisi Angkutan Laut Perintis di Indonesia dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = - 0,25$ dan $Y = - 0,25$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran II ruang c dengan Guirelle Strategy (Yoeti, 1996:143), yaitu ***strategi gerilya dimana pengoperasian pelayanan angkutan laut perintis dilakukan dengan cara pembangunan atau usaha pemecahan masalah dengan ancaman yang ada.***

Selanjutnya dilakukan intervensi melalui kebijakan dalam Undang – Undang 17 Tentang Pelayaran sebagai berikut :

Pada Pasal 24 yaitu :

- (1) Angkutan di perairan untuk **daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil** wajib dilaksanakan oleh **Pemerintah dan/ atau pemerintah daerah.**
- (2) Angkutan di **perairan** sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan **pelayaran perintis dan penugasan.**

- (3) Pelayaran-perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan dengan **biaya** yang disediakan **oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah**.
- (4) **Penugasan** sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan kepada **perusahaan angkutan laut nasional** dengan mendapatkan **kompensasi** dari Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebesar **selisih** antara **biaya produksi** dan **tarif** yang ditetapkan Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebagai kewajiban pelayanan publik.
- (5) **Pelayaran-perintis dan penugasan** dilaksanakan secara **terpadu** dengan sektor lain berdasarkan **pendekatan pembangunan wilayah**.
- (6) Angkutan perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil **dievaluasi** oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah setiap tahun.

Dari penjelasan di atas, dapat disimpulkan "bahwa untuk melayani daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil dilakukan oleh angkutan laut perintis dan dengan penugasan". Untuk penyelenggaraan pemerintah, maka pemerintah wajib melakukan pengadaan kapal perintis dan sekarang jumlah armada perintis yang dimiliki pemerintah sebanyak 26 unit kapal. Sedangkan penugasan dilakukan oleh operator kapal perintis dengan konsensi yaitu selisih antara biaya produksi dan tarif yang ditetapkan Pemerintah dan total rute yang dilayani pada Tahun 2010 sebanyak 60 rute.

Selanjutnya dalam keperluan analisis dilakukan Identifikasi terhadap variabel variabel yang terkait dengan kandungan pasal dalam UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Variabel yang dapat diangkat sebagai variabel analisis adalah :

- Ayat (4)

Penugasan diberikan kepada perusahaan angkutan laut nasional dengan mendapatkan kompensasi dari Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebesar selisih antara biaya produksi dan tarif yang ditetapkan Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebagai kewajiban pelayanan publik.

Variabel analisis yang identifikasi adalah tarif, dimana Tarif memang benar ditetapkan oleh pemerintah, namun *demand* akan dapat meningkat dan sesuai kurun waktu operator angkutan laut perintis akan memperoleh laba sesuai dengan peningkatan demandnya sehingga besaran subsidi yang diberikan oleh pemerintah akan dapat menurun.

- Pada Pasal 25

Pelayaran-perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 dapat dilakukan dengan cara kontrak jangka panjang dengan perusahaan angkutan di perairan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang diawaki oleh warga negara Indonesia. Penjelasan di atas, terdapat peluang yang dapat dilakukan untuk peremajaan angkutan laut perintis yang dapat dilakukan oleh operator sehingga operator angkutan laut perintis dapat meningkatkan kualitas pelayanan melalui kontrak jangka panjang sehingga dapat memberikan kepastian usaha bagi operator angkutan laut perintis sehingga Pasal 25 ini dapat diangkat sebagai variabel pemicu.

Setelah melakukan bedah terhadap kandungan UU No 21, kita perlu melihat kondisi Angkutan laut Perintis kondisi sekarang yaitu :

- ❑ Aksesibilitas secara total masih belum optimal;
- ❑ biaya investasi masih mahal;
- ❑ Connektivitas semua daerah tertinggal masih belum optimal
- ❑ Round Trip masih tinggi, rata-rata di atas 15 hari
- ❑ Jumlah kapal masih terbatas sekitar 60 kapal
- ❑ Desain kapal perintis masih sederhana untuk memenuhi tingkat pelayanan serta keselamatan yang rendah.
- ❑ Keterpaduan dengan moda lain masih belum optimal secara nasional
- ❑ Konsep perhitungan indeks aksesibilitas dan konektivitas masih belum terbentuk.
- ❑ Kepastian usaha untuk Angkutan Laut perintis masih belum jelas disebabkan karena sistem kontrak bersifat tahunan.

Proses lanjut adalah melakukan intervensi dengan dasar kandungan Pasal-pasal dalam UU No.17 Tahun 2008 dan PP No. 20 Tahun 2010 dihasilkan penampilan analisis SWOT yang baru sebagai berikut :

Tabel 4.8. Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Masih banyak wilayah di Indonesia khususnya pada Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang termasuk daerah tertinggal, terdepan dan terluar sehingga membutuhkan pelayanan armada angkutan laut perintis b. Adanya anggaran pemerintah melalui APBN yang dialokasikan pada pembangunan armada kapal perintis c. Armada kapal perintis merupakan tulang punggung negara pada daerah-daerah tertinggal, terdepan dan terluar guna mewujudkan <i>domestic connectivity</i> utamanya mendukung upaya pemerataan pembangunan nasional sehingga dapat mempersatukan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) d. Konsep rute pelayanan kapal perintis dimana terdapat pelabuhan pangkal yang merupakan pelabuhan besar (pelabuhan utama atau pelabuhan pengumpan) dan pelabuhan singgah (pelabuhan pengumpul/perintis) sehingga kebutuhan barang oleh masyarakat yang berada pada daerah pelayanan pelabuhan singgah dapat terdistribusikan mengingat pada pelabuhan pangkal merupakan tempat bongkar muat barang dengan skala besar. e. Adanya peningkatan pembangunan kapal perintis yaitu dengan pembangunan armada ukuran sampai dengan 1200 GT sehingga dapat memaksimalkan dan mengoptimalkan daya jelajah lokasi pelayanan dan kapasitas kapal. f. Kontrak pelayanan angkutan laut perintis telah dilakukan secara <i>multiyears</i> sehingga adanya kepastian usaha keperintisan 	<ul style="list-style-type: none"> a. Jumlah armada kapal perintis yang masih minim dibandingkan dengan wilayah pelayanannya b. Terdapat daerah yang masih belum merasakan pelayanan perintis utamanya daerah yang lokasinya sangat terluar dan terdepan di wilayah NKRI c. Masih banyak ukuran kapal perintis yang rata-rata tergolong kecil yaitu antara 150 GT s/d 750 GT meskipun saat ini telah dilaksanakan pembangunan kapal perintis dengan ukuran 1200 GT namun jumlahnya masih relatif sedikit dibandingkan dengan jumlah kapal yang dibutuhkan. d. Usia kapal yang relatif tua sehingga tidak mampu melayani pelayanan secara maksimal dan optimal e. Pembangunan kapal perintis yang memakan waktu relatif lama yaitu minimal 2 tahun.

Tabel 4.9. Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung pengembangan angkutan laut perintis. b. Sesuai dengan Inpres 1/2010 tentang percepatan pembangunan nasional pada sub sektor transportasi laut, pelayanan kapal perintis pada daerah tertinggal, terluar dan terdepan merupakan prioritas nasional. c. Adanya rencana kontrak pelayanan perintis oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara multiyears sehingga dapat mengoptimalkan pelayanan angkutan laut perintis d. Adanya kebijakan pemerintah utamanya pada sektor swasta utamanya yang bergerak pada bidang perusahaan kapal keperintisan terkait dengan kepastian usahanya. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Terdapat beberapa pelabuhan singgah yang masih belum memiliki dermaga sehingga menyulitkan kapal melayani penumpang secara maksimal b. Lokasi pelayanan yang relatif sulit dan jauh serta adanya gelombang laut yang cukup besar sehingga seringkali kapal perintis mengalami hambatan pelayaran dikarenakan ukuran kapal yang kecil. c. Jumlah SDM pelaut yang masih kurang utamanya yang mengoperasikan kapal perintis d. Jumlah penumpang yang dilayani oleh kapal perintis relatif banyak tidak sebanding dengan jumlah armada dana kapasitas kapal yang dimiliki.

Dari identifikasi SWOT di atas, maka perlu dibuat skenario untuk memberi arahan bagi pengembangan pelayanan angkutan laut perintis, yang pada intinya skenario yang dipilih harus mampu menjawab upaya untuk mengoptimalkan unsur positif (*Strength* dan *Opportunities*) dan meminimalkan unsur negatif (*Weakness* dan *Threats*). Penerapan skenario yang ada di dibagi menjadi 2 skenario utama yaitu;

- a. Skenario progressif, dengan mengoptimalkan kekuatan yang dimiliki untuk mendukung percepatan meraih peluang dan meminimalkan ancaman yang ada; dan
- b. Skenario penetratif, dengan mendayagunakan hasil pencapaian peluang yang ada untuk menetralkan ancaman yang mungkin timbul.

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.10. Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan (Strength)	a. Masih banyak wilayah di Indonesia khususnya pada Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang termasuk daerah tertinggal, terdepan dan terluar sehingga membutuhkan pelayanan armada angkutan laut perintis	0.16	4	0.64
	b. Adanya anggaran pemerintah melalui APBN yang dialokasikan pada pembangunan armada kapal perintis	0.16	2	0.64
	c. Armada kapal perintis merupakan tulang punggung negara pada daerah-daerah tertinggal, terdepan dan terluar guna mewujudkan domestic connectivity utamanya mendukung upaya pemerataan pembangunan nasional sehingga dapat mempersatukan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI)	0.16	4	0.64
	d. Konsep rute pelayanan kapal perintis dimana terdapat pelabuhan pangkal yang merupakan pelabuhan besar (pelabuhan utama atau pelabuhan pengumpan) dan pelabuhan singgah (pelabuhan pengumpul/perintis) sehingga kebutuhan barang oleh masyarakat yang berada pada daerah pelayanan pelabuhan singgah dapat terdistribusikan mengingat pada pelabuhan pangkal merupakan tempat bongkar muat barang dengan skala besar.	0.16	3	0.48
	e. Adanya peningkatan pembangunan kapal perintis yaitu dengan pembangunan armada ukuran sampai dengan 1200 GT sehingga dapat memaksimalkan dan mengoptimalkan daya jelajah lokasi pelayanan dan kapasitas kapal	0.16	2	0.32
	f. Kontrak pelayanan angkutan laut perintis telah dilakukan secara <i>multiyears</i> sehingga adanya kepastian usaha keperintisan	0.16	3	0,48
	TOTAL		1	
Kelemahan	a. Jumlah armada kapal perintis yang masih minim dibandingkan dengan wilayah pelayanannya	0,2	4	0.8

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
(Weakness)	b. Terdapat daerah yang masih belum merasakan pelayanan perintis utamanya daerah yang lokasinya sangat terluar dan terdepan di wilayah NKRI	0,2	3	0.6
	c. Masih banyak ukuran kapal perintis yang rata-rata tergolong kecil yaitu antara 150 GT s/d 750 GT meskipun saat ini telah dilaksanakan pembangunan kapal perintis dengan ukuran 1200 GT namun jumlahnya masih relatif sedikit dibandingkan dengan jumlah kapal yang dibutuhkan.	0,2	2	0.4
	d. Usia kapal yang relatif tua sehingga tidak mampu melayani pelayanan secara maksimal dan optimal	0,2	2	0.4
	e. Pembangunan kapal perintis yang memakan waktu relatif lama yaitu minimal 2 tahun.	0,2	2	0.4
	TOTAL	1		2.6

Tabel 4.11. Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang (Opportunity)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung pengembangan angkutan laut perintis.	0.25	4	1
	b. Sesuai dengan Inpres 1/2010 tentang percepatan pembangunan nasional pada sub sektor transportasi laut, pelayanan kapal perintis pada daerah tertinggal, terluar dan terdepan merupakan prioritas nasional.	0.25	3	0,75
	c. Adanya rencana kontrak pelayanan perintis oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara multiyears sehingga dapat mengoptimalkan pelayanan angkutan laut perintis	0.25	3	0.75

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	d. Adanya kebijakan pemerintah utamanya pada sektor swasta utamanya yang bergerak pada bidang perusahaan kapal keperintisan terkait dengan kepastian usahanya.	0.25	4	1
	TOTAL	1		3,5
Ancaman (Threat)	a. Terdapat beberapa pelabuhan singgah yang masih belum memiliki dermaga sehingga menyulitkan kapal melayani penumpang secara maksimal	0.25	4	1
	b. Lokasi pelayanan yang relatif sulit dan jauh serta adanya gelombang laut yang cukup besar sehingga seringkali kapal perintis mengalami hambatan pelayaran dikarenakan ukuran kapal yang kecil.	0.25	4	1
	c. Jumlah SDM pelaut yang masih kurang utamanya yang mengoperasikan kapal perintis	0.25	2	0,5
	d. Jumlah penumpang yang dilayani oleh kapal perintis relatif banyak tidak sebanding dengan jumlah armada dana kapasitas kapal yang dimiliki.	0,25	2	0,5
	TOTAL	1		3

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2010

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut

$$X = \text{POTENSI} - \text{MASALAH}$$

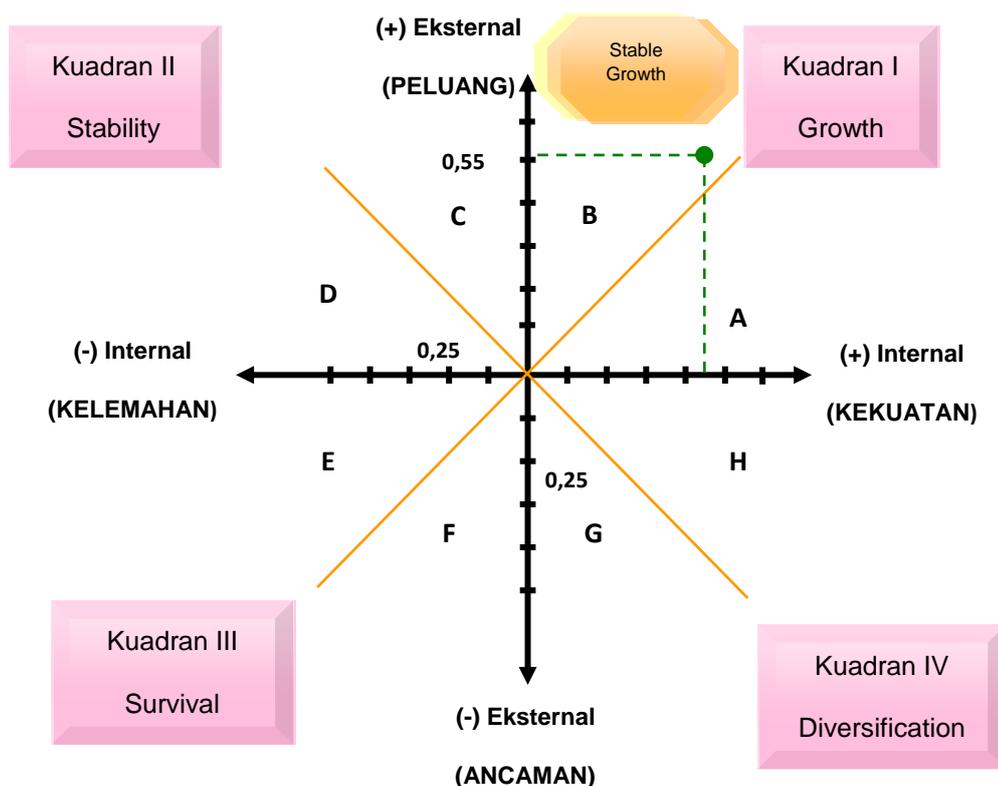
$$= 3,2 - 2,6$$

$$= 0,6$$

$$Y = \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN}$$

$$= 3,5 - 3$$

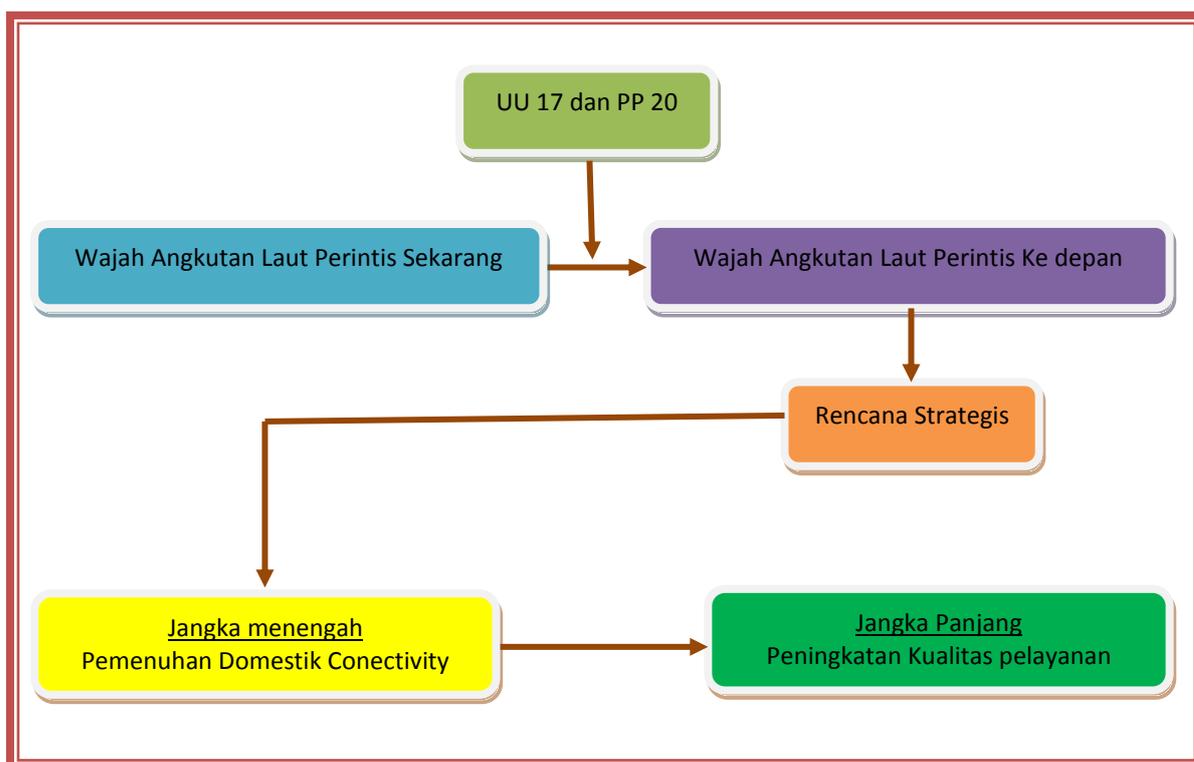
$$= 0,5$$



Gambar 4.10 Posisi Angkutan Laut Perintis Hasil Intervensi UU 17/2008 dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = 0,6$ dan $Y = 0,5$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran I ruang B dengan Stable Growth Strategy (Yoeti, 1996:143), yaitu **strategi pertumbuhan stabil dimana pengembangan dilakukan secara bertahap dan target disesuaikan dengan kondisi perkembangan angkutan laut perintis.**

Tahapan selanjutnya adalah menyusun strategi pengembangan angkutan laut perintis yang dilakukan sebagai berikut :



Gambar 4.11
Konsep Rencana Starategis Pada Angkutan Laut Perintis

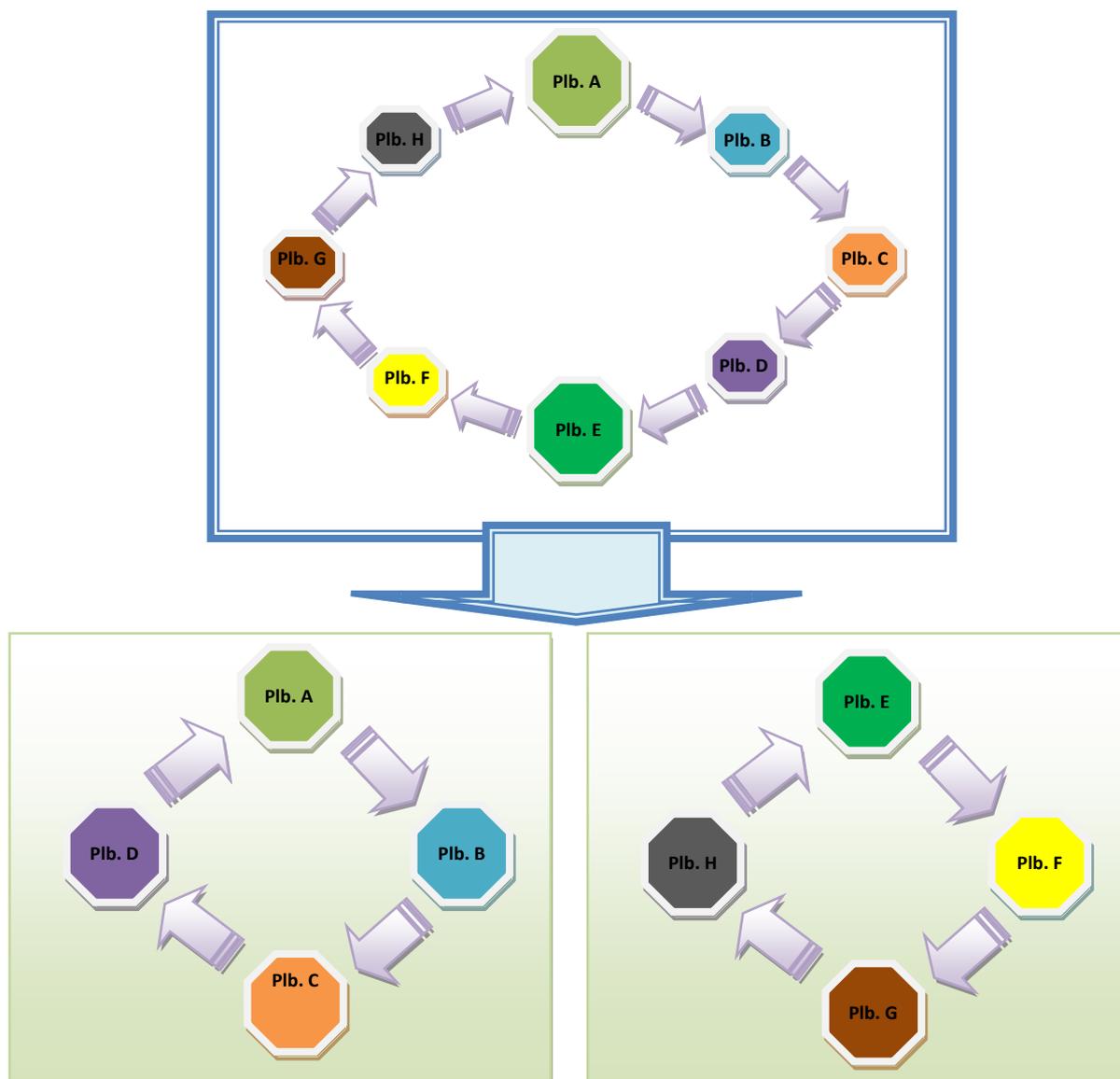
Output untuk jangka waktu perencanaan dengan kategori strategi sebagai berikut.

- Jangka menengah (Tahun 2010 – 2015) dapat terpenuhinya domestic conectivity
- Jangka Panjang (Tahun 2011 – 2025) dapat dilakukan peningkatan pelayanan melalui penurunan turn voyage secara bertahap.

Untuk jangka menengah, pendekatan yang dilakukan adalah pemenuhan *domestic conentivity* yaitu pemenuhan terhadap Kabupaten tertinggal yang belum dilayani oleh Angkutan Laut Perintis dan berlaku pada kurun waktu perencanaan Tahun 2010 - 2015, yaitu :

Selanjutnya pendekatan yang dilakukan untuk jangka panjang (Tahun 2015 – 2020), adalah meningkatkan kualitas pelayanan Angkutan Laut Perintis dengan menargetkan waktu pelayanan per route dari rata-rata 21 hari *per voyage* menjadi 10 hari *per voyage*. Hal ini bertujuan untuk memberikan kualitas pelayanan

bagi masyarakat ekonomi lemah sebagai users angkutan laut perintis sehingga tentunya konsekuensi yaitu penambahan jumlah armada angkutan laut perintis.



Gambar 4.12
Konsep Masterplan Angkutan Laut Perintis

Melalui pendekatan ini maka akan dapat ditentukan, kebutuhan armada angkutan laut perintis sebagai berikut.

Tabel 4.12 Masterplan Kebutuhan Armada Angkutan laut Perintis

Rute Kapal		Jumlah Kapal Eksisting	2010 - 2014	2015 - 2020	2021 - 2025
Eksisting	Rencana				
R-1	R1.1 & R1.2	1	2	-	-
R-2	R2.1 & R2.2	1	2	-	-
R-3	R3.1 & R3.2	1	2	-	-
R-4	-	1	-	-	-
R-5	-	1	-	-	-
R-6	-	1	-	-	-
R-7	R7.1 & R7.2	1	-	2	-
R-8	-	1	-	-	-
R-9	-	1	-	-	-
R-10	R10.1 & R10.2	1	-	-	2
R-11	R11.1 & R11.2	1	-	-	2
R-12	R12.1 & R12.2	1	-	-	2
R-13	R13.1 & R13.2	1	-	2	-
R-14	R14.1 & R14.2	1	-	2	-
R-15	R15.1 & R15.2	1	-	2	-
R-16	R16.1 & R16.2	1	-	2	-
R-17	R17.1 & R17.2	1	-	2	-
R-18	R18.1 & R18.2	1	-	2	-
R-19	R19.1 & R19.2	1	-	2	-
R-20	R20.1 & R20.2	1	3	-	-
R-21	R21.1 & R21.2	1	-	2	-
R-22	R22.1 & R22.2	1	-	2	-
R-23	R23.1 & R23.2	1	-	2	-
R-24	R24.1 & R24.2	1	-	2	-
R-25	R25.1 & R25.2	1	-	2	-
R-26	R26.1 & R26.2	1	3	-	-
R-27	R27.1 & R27.2	1	-	2	-
R-28	R28.1 & R28.2	1	3	-	-
R-29	R29.1 & R29.2	1	3	-	-
R-30	R30.1 & R30.2	1	-	2	-
R-31	R31.1 & R31.2	1	3	-	-

Rute Kapal		Jumlah Kapal Eksisting	2010 - 2014	2015 - 2020	2021 - 2025
Eksisting	Rencana				
R-32	R32.1 & R32.2	1	4	-	-
R-33	R33.1 & R33.2	1	2	-	-
R-34	R34.1 & R34.2	1	3	-	-
R35	R35.1 & R35.2	1	-	2	-
R36	R36.1 & R36.2	1	2	-	-
R37	R37.1 & R37.2	1	2	-	-
R38	R38.1 & R38.2	1	2	-	-
R39	R39.1 & R39.2	1	-	2	-
R40	R40.1 & R40.2	1	-	2	-
R41	R41.1 & R41.2	1	-	-	2
R42	-	1	-	-	-
R43	R42.1 & R42.2	1	-	-	2
R44	R43.1 & R43.2	1	-	-	2
R45	R45.1 & R45.2	1	-	2	-
R46	-	1	-	-	-
R47	R47.1 & R47.2	1	-	-	2
R48	R48.1 & R48.2	1	-	2	-
R49	-	1	-	-	-
R50	R50.1 & R50.2	1	-	2	-
R51	R51.1 & R51.2	1	-	-	2
R52	R52.1 & R52.2	1	3	-	-
R53	R53.1 & R53.2	1	3	-	-
R54	R54.1 & R54.2	1	-	2	-
R55	-	1	-	-	-
R56	R56.1 & R56.2	1	-	-	2
R57	R57.1 & R57.2	1	-	-	2
R58	R58.1 & R58.2	1	-	2	-
R59	R59.1 & R59.2	1	-	2	-
R60	R60.1 & R60.2	1	-	2	-
JUMLAH TOTAL		60	42	50	20

Secara keseluruhan keluaran dari Blue Print ini diperoleh kebijakan sebagai berikut :

Tabel 4.13 Rencana Tindak pengembangan Angkutan Laut Printis

Intervensi Kebijakan	Saat Sekarang	Blue Print	Keterangan	Rencana Aksi
Multiyeras Kontrak	Kontrak Tahunan	- Kontrak multiyeras - Belanja Barang	Kontrak 5 Tahunan	- Perubahan barang modal menjadi belanja barang - Tender Multiyeras
Connectivity	Belum tercapai	Domestic Conectivity (2005-2010) Level Of Service (2010-2020)	90 Kapal	Melakukan pengadaan kapal sehingga domestic conectivity terpenuhi.
Round Trip	20 hari	10 hari	112 Kapal	Melakukan pengadaan kapal secara kontinue sehingga kualitas pelayanan Angkutan Laut Perintis terpenuhi

4.3.2 Angkutan Laut Dalam Negeri

Perjalanan kebijakan angkutan laut dalam negeri cukup panjang, dimana keterpurukan angkutan laut dalam negeri dialami sejak digulirkannya Paket November 1988 (12 Tahun yang lalu) dimana pada waktu itu terjadi perubahan kebijakan yang sangat berarti yaitu awalnya orientasi kebijakan pemerintah pada ekspor migas dan hasil bumi (*row material*) serta distribusi pelayanan barang dilakukan dengan model sistem trayek yang diatur. Melalui Paket November No 21 Tahun 2008, dilakukan perubahan kebijakan yang signifikan yaitu perubahan orientasi dari ekspor migas menjadi ekspor non migas dengan model penghapusan ijin trayek untuk angkutan laut dan dibukanya 117 pelabuhan terbuka untuk ekspor-impor dimana awalnya hanya 4 pelabuhan utama yang terbuka untuk perdagangan luar negeri, yaitu Tg. Priok, Tg Perak, Belawan dan Makassar.

Dampak yang terjadi dari kebijakan tersebut adalah terjadinya peningkatan ekspor non migas secara signifikan dan terjadi pertumbuhan ekonomi rata-rata sebesar 7 % per tahun, namun peran angkutan laut untuk perdagangan luar negeri hanya mampu meraih 2 % akibat kalah bersaing dengan pelayaran asing, demikian

juga untuk angkutan laut dalam negeri hanya mampu meraih share 55 % sedangkan pelayaran asing sebesar 45 %. Akibat dari hal ini terjadi defisit pada jasa pengapalan angkutan laut walaupun disisi lain terjadi surplus perdagangan, namun untuk neraca transaksi berjalan justru terjadi defisit karena nilai surplus neraca perdagangan ternyata lebih kecil dari defisit yang disumbangkan oleh jasa pengapalan.

Dengan kondisi share pelayaran nasional hanya 55 % untuk angkutan laut dalam negeri dan share pelayaran asing sebesar 45 %, maka dilakukan pemikiran *bagaimana melakukan peningkatan pangsa muatan untuk angkutan laut dalam negeri*. Untuk itu tidak lain adalah menjalankan kebijakan *azas cabotage*, dan karenanya pada Tahun 2005 diterbitkan Inpres 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Angkutan Dalam Negeri dengan pelaksanaan Azas cabotage secara penuh sehingga diharapkan dapat meningkatkan *share* angkutan laut dalam negeri.

a. Kandungan INPRES No. 5 Tahun 2005

Inpres No 5 Tahun 2005 ditujukan untuk meningkatkan *share* pelayaran nasional untuk perdagangan dalam negeri dengan kandungan kebijakan dan mandat kepada 14 (empat belas) pejabat yang terkait, yaitu: 1) Menteri Koordinator Bidang Perekonomian; 2) Menteri Negara Perencanaan Pembangunan/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional; 3) Menteri Perhubungan; 4) Menteri Keuangan; 5) Menteri Dalam Negeri; 6) Menteri Perindustrian; 7) Menteri Perdagangan; 8) Menteri Kehutanan; 9) Menteri Pendidikan Nasional; 10) Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral; 11) Menteri Kelautan dan Perikanan; 12) Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara; 13) Menteri Negara Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah; 14) Para Gubernur/Bupati/Walikota di seluruh Indonesia.

Tugas yang harus diemban pada masing-masing sektor sebagai berikut :

- Sektor Perdagangan

No.	Kegiatan	Cabotage
1.	Muatan pelayaran antarpelabuhan di dalam negeri	wajib diangkut dengan kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional dalam waktu singkat;
2.	Muatan impor yang biaya pengadaan dan/atau pengangkutannya dibebankan kepada APBN/APBD	wajib menggunakan kapal yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah
3.	Kemitraan	Mendorong kontrak angkutan jangka panjang antara pemilik barang dan perusahaan angkutan nasional.

- Untuk Sektor Keuangan dengan kebijakan sebagai berikut :

No.	Kegiatan	Cabotage
1.	Perpajakan	memberikan fasilitas perpajakan kepada industri pelayaran nasional dan industri perkapalan sesuai dengan ketentuan perpajakan yang berlaku
		pemberian insentif kepada pemilik muatan ekspor yang diangkut dengan kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran Indonesia;
2.	Lembaga Keuangan Non Pajak	Mendorong perbankan nasional untuk berperan aktif dalam rangka pendanaan untuk mengembangkan industri pelayaran nasional
		Mengembangkan lembaga keuangan bukan bank yang khusus bergerak di bidang pembiayaan pengembangan industri pelayaran nasional
		Mengembangkan skim pendanaan yang lebih mendorong terciptanya pengembangan armada nasional.

- Sektor Asuransi dengan kewajiban sebagai berikut :

No.	Kegiatan	Cabotage
1.	Perpajakan	Setiap kapal yang dimiliki dan/atau dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dan/atau kapal bekas/kapal

baru yang akan dibeli atau dibangun dalam atau di luar negeri untuk jenis, ukuran dan batas usia tertentu wajib diasuransikan, sekurang-kurangnya *"Hull & Machine"*

Muatan/barang dan penumpang, yang diangkut oleh perusahaan pelayaran nasional yang beroperasi baik di dalam negeri maupun di luar negeri, wajib diasuransikan

- Sektor Perhubungan laut

No.	Kegiatan	Cabotage
1.	Angkutan Laut	<ul style="list-style-type: none"> • Menata penyelenggaraan angkutan laut nasional • Menata kembali jaringan trayek angkutan laut tetap dan teratur dengan yaitu pemberian prioritas sandar, keringanan tarif jasa kepelabuhanan dan penyediaan bunker; • Menata kembali proses penggantian bendera kapal dari bendera asing menjadi bendera Indonesia; • Mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang piutang maritim yang didahulukan dan hipotik atas kapal (Maritime Liens and Mortgages 1993) dan menyelesaikan penyiapan Rancangan Undang-undang tentang Klaim Maritim yang Didahulukan dan Hipotik atas Kapal; • Mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang Penahanan Kapal (Arrest of Ship) • Menyiapkan Rancangan Undang-undang tentang Penahanan Kapal yang disesuaikan dengan kondisi nasional; • Mempercepat pembentukan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK), sehingga dapat diketahui dengan transparan muatan dan kapasitas ruang kapal yang ada.

- Sektor Perindustrian

No.	Kegiatan	Cabotage
1.	Perindustrian	<ol style="list-style-type: none"> a. Mendorong tumbuh dan berkembangnya industri perkapalan dengan <ol style="list-style-type: none"> 1) Mengembangkan pusat-pusat desain, industri kapal; 2) Mengembangkan standarisasi dan komponen kapal; 3) Mengembangkan industri bahan baku dan

No.	Kegiatan	Cabotage
		komponen kapal;
		4) Memberikan insentif kepada perusahaan pelayaran nasional yang membangun dan/atau mereparasi kapal di dalam negeri dan/atau yang melakukan pengadaan kapal dari luar negeri dengan menerapkan skim imbal produksi;
		b. Pembangunan kapal dengan APBN/APBD wajib dilaksanakan pada industri perkapalan nasional
		c. Dalam hal pendanaan kapal dengan dana luar negeri, diupayakan menggunakan muatan lokal maksimum dan melakukan alih teknologi;
		d. Pemeliharaan dan reparasi kapal a APBN/APBD wajib dilakukan pada industri perkapalan nasional.

- Sektor Energi dan Sumber Daya Mineral:

Memberikan jaminan penyediaan BBM sesuai dengan trayek dan jumlah hari layar kepada perusahaan pelayaran nasional yang mengoperasikan kapal berbendera Indonesia dan melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri.

Berdasarkan tugas pada masing-masing sektor pada Inpres 5 Tahun 2005, maka disusun *roadmap* tentang pelaksanaan azas *cabotage* yang disusun dari tahun 2005 sampai dengan 2010 sebagai berikut :

Tabel 4.14 Roadmap Pelaksanaan Azas Cabotage (2005-2010)

No.	Komoditi	Pangsa Muatan (%)		Pangsa Muatan (%)		Pangsa Muatan (%)		Pangsa Muatan (%)		Pangsa Muatan (%)			
		2003	2005	2006	2007	2009	2010						
1	Oil/Petroleum	39	61	40	60	40	60	60	40	90	10	100	0
2	General Cargo	64	36	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
3	Coal	40	60	60	40	60	40	75	25	95	5	100	0
4	Wood	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
5	Fertilizer	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
6	Cement	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0

No.	Komoditi	Pangsa Muatan (%)		Pangsa Muatan (%)		Pangsa Muatan (%)		Pangsa Muatan (%)		Pangsa Muatan (%)	
		2003	2005	2006	2007	2009	2010				
7	CPO	62	38	80	20	80	20	100	0	100	0
8	Rice	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0
9	Mine and Quarry	23	77	40	60	40	60	100	0	100	0
10	Other Grains	66	34	70	30	70	30	100	0	100	0
11	Other Liquid	34	66	40	60	40	60	65	35	100	0
12	Agri Grain	62	38	70	30	70	30	80	20	100	0
13	Fresh Product	93	7	95	5	95	5	100	0	100	0

Keterangan:

- Notasi N: Pelayaran Nasional
- Notasi A: Pelayaran Asing

Komoditi Minyak dan gas bumi merupakan sektor primer yang merupakan target dari *roadmap* ini sampai dengan 2010, jika hal ini dapat tercapai maka akan dapat tercipta kepastian pasar muatan angkutan laut untuk perdagangan dalam negeri yang konstan dan pasti. Wilayah sumber dan distribusi untuk komoditi minyak dan gas bumi bergerak ke seluruh wilayah nasional, dan target yang paling berat pada tahun 2009 yaitu sebesar 90% dari 60 % target yang dicanangkan Tahun 2008 .

Komoditi Batubara merupakan komoditi strategis dengan potensi sumber pada beberapa wilayah seperti Sumatera Selatan dan sebagian Kalimantan target pada tahun 2009 cukup berat dengan kenaikan share muatan menjadi 95 % dari 75 % pada Tahun 2008.

Untuk komoditi, semen, dengan target 100 % harus terpenuhi pada tahun 2005, sehingga sampai tahun 2010 kesiapan kapal untuk komoditi harus terpenuhi dan terpeliharaan secara kontinue. Sedangkan untuk CPO secara kontinue ditargetkan naik sekitar 20 % sampai dengan 100 % sampai dengan tahun 2010.

Potensi perusahaan pelayaran Indonesia yang ditugaskan dalam penerapan azas cabotage, pada Tahun 2005 dengan total armada sebesar 6.041 unit dan Tahun 2008 total armada sebanyak 7.846 unit kapal, sehingga terjadi peningkatan armada sebesar 1.805 unit kapal yang merupakan pengalihan bendera kapal milik perusahaan pelayaran nasional dari bendera asing ke bendera Indonesia serta pembangunan kapal baru dan pengadaan kapal bekas dari luar negeri.

Sejalan dengan peningkatan armada tersebut, maka volume komoditi cabotage diproyeksikan meningkat dan perkembangan volume komoditi untuk cabotage sebagaimana tabel berikut.

Tabel 4.16
Volume Muatan Komoditi Cabotage

No.	Komoditi	Tahun					
		2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	Minyak Gas Bumi	89,2	91,4	92,7	95,6	97,9	100,1
2	Batubara	41,4	45,0	49,0	60,3	75,0	90,0
3	General Cargo	38,0	43,6	44,2	47,3	48,1	50,5
4	Semen	6,7	7,3	8,0	8,8	9,7	10,7
5	Kayu	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
6	Pupuk	6,2	6,4	6,5	6,6	6,8	6,9
7	Minyak Sawit	4,4	5,7	5,9	6,1	6,3	6,5
8	Produk Tambang	5,0	5,3	5,5	5,7	5,9	6,1
9	Biji-2an	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0
10	Cairan	1,7	1,9	2,1	2,3	2,5	2,7
11	Beras	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5
12	Biji-2an Pertanian	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5
13	Produk Segar	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4

Dalam penerapan azas cabotage ini, diperlukan strategi untuk mencapai target capaian sebagaimana tabel berikut :

Tabel 4.17
Tahapan Implementasi Cabotage

No.	Periode	Komoditi
1.	Tahun 2005	Barang umum yang tidak dimuat dalam kontainer (<i>General Cargo</i>), Kayu (<i>Wood</i>), Pupuk (<i>Fertilizer</i>), Semen (<i>Cement</i>) dan Beras (<i>Rice</i>)
2.	Tahun 2007	Barang umum yang tidak dimuat dalam kontainer (<i>General Cargo</i>), Kayu (<i>Wood</i>), Pupuk (<i>Fertilizer</i>), Semen (<i>Cement</i>), Beras (<i>Rice</i>), <i>CPO</i> , <i>Mine and Quarry</i> , <i>Other Grains</i> dan <i>Fresh Product</i>
3.	Tahun 2009	Barang umum yang tidak dimuat dalam kontainer (<i>General Cargo</i>), Kayu (<i>Wood</i>), Pupuk (<i>Fertilizer</i>), Semen (<i>Cement</i>), Beras (<i>Rice</i>), <i>CPO</i> , <i>Mine and Quarry</i> , <i>Other Grains</i> , <i>Fresh</i>

No.	Periode	Komoditi
		<i>Product, Agri Grain dan Other Liquid</i>
4.	Tahun 2010	Barang umum yang tidak dimuat dalam kontainer (<i>General Cargo</i>), Kayu (<i>Wood</i>), Pupuk (<i>Fertilizer</i>), Semen (<i>Cement</i>), Beras (<i>Rice</i>), CPO, Mine and Quarry, Other Grains, Fresh Product, Agri Grain, Other Liquid, Batubara (<i>Coal</i>) dan Oil and Gas
5.	01-01-2011	Pelaksanaan azas <i>cabotage</i> secara penuh

Pada periode tahun 2005 dalam penerapan tahapan azas *cabotage* dilakukan terhadap 5 (lima) komoditi yaitu barang tidak dimuat dalam kontainer (General Cargo) seperti Kayu (Wood), Pupuk (Fertilizer), Semen (Cement) dan Beras (Rice).

Dilanjutkan pada tahun 2007 azas *cabotage* pada 9 (sembilan) komoditi yaitu sebagai tambahan adalah komoditi CPO, Mine and Quarry, Other Grains dan Fresh Product, dan pada tahun 2009 dilanjutkan untuk 11 (sebelas) komoditi dengan komoditi tambahan Agri Grain dan Other Liquid

Pada akhir tahun 2010 azas *cabotage* dapat dilaksanakan untuk 13 (tigabelas) komoditi dengan tambahan komoditi Batubara (Coal) dan Oil and Gas dan pada tahun 2011 pelaksanaan azas *cabotage* dapat dilaksanakan secara penuh untuk angkutan laut dalam negeri.

b. Keberhasilan Pelaksanaan Azas Cabotage

Keberhasilan capaian pelaksanaan azas *cabotage* dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 4.18
Perkembangan Perusahaan Pelayaran

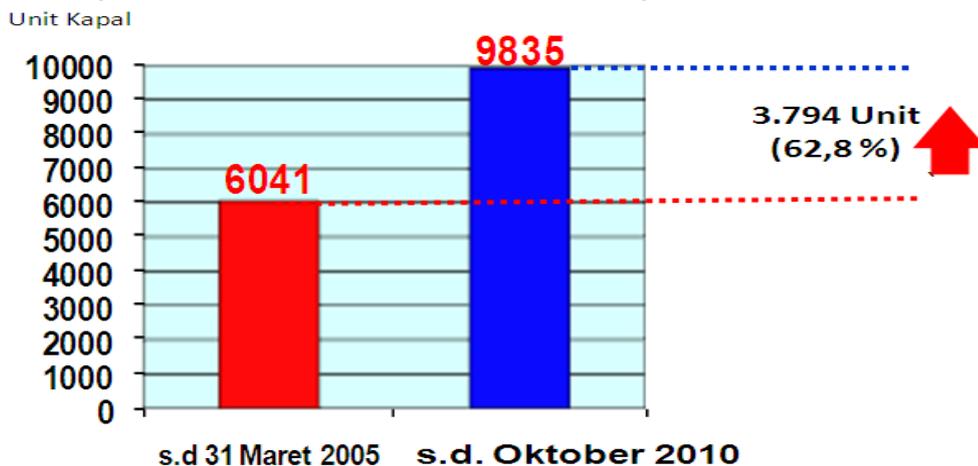
No	TAHUN	SIOPAL	SIOPSUS
1	2005	1274	317
2	2006	1382	322
3	2007	1485	346
4	2008	1620	360
5	2009	1711	378
Pertumbuhan		4.5 %	7.65 %

Sumber: Ditjen Hubla

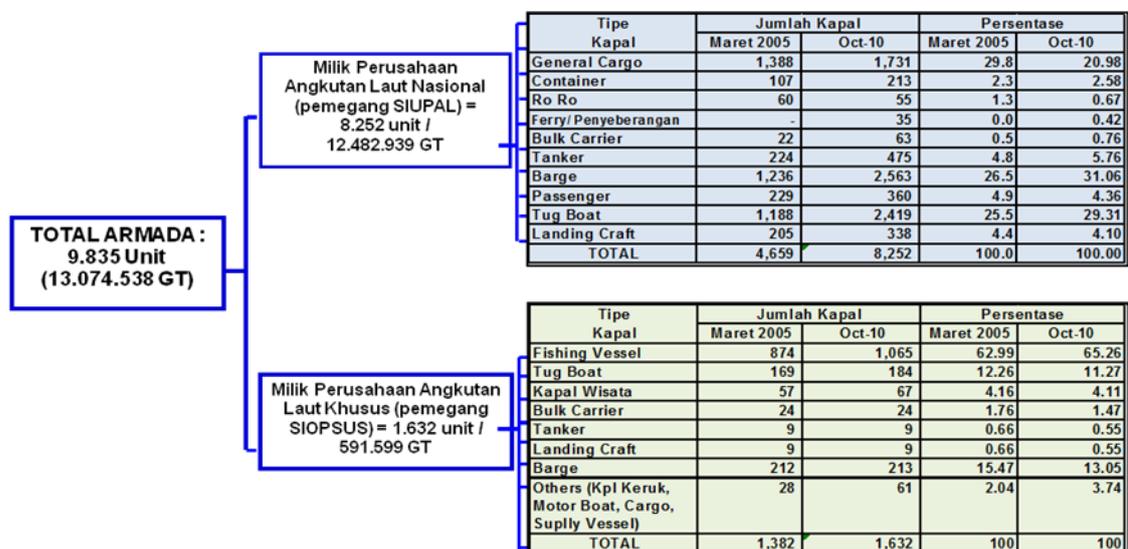
Realisasi penerapan azas cabotage dapat dilihat dari meningkatnya atau berkembangnya perusahaan pelayaran, baik perusahaan pelayaran nasional untuk barang umum maupun barang khusus dan perkembangan perijinan untuk perusahaan pelayaran seperti digambarkan dalam perkembangan ijin-nya (SIUPAL) meningkat dari 1.274 di tahun 2005 meningkat menjadi 1.711 di tahun 2009.

Indikator keberhasilan lain dari penerapan azas cabotage adalah penurunan *share* armada asing dan peningkatan *share* armada nasional, sebagaimana disajikan pada tabel 4.19.

**PENINGKATAN JUMLAH ARMADA NIAGA NASIONAL
BERBENDERA INDONESIA
(POSISI 31 MARET 2005 VS OKTOBER 2010)**



Gambar 4.13 Perkembangan Azas Cabotage (%)

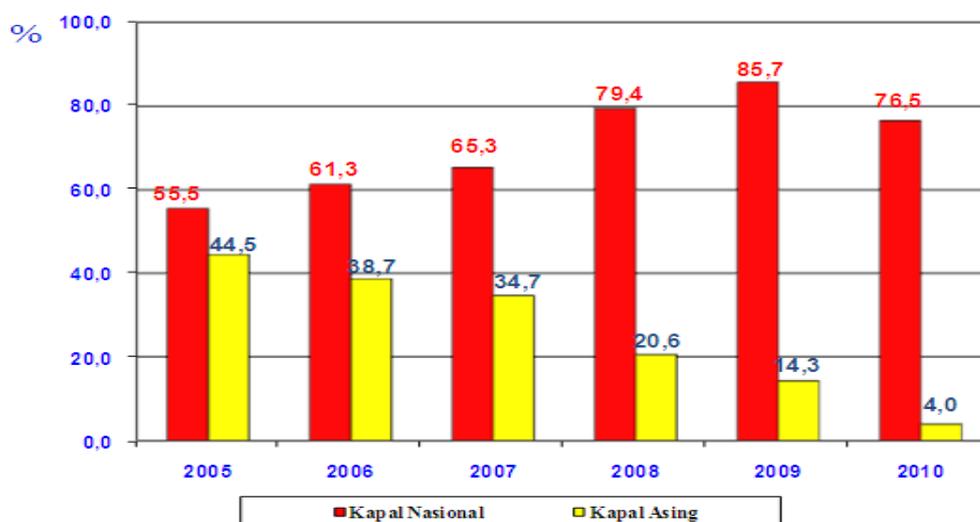


Gambar 4.14 Perkembangan Azas Cabotage (Juta GT)

Sejalan dengan peningkatan *share* pelayanan nasional tersebut, maka terjadi perubahan muatan yang diangkut pelayaran nasional sebagai berikut :

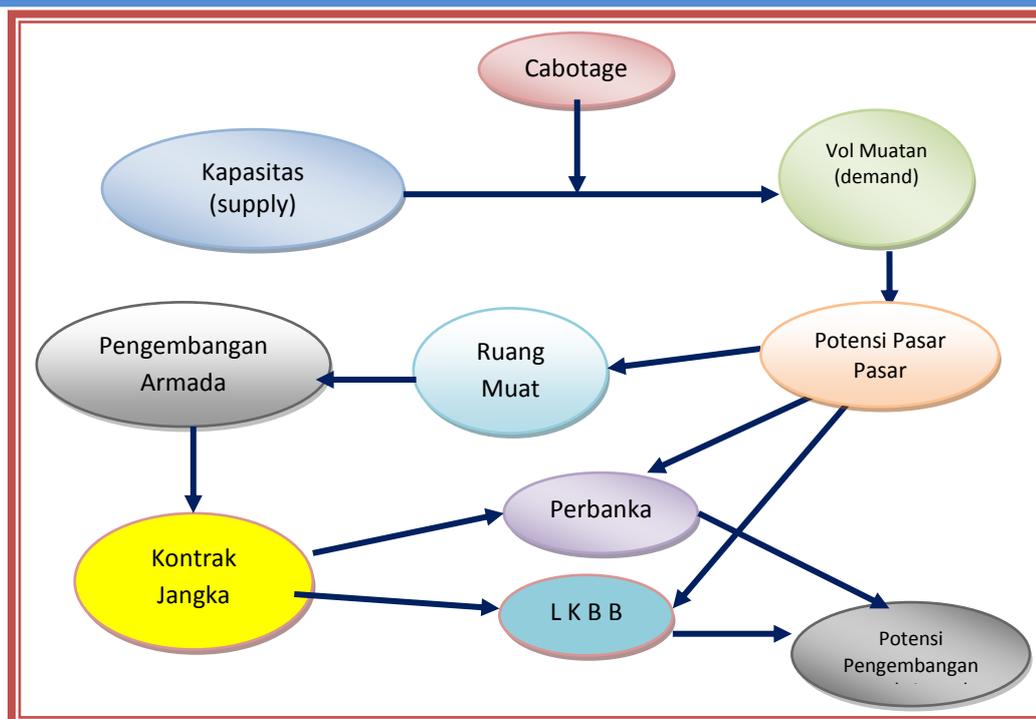
Tabel 4.19
Perkembangan Muatan di Indonesia

		Juta TON					
No	Muatan	2005	2006	2007	2008	2009	2010*)
1	Nasional (%)	114,5 (55,5%)	135,3 (61,3%)	148,7 (65,3%)	192,8 (79,4%)	258,3 (90,2%)	76,5 (95,0%)
2	Asing (%)	91,8 (44,5%)	85,4 (38,7%)	79,2 (34,7%)	50,1 (20,6%)	28,0 (9,8%)	4,0 (4,9%)
Jumlah		206,3	220,7	227,9	242,9	286,3	80,5



Gambar 4.15
Grafik Perkembangan Muatan di Inonesia

Disamping keberhasilan dari penerapan *azas cabotage*, namun masih terdapat permasalahan yang harus dibenahi sehingga dalam Blue Print ini perlu menyelesaikan permasalahan yang masih ada sebagaimana gambar berikut :



Gambar 4.16
Permasalahan Pada Angkutan Laut Dalam Negeri

Dengan berhasilnya Inpres No 5 Tahun 2005, maka share pelayaran nasional sudah mendekati 100 %, namun masih ada permasalahan yang masih harus dilakukan pada Tahun 2010 yaitu ruang muat kapal terbatas dan umur kapal relatif tua, sehingga perlu dikembangkan dan dilakukan peremajaan kapal. Untuk itu diperlukan pengembangan kapasitas kapal dengan melakukan pengembangan armada dengan dukungan dana dari Perbankan yang sekarang telah melirik usaha di bidang angkutan laut karena pasar telah terbentuk dan menjanjikan, namun masih diperlukan penciptaan iklim yang kondusif dari pajak, insentif dan kontrak jangka panjang antara pemilik armada dengan pemilik muatan.

Sejalan dengan hal tersebut, maka ke depan (proyeksi) muatan azas *cabotage* akan meningkat, maka diperlukan pengembangan armada sesuai dengan tingkat demandnya sebagai berikut :

Untuk itu, perlu memahami posisi angkutan laut dalam negeri dilakukan analisis SWOT, dimana Analisis SWOT adalah metode analisis yang digunakan dalam mengidentifikasi potensi dan masalah serta digunakan juga sebagai dasar kebijakan dari strategi pengembangan. Analisis SWOT merupakan salah satu teknik analisis yang digunakan dalam menginterpretasikan suatu wilayah,

khususnya pada kondisi yang sangat kompleks dimana faktor eksternal dan faktor internal memegang peranan yang sama pentingnya. Analisis SWOT yang digunakan ini bertujuan untuk menentukan arahan-arahan pengembangan yang akan dilakukan dalam pengembangan angkutan laut dalam negeri.

Tabel 4.20 Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Pada akhir tahun 2010 azas <i>cabotage</i> dapat dilaksanakan untuk 13 (tigabelas) komoditi dengan tambahan komoditi Batubara (<i>Coal</i>) dan <i>Oil and Gas</i> dan pada tahun 2011 pelaksanaan azas <i>cabotage</i> dapat diaksankan secara penuh untuk angkutan laut dalam negeri. b. Adanya pengembangan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait dengan pemanfaatan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional. c. Terdapat pelayanan angkutan laut komersial pada koridor-koridor yang strategis dan pelayanan angkutan laut perintis pada daerah-daerah yang tergholong tertinggal, terpencil dan terdepan sehingga terjadi keterpaduan alih muatan. d. Saat ini telah dilakukan penyediaan PSO melalui PT PELNI bagi penumpang kelas ekonomi dengan armada sebanyak 24 unit kapal yang layanan pengoperasian hingga seluruh perairan nusantara. e. Adanya peningkatan signifikan industri pelayaran nasional akibat dari konsekuensi logis implementasi Inpres 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Angkutan Dalam Negeri dimana pertumbuhan share muatan untuk angkutan laut nasional mengalami peningkatan, untuk perdagangan dalam negeri sebesar 90,2%, untuk angkutan luar negeri sebesar 8,95%. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Pelayanan terhadap kegiatan angkutan laut belum mencapai standar yang ditetapkan disebabkan karena antara lain terbatasnya fasilitas pelabuhan serta pelayanan yang masih belum optimal; b. Pelayanan angkutan laut belum maksimal karena kecepatan pelayanan di pelabuhan relatif rendah; c. Belum optimalnya pengaplikasian Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait di dalam memanfaatkan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional d. Belum terwujudnya kemitraan antara pemilik barang dan pemilik kapal (<i>Indonesia's Sea Transportation Incorporated</i>) untuk pelaksanaan kontrak pengangkutan jangka panjang/<i>Long Term Time Charter</i> (LTTC); e. Usia armada kapal yang relatif tua sehingga pelayanan jasa transportasi laut mengalami hambatan/kendala pengoperasian.

Tabel 4.21. Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung perkembangan angkutan laut dalam negeri b. Adanya Inpres 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Angkutan Dalam Negeri yang mendukung adanya kebutuhan industri pelayaran angkutan dalam negeri c. Salah satu misi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang/dan atau barang melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna. d. Adanya peningkatan komoditas nasional yang memungkinkan berdampak pada pertumbuhan penggunaan pelayanan angkutan laut dalam negeri sebagai bentuk implementasi dari Inpres No. 5 tahun 2005	a. Masih adanya ketidaksamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional dalam program pembangunan infrastruktur; b. Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang <i>slow yielding</i> dan <i>high risk</i>); c. Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya; d. Masih belum adanya pembatasan pelabuhan terbuka ekspor, sehingga cabotage hanya didukung oleh 13 komoditi dengan kondisi semua pelabuhan terbuka.

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.22 Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	a. Pada akhir tahun 2010 azas <i>cabotage</i> dapat dilaksanakan untuk 13 (tigabelas) komoditi dengan tambahan komoditi Batubara (<i>Coal</i>) dan <i>Oil</i> and Gas dan pada tahun 2011 pelaksanaan azas cabotage dapat diaksankan secara penuh untuk angkutan	0.2	4	0,8

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	laut dalam negeri.			
	b. Adanya pengembangan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait dengan pemanfaatan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional.	0.2	3	0.6
	c. Terdapat pelayanan angkutan laut komersial pada koridor-koridor yang strategis dan pelayanan angkutan laut perintis pada daerah-daerah yang tergholong tertinggal, terpencil dan terdepan.	0.2	3	0,6
	d. Saat ini telah dilakukan penyediaan PSO melalui PT PELNI bagi penumpang kelas ekonomi dengan armada sebanyak 24 unit kapal yang layanan pengoperasian hingga seluruh perairan nusantara.	0.2	2	0,4
	e. Adanya peningkatan industri pelayaran nasional akibat dari implementasi Inpres 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Angkutan Dalam Negeri dimana pertumbuhan share muatan untuk angkutan laut nasional mengalami peningkatan, untuk perdagangan dalam negeri sebesar 90,2%, untuk angkutan luar negeri sebesar 8,95%.	0.2	4	0,8
	TOTAL	1		3.6
Kelemahan (Weakness)	a. Pelayanan terhadap kegiatan angkutan laut belum mencapai standar yang ditetapkan disebabkan karena antara lain terbatasnya fasilitas pelabuhan serta pelayanan yang masih belum optimal;	0,2	4	0,8
	b. Pelayanan angkutan laut belum maksimal karena kecepatan pelayanan di pelabuhan relatif rendah;	0,2	3	0.6
	c. Belum optimalnya pengaplikasian Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait di dalam memanfaatkan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional	0,2	4	0.8
	d. Belum terwujudnya kemitraan antara pemilik barang dan pemilik kapal (<i>Indonesia's Sea Transportation Incorporated</i>) untuk pelaksanaan kontrak	0,2	4	0,8

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	pengangkutan jangka panjang/ <i>Long Term Time Charter</i> (LTTC);			
	e. Usia armada kapal yang relatif tua sehingga pelayanan jasa transportasi laut mengalami hambatan/kendala pengoperasian.	0,2	3	0,6
	TOTAL	1		3,2

Tabel 4.23. Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang (<i>Oppurtunity</i>)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung perkembangan angkutan laut dalam negeri	0.25	3	0,75
	b. Adanya Inpres 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Angkutan Dalam Negeri yang mendukung adanya pertumbuhan industri pelayaran angkutan dalam negeri	0.25	4	1
	c. Salah satu misi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang/dan atau barang melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna.	0.25	3	0.75
	d. Adanya peningkatan komoditas nasional yang memungkinkan berdampak pada pertumbuhan penggunaan pelayanan angkutan laut dalam negeri sebagai bentuk implementasi dari Inpres No. 5 tahun 2005	0.25	2	0,5
	TOTAL		1	
Ancaman (<i>Threat</i>)	a. Masih adanya ketidaksamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait;	0.25	3	0,75

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	b. Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang <i>slow yielding</i> dan <i>high risk</i>);	0.25	4	1
	c. Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya;	0.25	3	0,75
	d. Syarat perdagangan (<i>Term of Trade</i>) kurang menguntungkan;	0,25	4	1
	TOTAL	1		3,0

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut

$$X = \text{POTENSI} - \text{MASALAH}$$

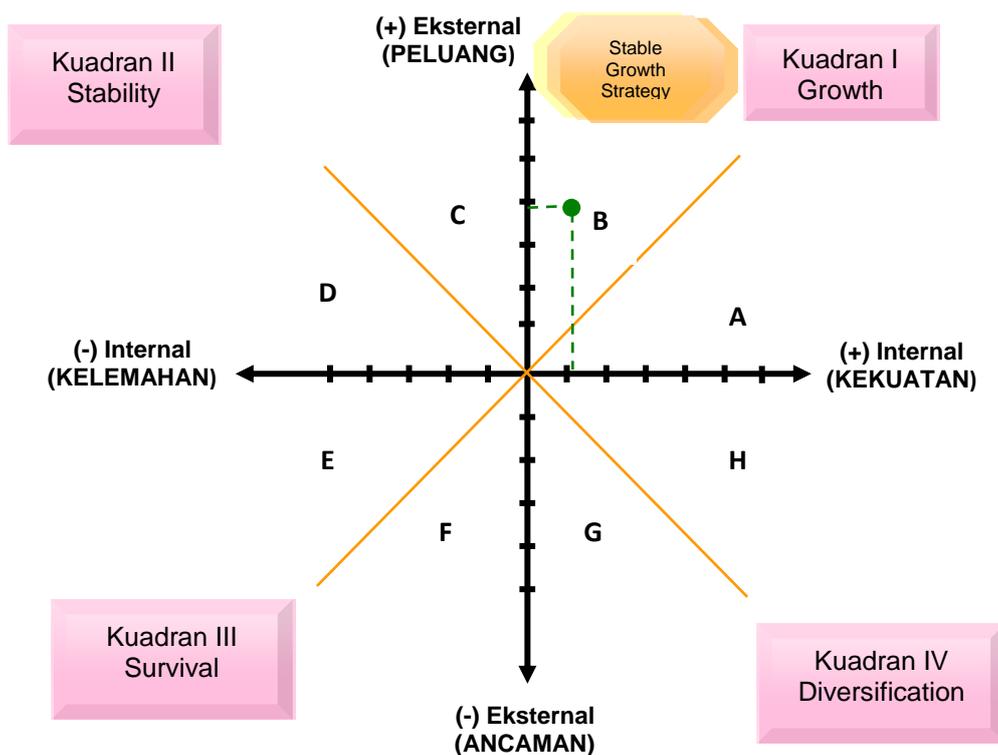
$$= 3,6 - 3,2$$

$$= 0,4$$

$$Y = \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN}$$

$$= 3,3 - 3,0$$

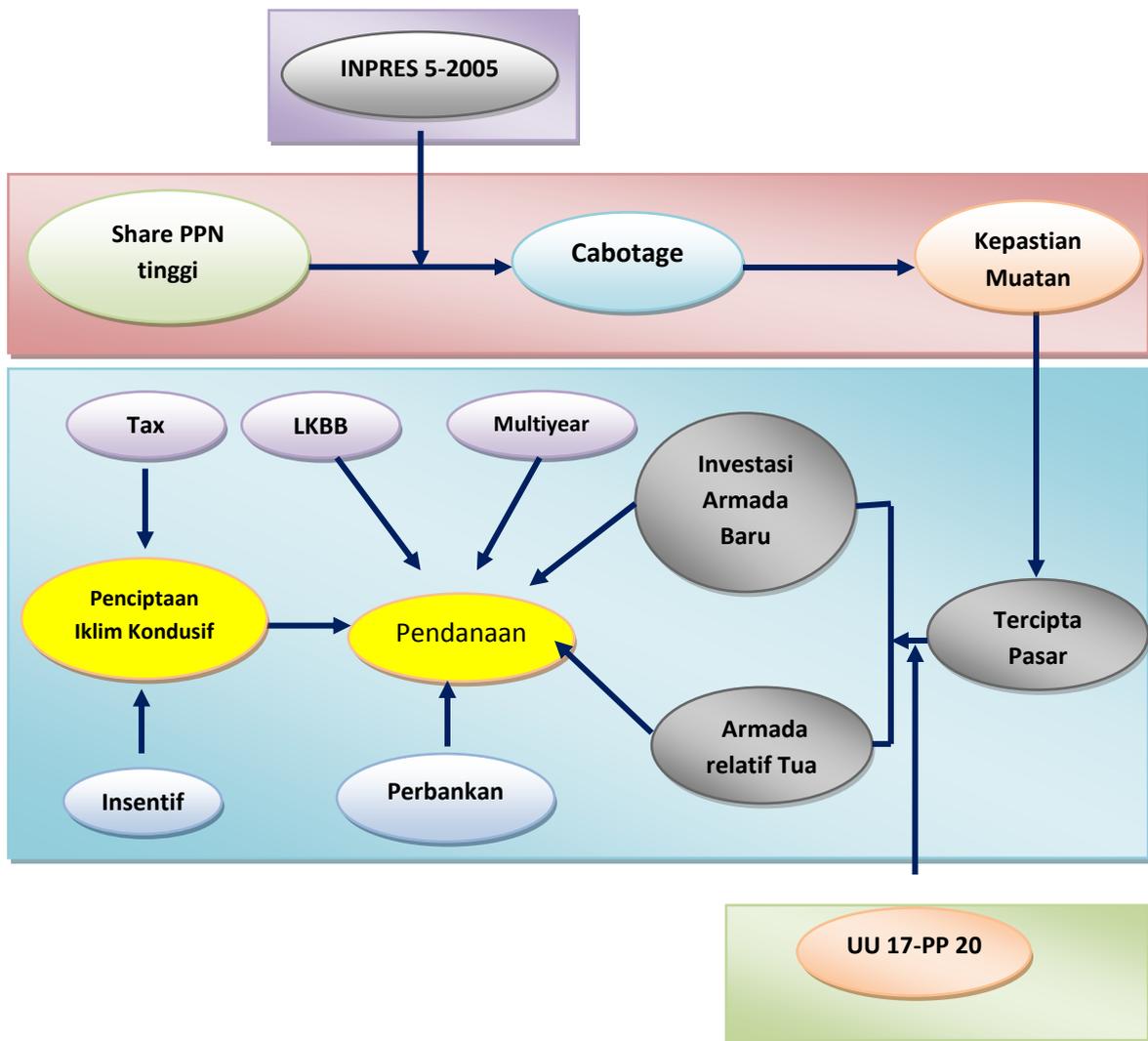
$$= 0,3$$



Gambar 4.17. Posisi Angkutan Laut Dalam Negeri di Indonesia dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = 0,4$ dan $Y = 0,3$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran I ruang B dengan Guirelle Strategy (Yoeti, 1996:143), yaitu ***strategi pertumbuhan stabil dimana pengembangan dilakukan secara bertahap dan target disesuaikan dengan kondisi perkembangan angkutan laut dalam negeri.***

Selanjutnya dilakukan perencanaan kedepan dilakukan pendekatan sebagai berikut.



Gambar 4.18
Konsep Perencanaan Pengembangan Angkutan Laut Dalam Negeri ke depan

Berdasarkan gambar di atas, menunjukkan suatu strategi kedepan bagi pengembangan angkutan laut dalam negeri dimana pada jangka pendek 2010 sd 2014 telah tercapai penerapan azas cabotage dan strategi yang dibangun adalah :

- Telah terciptat peluang pasar bagi angkutan laut dalam negeri;
- Telah terjadi gairah investasi untuk pengembangan armada pelayaran nasional;
- Sehingga diperlukan penambahan armada;
- Timbul keinginan dari sektor perbankan untuk memberikan pendanaan secara langsung kepada perusahaan pelayaran nasional disamping itu juga

dapat dikembangkan aliran dana dari luar negeri untuk pendanaan armada pelayaran nasional.

Terkait dengan upaya tersebut, dilakukan intervensi melalui pasal-pasal dalam UU 17 Tahun 2008 dilakukan dengan pendekatan sebagai berikut.



Gambar 4.19
Konsep Rencana Starategis Pada Angkutan Laut Dalam Negeri

Tahapan awal, adalah melakukan Identifikasi Variabel yang diperoleh dari Kandungan UU No 17 Tahun 2008 sebagai berikut :

Pada Pasal 5 disebutkan yaitu :

- 1) Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- 2) Pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pengaturan;
 - b. pengendalian; dan
 - c. pengawasan.

Analisis :

Dari UU 17 Tahun 2008 ayat 2 di atas terlihat bahwa peran Pemerintah berfungsi sebagai pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Adapun fungsi

pengendalian adalah pemerintah mengendalikan mengenai keseimbangan supply dan demand, serta pengendalian lainnya seperti pengukuran batasan ukuran dan kebutuhan kapal.

Fungsi pengawasan adalah pemerintah melakukan monitoring berupa pencapaian azas cabotage dan kegiatan pelaksanaan sesuai dengan rencana dan lain-lain.

6) Pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk:

- a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat;

Analisis :

Bahwa fungsi mobilisasi secara nasional adalah tugas pemerintah dan target sekarang adalah terpenuhinya domestic connectivity sehingga mobilisasi dapat berlangsung secara nasional melalui penyelenggara angkutan penumpang dan barang.

- b. meningkatkan penyelenggaraan kegiatan angkutan di perairan, sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi;
- c. mengembangkan kemampuan armada angkutan nasional yang tangguh di perairan serta didukung industri perkapalan yang andal sehingga mampu memenuhi kebutuhan angkutan, baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri;

Analisis :

Pada butir ini jelas bahwa prinsip dan spirit cabotage adalah mutlak sebagai upaya peningkatan kemampuan armada nasional yang didukung oleh industri perkapalan nasional.

- d. mengembangkan usaha jasa angkutan di perairan nasional yang andal dan berdaya saing serta didukung kemudahan memperoleh pendanaan,

keringanan perpajakan, dan industry perkapalan yang tangguh sehingga mampu mandiri dan bersaing;

Analisis :

Penjelasan di atas menunjukkan upaya daya saing untuk pelayaran nasional melalui kemudahan perbankan, pajak dan insentif lainnya sehingga armada pelayaran nasional mampu bersaing.

- e. meningkatkan kemampuan dan peranan kepelabuhanan serta keselamatan dan keamanan pelayaran dengan menjamin tersedianya alur-pelayaran, kolam pelabuhan, dan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang memadai dalam rangka menunjang angkutan di perairan;
- f. mewujudkan sumber daya manusia yang berjiwa bahari, profesional, dan mampu mengikuti perkembangan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran;

Analisis :

Disamping perkuatan armada pelayaran juga perlu didukung oleh kesiapan SDM pelayaran sehingga mampu mengikuti perkembangan pelayaran.

Pasal 8, disebutkan :

- 1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh **perusahaan angkutan laut nasional** dengan menggunakan **kapal berbendera Indonesia** serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Analisis :

Semangat cabotage terlihat jelas dalam pasal 8 ini yang menjelaskan bahwa untuk angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional.

- 2) Kapal asing **dilarang** mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Analisis :

pada butir ini juga terlihat adanya semangat cabotage yang tinggi khusus untuk kapal penumpang/barang antar pulau.

Pada Pasal 9 disebutkan :

- 1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri disusun dan dilaksanakan secara terpadu, baik intra-maupun antarmoda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.
- 2) Kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur (liner) serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (tramper).
- 3) Kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek.
- 4) Jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri disusun dengan memperhatikan:
 - a. pengembangan pusat industri, perdagangan, dan pariwisata;
 - b. pengembangan wilayah dan/atau daerah;
 - c. rencana umum tata ruang;
 - d. keterpaduan intra-dan antarmoda transportasi; dan
 - e. Perwujudan Wawasan Nusantara.
- 5) Penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan bersama oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan memperhatikan masukan asosiasi pengguna jasa angkutan laut.
- 6) Jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (5) ditetapkan oleh Menteri.
- 7) Pengoperasian kapal pada jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan mempertimbangkan:
 - a. Kelaiklautan kapal;
 - b. menggunakan kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh warga negara Indonesia;
 - c. keseimbangan permintaan dan tersedianya ruangan;
 - d. kondisi alur dan fasilitas pelabuhan yang disinggahi;
 - e. tipe dan ukuran kapal sesuai dengan kebutuhan.

- 8) Pengoperasian kapal pada trayek tidak tetap dan tidak teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan wajib dilaporkan kepada Pemerintah.

Analisis :

Pada pasal 9 ini dijelaskan tentang trayek tetap dapat dilakukan oleh angkutan niaga pelayaran nasional dengan bentuk kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan perusahaan pelayaran nasional. Demikian juga untuk perumusan trayek yang melibatkan instansi seperti pemerintah, pemerintah daerah dan asosiasi yang mempertimbangkan ekonomi, efisiensi intra moda dan wawasan nusantara. Sedangkan dalam operainya harus memenuhi aspek keselamatan, semangat cabotage dan keseimbangan supply dan demand.

Permasalahan Angkutan laut yang masih belum dapat diselesaikan sehingga masih merupakan variabel yang harus diselesaikan dalam rancangan Blue Print ini, yaitu :

- Persamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional relatif masih rendah.
- Pelayanan angkutan laut belum maksimal karena kecepatan pelayanan di pelabuhan relatif rendah;
- Belum terwujudnya kemitraan antara pemilik barang dan pemilik kapal (*Indonesia's Sea Transportation Incorporated*) untuk pelaksanaan kontrak pengangkutan jangka panjang/*Long Term Time Charter* (LTTC);
- Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang *slow yielding* dan *high risk*);
- Insentif **fiskal** dan **kredit** untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya;

- Belum optimalnya Forum **Informasi Muatan dan Ruang Kapal** (IMRK) antar instansi terkait di dalam memanfaatkan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional.

Sedangkan dalam PP 20 Tahun 2010 dapat dijelaskan sebagai berikut :

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh **perusahaan angkutan laut nasional** dengan menggunakan **kapal berbendera Indonesia** serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Analisis :

Terlihat azas cabotage telah ditampung penuh dalam PP 20 Tahun 2010.

- (2) Kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang antarpelabuhan laut serta kegiatan lainnya yang menggunakan kapal di wilayah perairan Indonesia.

Analisis :

Jelas bahwa wilayah cabotage adalah wilayah perairan Indonesia.

- (3) Kegiatan lainnya yang menggunakan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilarang dilakukan oleh kapal asing.
- (4) Kapal asing yang melakukan kegiatan lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenai sanksi tidak diberikan pelayanan di pelabuhan atau terminal khusus.

Analisis :

Pada ayat (3) dan (4) ini jelas cabotage sangat dominan dan hanya oleh pelayaran nasional bukan oleh pelayaran asing.

Selanjutnya dilakukan analisis SWOT yang merupakan intervensi dari UU No 17 Tahun 2008 dan PP 20 Tahun 2010, sebagai berikut :

Tabel 4.24 Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<p>a. Pada akhir tahun 2010 azas <i>cabotage</i> dapat dilaksanakan untuk 13 (tigabelas) komoditi dengan tambahan komoditi Batubara (<i>Coal</i>) dan <i>Oil and Gas</i> dan pada tahun 2011 pelaksanaan azas <i>cabotage</i> dapat diaksakan secara penuh untuk angkutan laut dalam negeri.</p> <p>b. Adanya pengembangan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait dengan pemanfaatan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional.</p> <p>c. Terdapat pelayanan angkutan laut komersial pada koridor-koridor yang strategis dan pelayanan angkutan laut perintis pada daerah-daerah yang tergholong tertinggal, terpencil dan terdepan.</p> <p>d. Saat ini telah dilakukan penyediaan PSO melalui PT PELNI bagi penumpang kelas ekonomi dengan armada sebanyak 24 unit kapal yang layanan pengoperasian hingga seluruh perairan nusantara.</p> <p>e. Adanya peningkatan industri pelayaran nasional akibat dari implementasi Inpres 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Angkutan Dalam Negeri dimana pertumbuhan share muatan untuk angkutan laut nasional mengalami peningkatan, untuk perdagangan dalam negeri sebesar 90,2%, untuk angkutan luar negeri sebesar 8,95%.</p> <p>f. Terwujudnya kemitraan antara pemilik barang dan pemilik kapal (<i>Indonesia's Sea Transportation Incorporated</i>) untuk pelaksanaan kontrak pengangkutan jangka panjang/<i>Long Term Time Charter</i> (LTTC);</p>	<p>a. Belum mencukupinya ke depan, untuk kebutuhan kapal angkutan dalam negeri sehinggadikhawatirkan implementasi <i>cabotage</i> tidak dapat berjalan jangka panjang</p> <p>b. Usia kapal pendukung <i>cabotage</i> relatif tua sehingga tidak mampu melayani pelayanan secara maksimal dan optimal</p>

Tabel 4.25. Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung perkembangan angkutan laut dalam negeri b. Adanya Inpres 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Angkutan Dalam Negeri yang mendukung adanya pertumbuhan industri pelayaran angkutan dalam negeri c. Salah satu misi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang/dan atau barang melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna. d. Adanya peningkatan komoditas nasional lain yang memungkinkan dapat dikembangkan bagi penyelenggaraan cabotage sehingga berdampak pada pertumbuhan penggunaan pelayanan angkutan laut dalam negeri sebagai bentuk implementasi dari Inpres No. 5 tahun 2005 	<ul style="list-style-type: none"> a. Masih adanya ketidaksamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait; b. Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang <i>slow yielding</i> dan <i>high risk</i>); c. Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya;

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.26. Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	a. Pada akhir tahun 2010 azas <i>cabotage</i> dapat dilaksanakan untuk 13 (tigabelas) komoditi dengan tambahan komoditi Batubara (<i>Coal</i>) dan <i>Oil</i> and Gas dan pada tahun 2011	0.16	4	0,64

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	pelaksanaan azas cabotage dapat dilaksanakan secara penuh untuk angkutan laut dalam negeri.			
	b. Adanya pengembangan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait dengan pemanfaatan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional.	0.16	3	0.48
	c. Terdapat pelayanan angkutan laut komersial pada koridor-koridor yang strategis dan pelayanan angkutan laut perintis pada daerah-daerah yang tergholong tertinggal, terpencil dan terdepan.	0.16	3	0,48
	d. Saat ini telah dilakukan penyediaan PSO melalui PT PELNI bagi penumpang kelas ekonomi dengan armada sebanyak 24 unit kapal yang layanan pengoperasian hingga seluruh perairan nusantara.	0.16	2	0,32
	e. Adanya peningkatan industri pelayaran nasional akibat dari implementasi Inpres 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Angkutan Dalam Negeri dimana pertumbuhan share muatan untuk angkutan laut nasional mengalami peningkatan, untuk perdagangan dalam negeri sebesar 90,2%, untuk angkutan luar negeri sebesar 8,95%.	0.16	4	0,64
	f. Terwujudnya kemitraan antara pemilik barang dan pemilik kapal (<i>Indonesia's Sea Transportation Incorporated</i>) untuk pelaksanaan kontrak pengangkutan jangka panjang/ <i>Long Term Time Charter</i> (LTTC);	0.16	3	0,48
	TOTAL	1		3.04
Kelemahan (<i>Weakness</i>)	a. Belum mencukupinya kebutuhan kapal angkutan luar negeri sehingga pelayanan angkutan kurang optimal	0,5	3	1,5
	b. Usia kapal yang relatif tua sehingga tidak mampu melayani pelayanan secara maksimal dan optimal	0,5	2	1
	TOTAL	1		2,5

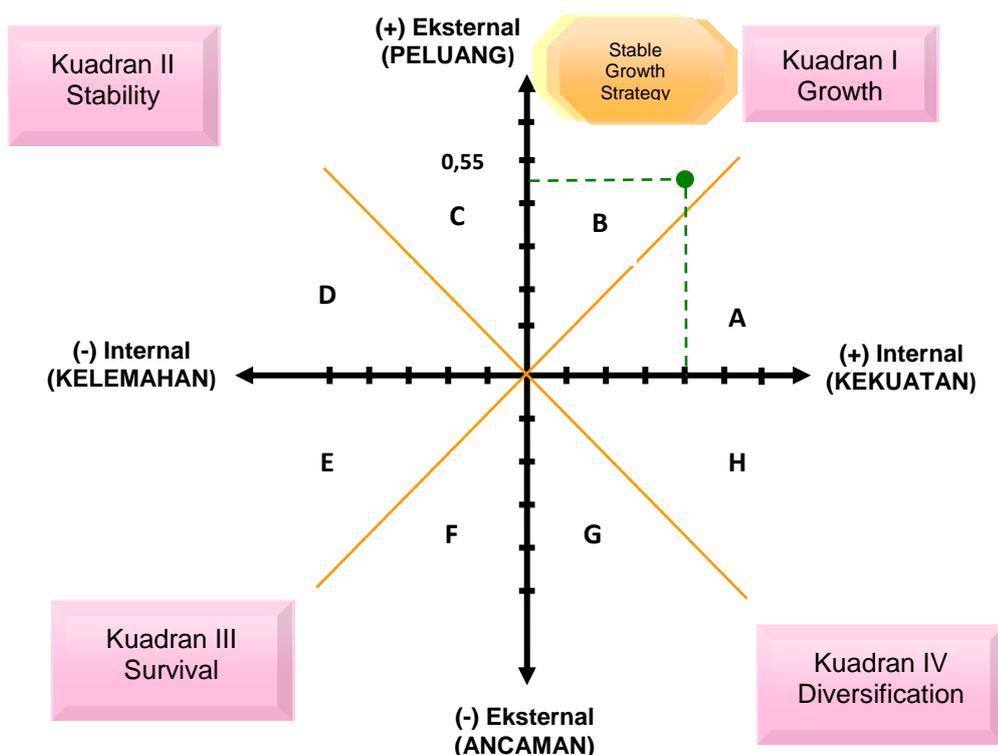
Tabel 4.27. Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang (<i>Oppurtunity</i>)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung perkembangan angkutan laut dalam negeri	0.25	3	0,75
	b. Adanya Inpres 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Angkutan Dalam Negeri yang mendukung adanya pertumbuhan industri pelayaran angkutan dalam negeri	0.25	4	1
	c. Salah satu misi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang/dan atau barang melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna.	0.25	3	0.75
	d. Adanya peningkatan komoditas nasional yang memungkinkan berdampak pada pertumbuhan penggunaan pelayanan angkutan laut dalam negeri sebagai bentuk implementasi dari Inpres No. 5 tahun 2005	0.25	2	0,5
	TOTAL		1	
Ancaman (<i>Threat</i>)	a. Masih adanya ketidaksamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait;	0.33	3	0,99
	b. Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang <i>slow yielding</i> dan <i>high risk</i>);	0.3	2	0,66
	c. Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya;	0.33	2	0,66
	TOTAL		1	

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut

$$\begin{aligned} X &= \text{POTENSI} - \text{MASALAH} \\ &= 3,04 - 2,5 \\ &= 0,54 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Y &= \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN} \\ &= 3 - 2,31 \\ &= 0,69 \end{aligned}$$



Gambar 4.16. Posisi Angkutan Laut Dalam Negeri Hasil Intervensi UU.17/2008 dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = 0,54$ dan $Y = 0,69$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran I ruang B dengan Stable Growth Strategy (Yoeti, 1996:143), yaitu ***strategi pertumbuhan stabil dimana***

pengembangan dilakukan secara bertahap dan target disesuaikan dengan kondisi perkembangan angkutan laut dalam negeri.

4.3.1 Angkutan Laut Luar Negeri

Perjalanan angkutan laut luar negeri cukup panjang, dimana keterpurukan angkutan laut luar negeri dialami sejak digulirkannya Paket November 1988 (12 Tahun yang lalu), yaitu pada waktu itu terjadi perubahan kebijakan yang sangat berarti dimana awalnya orientasi pemerintah semula (sebelum PAKNOV RI/1988) pada ekspor migas dan hasil bumi (row material) serta distribusi pelayanan barang dilakukan dengan sistem trayek yang diatur. Kemudian dilakukan perubahan kebijakan yang cukup signifikan yaitu berorientasi pada ekspor non migas. Untuk memperlancar ekspor non migas pada distribusi barang dilakukan penghapusan trayek sekaligus dibukanya 117 pelabuhan terbuka untuk ekspor dimana awalnya hanya 4 pelabuhan utama, yaitu Tg. Priok, Tg Perak, Belawan dan Makassar.

Dampak yang terjadi dari kebijakan tersebut adalah terjadinya peningkatan ekspor non migas yang sangat signifikan dan pertumbuhan ekonomi secara merata rata-rata sebesar 7 % per tahun, namun peran angkutan laut luar negeri hanya mencapai 5 % akibat kalah bersaing dengan pelayaran asing.

Akibatnya terjadi defisit jasa pengapalan angkutan laut walaupun disisi lain terjadi surplus perdagangan, namun untuk neraca transaksi berjalan justru terjadi defisit karena nilai surplus neraca perdagangan lebih kecil dari defisit jasa pengapalan.

Dengan kondisi share pelayaran nasional perdagangan luar negeri hanya 5 %, maka dalam Blue Print ini dilakukan pemikiran bagaimana cara yang dilakukan untuk meningkatkan peran angkutan laut luar negeri ke depan sehingga Strategi yang dikembangkan dalam Blue Print sebagai berikut :



Gambar 4.17
Rencana Strategis Angkutan Laut Luar Negeri

Kondisi angkutan laut luar negeri sekarang adalah sejak digulirkan PAKNOV 21 Tahun 1988 sampai dengan sekarang hanya mampu sebesar 5 % sedangkan sisanya sebesar 95% oleh armada pelayaran asing. Kondisi ini berakibat terhadap perkembangan potensi armada pelayaran nasional sebagaimana tabel berikut :

a. Perkembangan Perusahaan Pelayaran

Jumlah perusahaan pelayaran sampai tahun 2007 sebanyak 7,254 yang berarti terjadi peningkatan sebesar 10% jika dibandingkan dengan jumlah perusahaan pada tahun sebelumnya.

Tabel 4.28
Perkembangan perusahaan angkutan laut dan armada nasional

Tahun	Pelayaran Nasional	Armada Pelayaran Nasional	Armada Khusus	Jumlah
2003	1,030	2,801	1,462	5,293
2004	1,150	2,890	1,373	5,413
2005	1,269	3,167	1,417	5,853
2006	1,380	3,597	1,547	6,524
2007	1,432	3,950	1,872	7,254

Sumber : Dit. LALA, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

b. Perkembangan Armada Niaga Nasional

Perkembangan jumlah perusahaan pelayaran diikuti oleh perkembangan armada niaga nasional sebesar 20%, di mana pada akhir tahun 2007 jumlah armada niaga nasional sebanyak 1055 unit, dengan total GT sebesar 4805. Sehingga dengan demikian dapat disimpulkan bahwa peningkatan jumlah perusahaan pelayaran seiring dengan peningkatan jumlah armada niaga

nasional. Perkembangan potensi armada nasional dalam periode 2003-2007 adalah seperti dibawah ini :

Tabel 4.29 Perkembangan potensi armada nasional

Ukuran Kapal	Tahun				
	2003	2004	2005	2006	2007
DWT	488	501	528	862	1055
GRT	3847	3949	4252	4423	4805
HP	998	1089	1232	1143	1294

Sumber : Dit. LALA, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

c. Perkembangan Muatan Angkutan Laut

Muatan angkutan laut untuk aktivitas ekspor/impur pada tahun 2007 sebesar 531,876,095 juta ton, yang terdiri dari 31,361,870 juta ton muatan dalam negeri dan 500,514,225 juta ton muatan asing.

**Tabel 4.30
Perkembangan muatan angkutan di perairan**

TAHUN	KAPAL PENGANGKUT	EKSPOR / IMPOR
2003	Nasional	15,103,601
	Asing	427,817,246
	Jumlah	442,920,847
2004	Nasional	16,277,341
	Asing	448,789,548
	Jumlah	465,066,889
2005	Nasional	24,599,718
	Asing	468,370,236
	Jumlah	492,969,954
2006	Nasional	29.363.757
	Asing	485.789.846
	Jumlah	515,153,603
2007	Nasional	31,361,870
	Asing	500,514,225
	Jumlah	531,876,095

Sumber : Dit. LALA, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Berdasarkan data diatas, maka permasalahan angkutan laut luar negeri yang masih ada sebagai berikut :

- Belum adanya kesamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait selama ini;
- Pelayanan terhadap kegiatan angkutan laut belum mencapai standar yang ditetapkan disebabkan karena antara lain terbatasnya fasilitas pelabuhan serta pelayanan yang belum optimal;
- Belum terwujudnya kemitraan antara pemilik barang dan pemilik kapal (*Indonesia's Sea Transportation Incorporated*) untuk pelaksanaan kontrak pengangkutan jangka panjang/*Long Term Time Charter* (LTTC);
- Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang *slow yielding* dan *high risk*);
- Banyaknya kapal asing yang beroperasi di dalam negeri dan banyaknya pelabuhan terbuka untuk perdagangan luar negeri sehingga azas *cabotage* tidak dapat dilaksanakan secara konsekuen dan berkelanjutan;
- Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya;
- Syarat perdagangan (*Term of Trade*) kurang menguntungkan;
- Pembatasan *supply bunker*/bahan bakar minyak dari PT. Pertamina untuk kepentingan operasi tidak dapat memenuhi satu *round trip*.
- Belum terlaksananya Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait di dalam memanfaatkan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional.

Dalam sistem *thinking* dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 4.18
Skema Perencanaan Kedepan Angkutan Laut Luar Negeri

Melalui komponen strategi yang akan dikembangkan dalam proses perencanaan ini, maka sebagai langkah awal adalah melakukan SWOT terhadap permasalahan angkutan laut nasional untuk perdagangan luar negeri sebagai berikut :

Tabel 4.31 Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Jumlah perusahaan pelayaran sampai tahun 2010 sebanyak 7,254 yang berarti terjadi peningkatan sebesar 10% jika dibandingkan dengan jumlah perusahaan pada tahun sebelumnya b. Kondisi Angkutan Laut Luar Negeri mencapai nilai share sebesar 8 %. c. Semakin meningkatnya jumlah muatan angkutan laut luar negeri dari tahun ke tahunnya. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Belum adanya kesamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait selama ini; b. Belum terwujudnya kemitraan antara pemilik barang dan pemilik kapal (Indonesia's Sea Transportation Incorporated) untuk pelaksanaan kontrak pengangkutan jangka panjang/Long Term Time Charter (LTTC); c. Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang slow yielding dan high risk); d. Banyaknya kapal asing yang beroperasi di dalam negeri dan banyaknya pelabuhan terbuka untuk perdagangan luar negeri sehingga azas cabotage tidak dapat dilaksanakan secara konsekuen dan berkelanjutan; e. Syarat perdagangan (Term of Trade) kurang menguntungkan; f. Belum terlaksananya Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait di dalam memanfaatkan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional.

Tabel 4.32. Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung perkembangan angkutan laut luar negeri 	<ul style="list-style-type: none"> a. Masih adanya ketidaksamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait; b. Belum adanya dukungan perbankan

ANALISIS EKSTERNAL

Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
b. Amanah UU 17 Tahun 2008 dan PP 20 Tahun 2010 tentang pangsa muatan yang wajar maka Rencana Pembangunan Jangka Menengah Ditjen Hubla, <i>share</i> angkutan laut luar negeri ditargetkan mencapai angka 15%.	dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang <i>slow yielding</i> dan <i>high risk</i>);
c. Adanya peningkatan komoditas nasional yaitu CPO dan batubara (coal) yang memungkinkan dapat diintervensi mengingat komoditi tersebut hanya dikuasai oleh beberapa negara dan dapat diproteksi untuk pelayaran angkutan laut luar negeri	c. Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya; d. Syarat perdagangan (<i>Term of Trade</i>) kurang menguntungkan;

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.33. Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan <i>(Strength)</i>	a. Jumlah perusahaan pelayaran sampai tahun 2010 sebanyak 7,254 yang berarti terjadi peningkatan sebesar 10% jika dibandingkan dengan jumlah perusahaan pada tahun sebelumnya	0.33	4	1.32
	b. Kondisi Angkutan Laut Luar Negeri mencapai nilai <i>share</i> sebesar 8 %.	0.33	3	0,99
	c. Semakin meningkatnya jumlah muatan angkutan laut luar negeri dari tahun ke tahunnya.	0.33	3	0,99
	TOTAL	1		3.52
Kelemahan <i>(Weakness)</i>	a. Belum adanya kesamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait selama ini;	0,16	4	0.64

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	b. Belum terwujudnya kemitraan antara pemilik barang dan pemilik kapal (Indonesia's Sea Transportation Incorporated) untuk pelaksanaan kontrak pengangkutan jangka panjang/Long Term Time Charter (LTTC);	0,16	4	0.64
	c. Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang slow yielding dan high risk);	0,16	4	0.64
	d. Banyaknya kapal asing yang beroperasi di dalam negeri dan banyaknya pelabuhan terbuka untuk perdagangan luar negeri sehingga azas cabotage tidak dapat dilaksanakan secara konsekuen dan berkelanjutan;	0,16	4	0,64
	e. Syarat perdagangan (Term of Trade) kurang menguntungkan;	0,16	3	0.48
	f. Belum terlaksananya Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait di dalam memanfaatkan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional.	0,16	3	0.48
	TOTAL	1		3,33

Tabel 4.34. Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang (Opportunity)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung perkembangan angkutan laut dalam negeri	0.33	3	0,99
	b. Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Ditjen Hubla, <i>share</i> angkutan laut luar negeri ditargetkan	0.33	4	1,32

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	mencapai angka 15%.			
	c. Adanya peningkatan komoditas nasional yaitu CPO dan batubara (coal) yang memungkinkan berdampak pada pertumbuhan penggunaan pelayanan angkutan laut luar negeri	0.33	3	0.99
	TOTAL	1		3,3
Ancaman (Threat)	a. Masih adanya ketidaksamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait;	0.25	3	0,75
	b. Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang <i>slow yielding</i> dan <i>high risk</i>);	0.25	4	1
	c. Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya;	0.25	3	0,75
	d. Syarat perdagangan (<i>Term of Trade</i>) kurang menguntungkan;	0,25	4	1
	TOTAL	1		3,5

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2010

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut

$$X = \text{POTENSI} - \text{MASALAH}$$

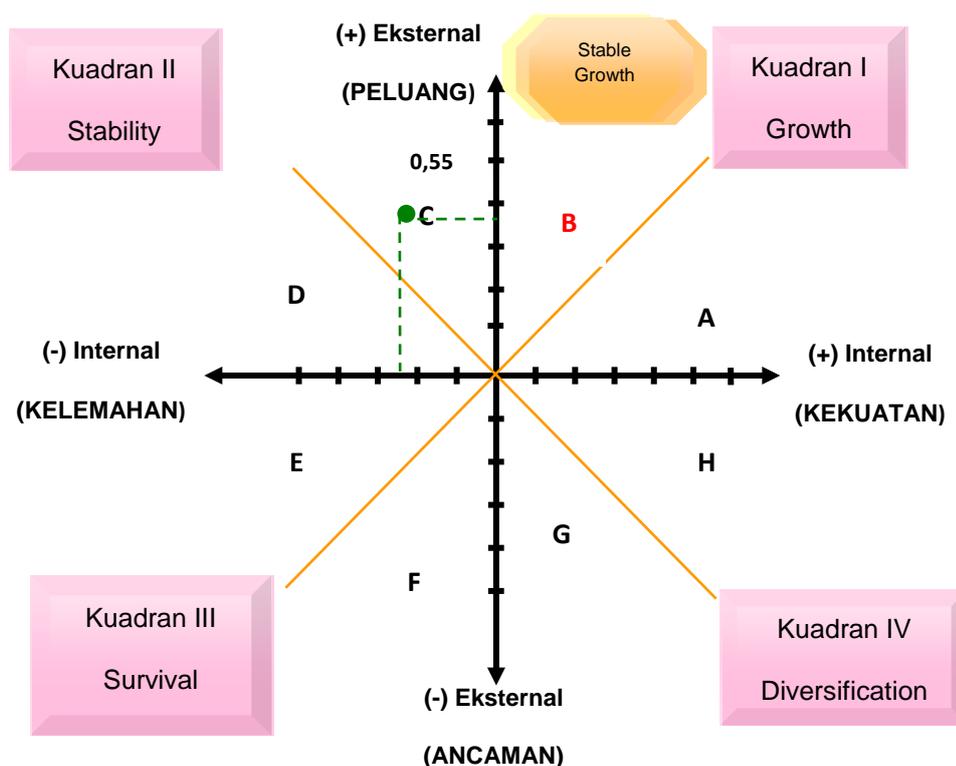
$$= 3,52 - 3,33$$

$$= 0,22$$

$$Y = \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN}$$

$$= 3,3 - 3,5$$

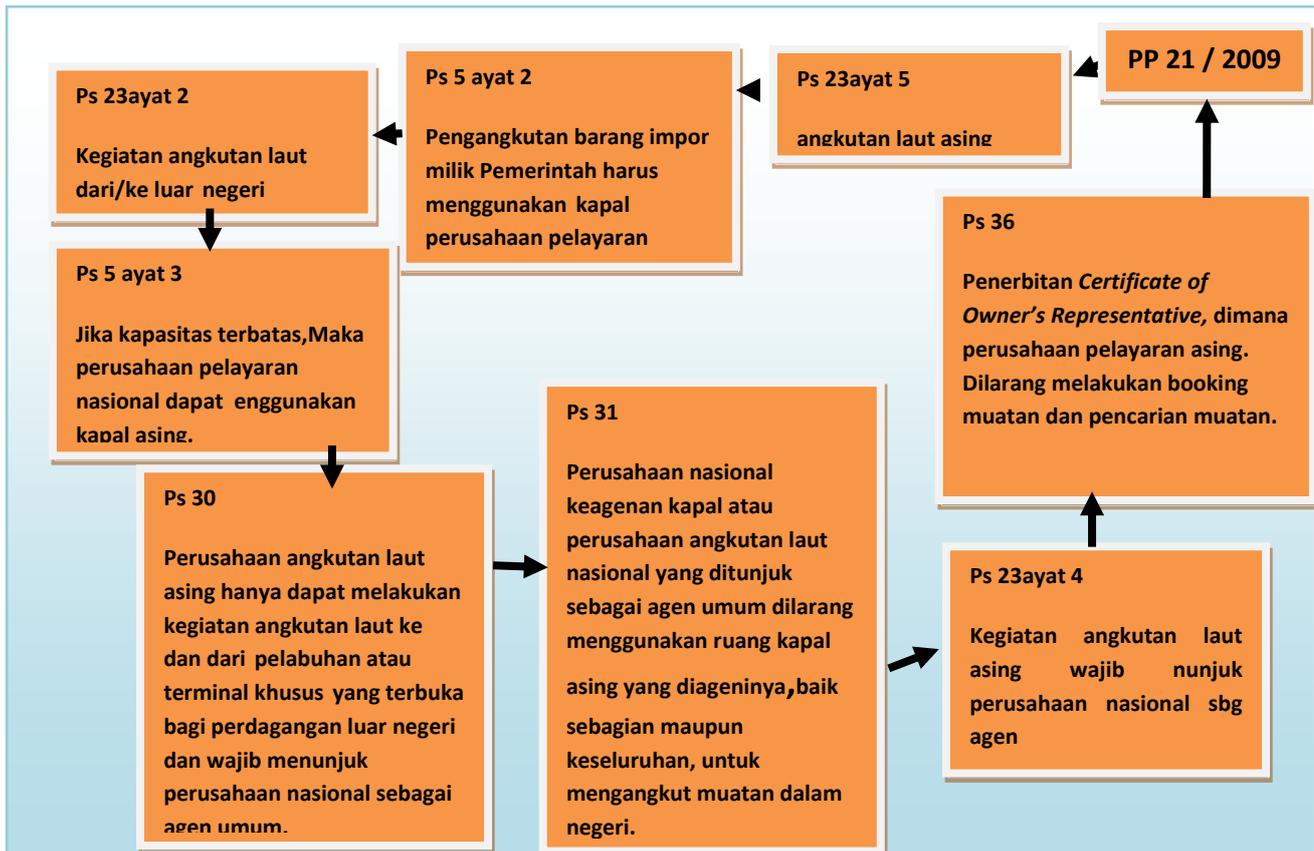
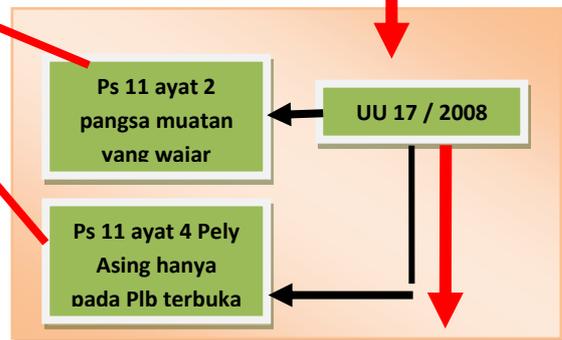
$$= - 0,2$$



Gambar 4.19 Posisi Angkutan Laut Luar Negeri di Indonesia dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = 0,22$ dan $Y = -0,2$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran II ruang F dengan Guirelle Strategy (Yoeti, 1996:143), yaitu ***strategi gerilya dimana pelayanan angkutan dalam negeri terus dilakukan dengan cara peningkatan industri pelayanan nasional atau usaha pemecahan masalah dengan ancaman yang ada.***

Selanjutnya dengan memahami kondisi tersebut, disusun skenario pengembangan melalui UU 17 Tahun 2008 dan PP 20 Tahun 2010 dengan pendekatan di bawah ini.



Berdasarkan intervensi tersebut selanjutnya dilakukan analisis SWOT sebagai berikut :

Tabel 4.35 Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Pembatasan pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia guna mendukung angkutan laut luar negeri. b. Kondisi Angkutan Laut Luar Negeri sudah mencapai nilai share sebesar 8 %.sehingga dapat sebagai peluang awal bagi pengembangan armada angkutan laut luar negeri. c. Mulainya tercipta kesamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional untuk perdagangan dalam negeri sehingga berdampak untuk perdagangan luar negeri. d. Terlaksananya Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait di dalam memanfaatkan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional. 	<ul style="list-style-type: none"> c. Belum mencukupinya kebutuhan kapal angkutan luar negeri sehingga pelayanan angkutan kurang optimal d. Usia kapal yang relatif tua sehingga tidak mampu melayani pelayanan secara maksimal dan optimal

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2010

Tabel 4.36 Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung perkembangan angkutan laut luar negeri dengan share muatan yang wajar b. Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Ditjen Hubla, <i>share</i> angkutan laut luar negeri ditargetkan mencapai angka 15%. c. Adanya peningkatan komoditas nasional yaitu CPO dan batubara (coal) yang memungkinkan berdampak pada pertumbuhan penggunaan pelayanan angkutan laut luar negeri 	<ul style="list-style-type: none"> a. Masih adanya ketidaksamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait; b. Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang <i>slow yielding</i> dan <i>high risk</i>); c. Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh

ANALISIS EKSTERNAL**Peluang (*Opportunities*)****Ancaman (*Threats*)**

negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya;

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.37. Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	a. Terbukanya pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia guna mendukung angkutan laut luar negeri	0.25	4	1
	b. Kondisi Angkutan Laut Luar Negeri mencapai nilai share sebesar 8 %.	0.25	4	1
	c. Adanya kesamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait selama ini;	0.25	3	0.75
	d. Terlaksananya Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) antar instansi terkait di dalam memanfaatkan kebutuhan ruang kapal angkutan laut nasional.	0.25	2	0.5
TOTAL		1		3.3
Kelemahan (<i>Weakness</i>)	a. Belum mencukupinya kebutuhan kapal angkutan luar negeri sehingga pelayanan angkutan kurang optimal	0,5	4	2
	b. Usia kapal yang relatif tua sehingga tidak mampu melayani pelayanan secara maksimal dan optimal	0,5	2	1
TOTAL		1		3

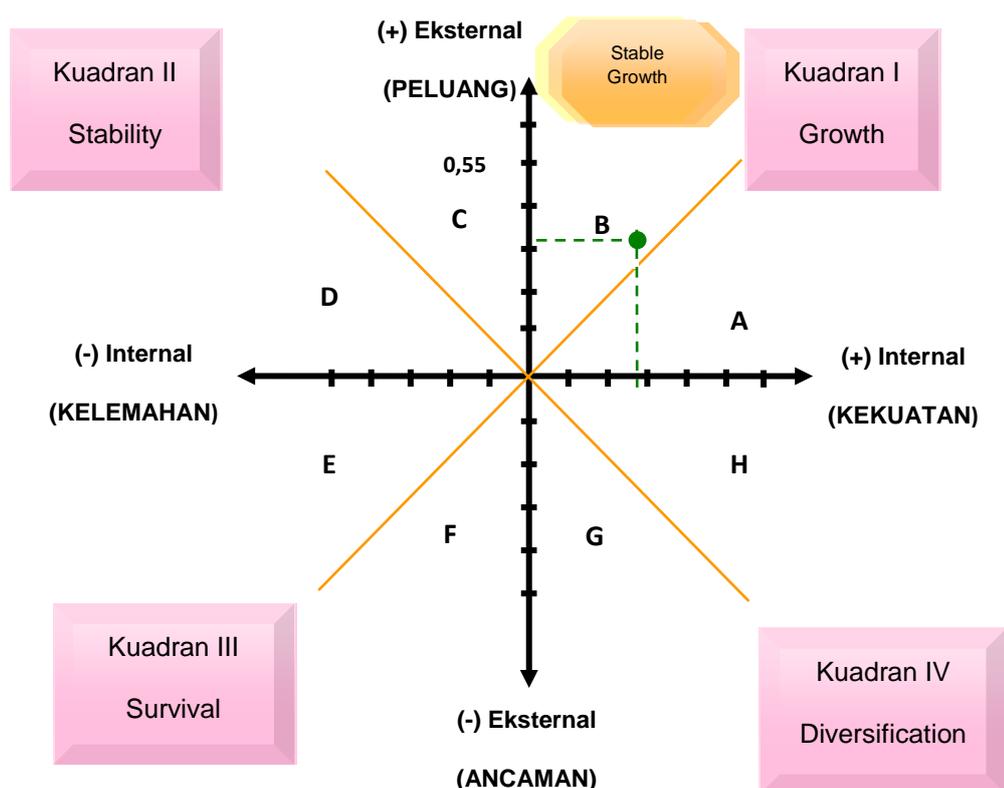
Tabel 4.38. Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang (<i>Opportunity</i>)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 20 tentang Angkutan di Perairan yang mendukung perkembangan angkutan laut dalam negeri	0.33	3	0,99
	b. Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Ditjen Hubla, <i>share</i> angkutan laut luar negeri ditargetkan mencapai angka 15%.	0.33	4	1,32
	c. Adanya peningkatan komoditas nasional yaitu CPO dan batubara (coal) yang memungkinkan berdampak pada pertumbuhan penggunaan pelayanan angkutan laut luar negeri	0.33	3	0.99
	TOTAL	1		3,3
Ancaman (<i>Threat</i>)	a. Masih adanya ketidaksamaan persepsi terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional di antara instansi pemerintah terkait;	0.33	3	0,99
	b. Belum adanya dukungan perbankan dan lembaga keuangan non-bank yang khusus untuk menunjang pengembangan armada niaga nasional (karena perusahaan pelayaran dianggap sebagai bidang usaha yang <i>slow yielding</i> dan <i>high risk</i>);	0.33	4	1,32
	c. Insentif fiskal dan kredit untuk angkutan laut nasional relatif belum ada sebagaimana yang diberikan oleh negara lain kepada perusahaan angkutan laut nasionalnya;	0.33	2	0,66
	TOTAL	1		2.97

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut

$$\begin{aligned} X &= \text{POTENSI} - \text{MASALAH} \\ &= 3,3 - 3 \\ &= 0,33 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Y &= \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN} \\ &= 3,3 - 2,97 \\ &= 0,33 \end{aligned}$$

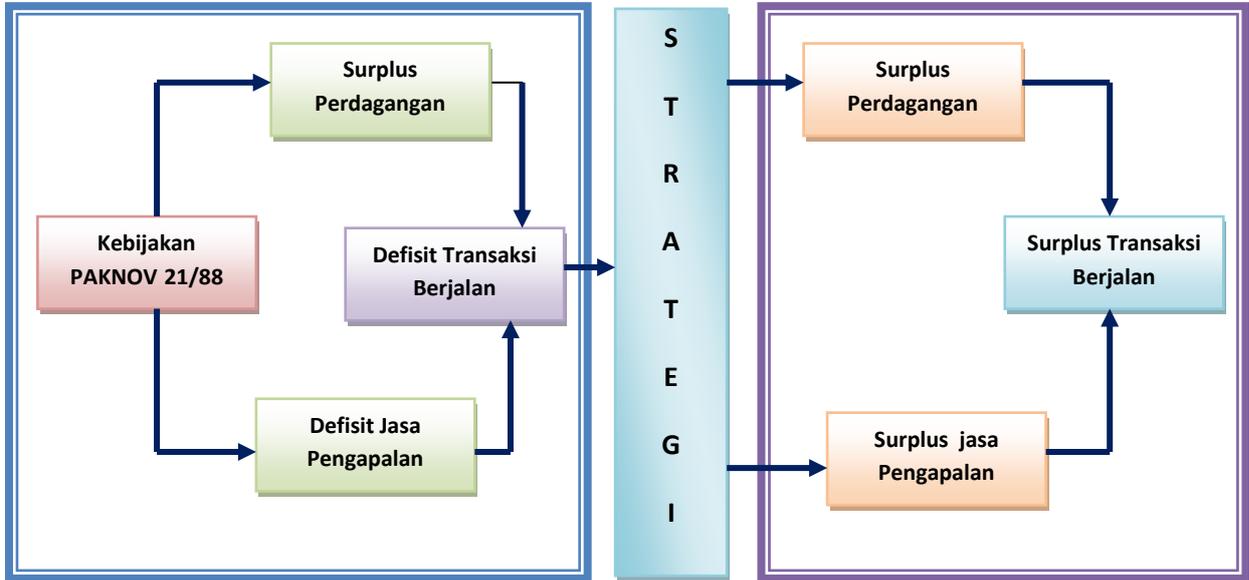


Gambar 3.20. Posisi Angkutan Laut Luar Negeri Hasil Intervensi UU.17/2008 dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = 0,33$ dan $Y = 0,33$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran I ruang B dengan Stable Growth Strategy (Yoeti, 1996:143), yaitu **strategi pertumbuhan stabil dimana**

pengembangan dilakukan secara bertahap dan target disesuaikan dengan kondisi perkembangan angkutan laut luar negeri.

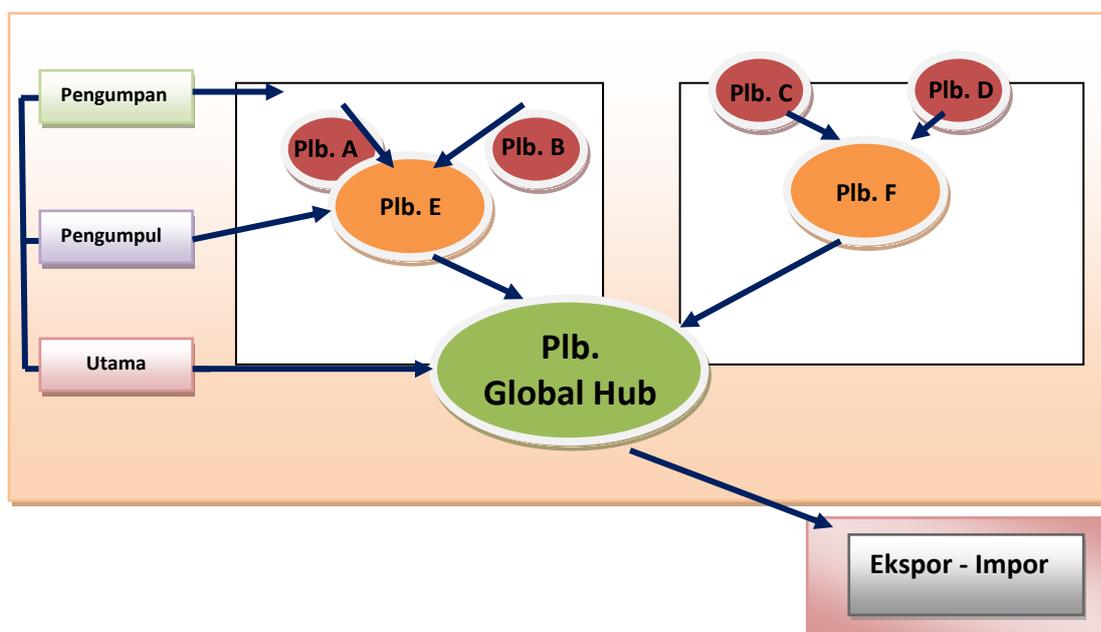
Hasil dari analisis SWOT ini, perencanaan kedepan sebagaimana gambar berikut.



**Gambar 4.21
Strategi Perencanaan Angkutan Luar Negeri Kedepan**

4.2. Kepelabuhanan

Permasalahan kepelabuhanan dapat dilihat secara makro dan mikro, dimana secara makro perlu adanya optimasi perencanaan dan pembangunan pelabuhan secara nasional dan perwujudan Tatanan kepelabuhanan yang terikat dengan ketergantungan komoditi sehingga penataan pelabuhan dapat sinergi dengan sistem logistic nasional. Disamping itu perlu pengembangan *hub international port* yang berarti, sehingga dapat mengurangi ketergantungan terhadap pelabuhan negara tetangga yaitu pelabuhan Singapura, dimana volume muatan nasional yaitu ekspor dan impor mencapai 70% yang berarti memberikan keuntungan bagi pelabuhan Singapura. Secara mikro, adalah penataan manajemen kepelabuhanan sehingga tercapai *zero waiting time*. Pola hierarkhy yang diharapkan sebagai berikut :



Penataan pelabuhan dengan sistem *cluster* ini akan dapat menjadikan jaringan pelayanan baik di simpul (pelabuhan) maupun pada angkutan laut menjadi lebih efisien dan beban jaringan dan simpul akan mudah di proyeksikan. Kondisi sekarang tanpa ada penataan pelabuhan dan jarak antar pelabuhan berimpit sedangkan hinterland adalah sama sehingga pembangunan pelabuhan menjadi tidak efisien.

Dalam perencanaan pelabuhan secara makro sedang disusun RIPN yaitu Rencana Pembangunan Pelabuhan Nasional, pendekatan yang dilakukan berdasarkan kepulauan dan komoditi strategis. Komoditi yang diperhitungkan adalah CPO, batu bara, kontainer, minyak bumi, beras.

Pengembangan RIPN ini sejalan dengan Sistem Logistik Nasional karena juga mempertimbangkan komoditi yang sama dalam RIPN yaitu CPO dan Batubara sehingga terjadi sinergi positif antara RIPN dan Sislognas. Perencanaan pelabuhan secara nasional didesain sampai dengan tahun 2030, dimana untuk general cargo volume yang diangkut sebesar 400 juta ton dan pada tahun 2030 dapat mencapai 1200 juta ton, muatan batu bara dapat mencapai 700 juta ton, petikemas meningkat sebesar 42 juta TEUs dan Bahan Bakar Minyak sebesar 107 juta ton.

Oleh karena itu pada tahun 2030, perlu dilakukan langkah-langkah kebijakan antara lain :

- Menjamin tingkat produktivitas untuk cargo yang tinggi;
- Mengoptimalkan biaya penyediaan pelabuhan;
- Menampung kapal yang besar dengan biaya angkutan yang rendah.

Untuk itu, diperlukan penerapan strategi kebijakan sebagai berikut :

- Melakukan identifikasi dan stimulating peluang pengembangan pelabuhan yang memenuhi kebutuhan pasar;
- Mengarahkan investasi swasta untuk meningkatkan kapasitas cargo yang memadai;
- Mengelola kompetisi antar terminal untuk meningkatkan produktivitas jasa kepelabuhanan.

Untuk perencanaan pelabuhan secara nasional didasarkan komoditi sebagai berikut :

- Peti Kemas

Prediksi pelabuhan di pantai Utara akan menjadi pelabuhan peti kemas dengan pasar ke Amerika, Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa serta Cina dan Asia Timur. Pelabuhan ini memiliki hinterland di Pulau Jawa, Bali dan Lombok,. Di bagian Timur Indonesia akan dikembangkan pelabuhan Bitung dan Ambon dan pelabuhan di Selat Malaka akan dikembangkan pada 2 (dua) lokasi untuk menarik Kapal Ultra Large Container Ship yang melakukan perdagangan dari Cina, Asia Selatan, Timur Tengah dan Eropa.

- Batu Bara

Terminal penyimpanan batu bara akan dikembangkan terutama di Kalimantan dan Sumatera Selatan, sehingga peran Otoritas Pelabuhan akan berfungsi untuk perencanaan dan fasilitator bagi pengembangan Batu Bara.

Untuk perencanaan pelabuhan secara **mikro** pada kondisi saat sekarang bahwa penyelenggaraan pelabuhan masih menganut UU No 21 tahun 1992 yaitu model penyelenggaraan pelabuhan komersial yang dikelola oleh PT. Pelindo I sd IV, sedangkan dan pelabuhan Non Komersial dilaksanakan oleh Unit Pelayanan Pelabuhan. Sebagai penyelenggara pelabuhan komersial, PT. Pelindo memberikan jasa kepada *user port* seperti jasa labuh, bongkar muat dan penyediaan lapangan penumpukan, gudang, dan bunker dan lain-lain.

Tidak lama berselang terjadi perubahan yang cukup berarti, yaitu lahirnya UU

NO 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan PP No 61 Tentang Kepelabuhanan. Peraturan ini merupakan produk reformasi di bidang penyelenggaraan pelabuhan, dimana didalamnya memuat adanya penghapusan monopoli secara signifikan dengan membuka peluang sektor swasta untuk berpartisipasi di bidang penyelenggaraan pelabuhan sehingga nantinya diharapkan dapat meningkatkan daya saing produk nasional melalui peningkatan pelayanan jasa kepelabuhanan.

Penghapusan monopoli ini, tertuang dalam pasal 81 dan 82 UU 17 Tentang Pelayaran tahun 2008, dimana dalam sistem penyelenggaraan pelabuhan dilakukan pemisahan secara jelas antara fungsi regulator dan operator pelabuhan, dimana untuk kegiatan yang menjalankan fungsi pengaturan, pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan pelabuhan yang dilakukan oleh penyelenggara pelabuhan (Pasal 80 ayat 3 jo Pasal 81 ayat 1) yaitu Otoritas Pelabuhan (OP) dan Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP). Sedangkan Kegiatan pemerintahan yang menjalankan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang dilaksanakan oleh Syahbandar (Pasal 80 ayat 4).

Jadi jelas, bahwa untuk fungsi regulator yaitu Otoritas pelabuhan dan fungsi operator dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan. Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dimaksud adalah merupakan Badan Hukum Indonesia (BHI) yang mampu memenuhi kriteria dalam menyediakan jasa kepelabuhanan di pelabuhan di Indonesia, sehingga dalam penyelenggaraan pelabuhan untuk 1 (satu) pelabuhan dapat dilakukan oleh beberapa Badan Hukum Indonesia pada bidang jasa yang sama atau yang lain dan secara otomatis dapat tercipta pola persaingan yang sehat dipelabuhan yang secara lanjut akan tercipta persaingan antar pelabuhan dan pada gilirannya terjadi persaingan antar otoritas pelabuhan.

Harapan akhir nantinya adalah pelabuhan di Indonesia dapat berperan dan memiliki daya saing di kawasan Regional, mengingat perdagangan dunia akan berkembang 1,5-2 kali terhadap pertumbuhan ekonomi secara global dengan peran perdagangan China dan India yang semakin gencar, sehingga konsekuensi logis adalah permintaan jasa pelabuhan juga akan meningkat dan akan tercipta pola persaingan yang sehat di pelabuhan dan diantara pelabuhan melalui ukuran produktivitas kerja.

Untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah untuk pelabuhan yang non komersial yang sekarang masih dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) pelabuhan, sebanyak 614 pelabuhan, ciri dari penyelenggaraan pelabuhan ini cenderung untuk pelabuhan yang tidak menguntungkan. Unit Pelaksana Teknis (UPT) pelabuhan merupakan kepanjangan tangan dari pemerintah pusat yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berfungsi non komersial yaitu sebagai outlet untuk pelayaran perintis, daerah tertinggal, daerah terdepan dan daerah perbatasan sehingga segala pembiayaan infrastrukturnya dibiayai oleh pemerintah pusat dan pendapatannya

Adapun tugas dan fungsinya sesuai UU No 17 tahun 2008 sebagai berikut :

- a. Tugas dan Fungsi Otoritas pelabuhan dalam hal perencanaan dan pembangunan, unsur usaha kepelabuhanan, dan unsur operasi dan pengawasan;
- b. Tugas dan Fungsi Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) meliputi unsur perencanaan dan pembangunan, unsur usaha kepelabuhanan, dan unsur operasi dan pengawasan.

Menuju ke daya saing pelabuhan, kinerja pelabuhan komersial di Indonesia masih tertinggal dibandingkan dengan pelabuhan Singapura dan Tanjung pelepas di Malaysia, beberapa faktor yang mempengaruhi rendahnya kinerja produktivitas pelabuhan seperti :

- Terbatasnya jumlah dan kapasitas sarana-prasarana kepelabuhanan
- Tumpang tindih dengan instansi terkait dalam penyelenggaraan pelabuhan;
- Kebutuhan fasilitas tidak sesuai dengan kualitas dan jumlah fasilitas bongkar muat sehingga produktivitas tidak dapat ditingkatkan;
- Jam operasi terbatas rata-rata 8 jam;
- Plan maintenance System peralatan tidak terjadual dengan baik;
- Kurang profesionalnya pengelolaan manajemen tenaga kerja bongkar muat;
- Sifat monopoli penyediaan TKBM sehingga tidak ada pilihan bagi permintaan TKBM;
- Produktivitas operasional TKBM belum dilakukan ukuran berdasarkan target;

Selanjutnya dengan permasalahan tersebut di atas, selanjutnya dilakukan analisis SWOT yang digunakan untuk melihat kondisi tersebut dimana Analisis SWOT merupakan suatu metode analisis untuk mengidentifikasi potensi dan masalah yang digunakan sebagai dasar kebijakan dari strategi pengembangan.

Tabel 4.39. Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Beberapa pelabuhan- pelabuhan di Indonesia terletak di wilayah yang strategis seperti pelabuhan di Sumatera Utara, kalimantan bagian Utara, Sulawesi Utara yang posisinya berada di pasar perairan internasional dengan lokasi tersebut dapat menghubungkan jalur perdagangan Asia dan sekitarnya, Amerika, Australia, Afrika serta Eropa sehingga dapat menjadi pintu gerbang pertumbuhan perekonomian nasional. b. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia melayani arus penumpang baik domestik maupun angkutan barang ekspor dan impor. c. Arus barang pada pelabuhan di Indonesia mengalami peningkatan yang cukup signifikan setiap tahunnya. d. Jasa pelayanan angkutan laut yang melalui pelabuhan menjadi kebutuhan prioritas khususnya pada lokasi-lokasi yang berada di wilayah terluar, terdepan dan tertinggal guna memperlancar distribusi barang dan orang sehingga dapat meningkatkan pemerataan pembangunan nasional dan mengurangi disparitas wilayah. e. Pada pelabuhan-pelabuhan strategis di Indonesia telah memiliki fasilitas yang memadai guna memperlancar proses bongkar muat serta kegiatan operasionalnya lainnya di pelabuhan guna mengurangi masalah waiting time yang seringkali terjadi. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia memiliki kendala pengembangan pelabuhan terkait permasalahan lahan, baik lokasi lahan dan status lahan. b. Terdapat beberapa pelabuhan di Indonesia yang berada di muara sungai dengan karakteristik tingkat sedimentasi tinggi pada aliran muara sungai tersebut sehingga membutuhkan alokasi anggaran yang tinggi untuk pengerukan guna menjaga kedalaman alur pelayaran c. Dimensi dermaga yang tidak seimbang dengan kapasitas muatan pada proses bongkar muat di dermaga pelabuhan sehingga seringkali berdampak pada <i>bottleneck</i> dengan ukuran <i>waiting time</i> kapal di pelabuhan cukup tinggi. d. Masih belum terimplentasinya kebijakan operasional pelabuhan 24/7 pada pelabuhan selain 4 pelabuhan utama (Belawan, Tg. Priok, Tg. Emas, dan Makassar), sehingga berakibat pada <i>waiting kapal</i> yang cukup lama karena operasional pelabuhan hanya 8 jam. e. Sistem pelayanan pelabuhan belum berbasis pada teknologi informasi. f. Hanya beberapa pelabuhan yang memiliki masterplan pelabuhan. g. Lokasi pelabuhan yang saling berdekatan seperti pada wilayah Sulawesi dimana kondisi tersebut rentan akan persaingan pelabuhan yang tidak sehat. h. Penataan pelabuhan masih belum optimal terkait dengan potensi strategi yang ada.

Tabel 4.40. Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL

Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
<p>a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 61 tentang Kepelabuhanan yang mendukung pengembangan pelabuhan yaitu pemisahan fungsi regulator dan operator pelabuhan sehingga dapat terjadi daya saing yang lebih sehat.</p> <p>b. Terdapat peluang investasi dari pihak swasta untuk pengelolaan operasional pelabuhan melalui Badan Usaha Pelabuhan (BUP) juga <i>Public Private Partnership</i> (PPP)/ Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS).</p> <p>c. Terdapat beberapa kebijakan tata ruang wilayah baik nasional, propinsi, dan kab/kota yang mendukung pengembangan pelabuhan.</p> <p>d. <i>Hinterland</i> pelabuhan strategis di Indonesia umumnya berupa kawasan industri sehingga pelabuhan sendiri memiliki peranan yang vital yaitu sebagai outlet dan inlet arus barang baik bahan mentah, bahan baku dan bahan jadi dari dan ke luar wilayah.</p> <p>e. Terdapat peningkatan komoditas nasional seperti CPO, Batubara dsb</p>	<p>a. Terdapat beberapa pelabuhan yang memiliki wilayah <i>hinterland</i> yang sama sehingga menyebabkan persaingan yang tidak sehat dan berakibat dapat mematikan salah satu pelabuhan.</p> <p>b. Belum adanya implementasi dari <i>ecoport</i> yang dikarenakan pembangunan suatu pelabuhan masih belum memperhatikan dampak lingkungan.</p> <p>c. Masih banyaknya arogansi daerah khususnya pada perencanaan pembangunan pelabuhan yang tidak memperhatikan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) dan Tatanan Kepelabuhanan Nasional (TKN) sehingga berakibat pada banyaknya pelabuhan yang lokasinya saling berdekatan.</p> <p>d. Ancaman Singapura masih dominan sehingga sulit untuk menjadikan pelabuhan di Indonesia memiliki daya saing tinggi.</p>

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.41. Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan (Strength)	a. Beberapa pelabuhan- pelabuhan di Indonesia terletak di wilayah yang strategis seperti pelabuhan di Sumatera Utara, Kalimantan bagian Utara, Sulawesi Utara yang posisinya berada di pasar perairan internasional dengan lokasi tersebut dapat	0.2	4	0.8

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	menghubungkan jalur perdagangan Asia dan sekitarnya, Amerika, Australia, Afrika serta Eropa sehingga dapat menjadi pintu gerbang pertumbuhan perekonomian nasional.			
	b. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia melayani arus penumpang baik domestik maupun angkutan barang ekspor dan impor.	0.2	2	0.4
	c. Arus barang pada pelabuhan di Indonesia mengalami peningkatan yang cukup signifikan setiap tahunnya.	0.2	4	0.8
	d. Jasa pelayanan angkutan laut yang melalui pelabuhan menjadi kebutuhan prioritas khususnya pada lokasi-lokasi yang berada di wilayah terluar, terdepan dan tertinggal guna memperlancar distribusi barang dan orang sehingga dapat meningkatkan pemerataan pembangunan nasional dan mengurangi disparitas wilayah.	0.2	3	0.6
	e. Pada pelabuhan-pelabuhan strategis di Indonesia telah memiliki fasilitas yang memadai guna memperlancar proses bongkar muat serta kegiatan operasionalnya lainnya di pelabuhan guna mengurangi masalah waiting time yang seringkali terjadi	0.2	3	0.6
	TOTAL	1		3.8
Kelemahan (Weakness)	a. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia memiliki kendala pengembangan pelabuhan terkait permasalahan lahan, baik lokasi lahan dan status lahan.	0,125	4	0.5
	b. Penataan pelabuhan masih belum optimal terkait dengan potensi strategi yang ada.	0,125	2	0.25
	c. Terdapat beberapa pelabuhan di Indonesia yang berada di muara sungai dengan karakteristik tingkat sedimentasi tinggi pada aliran muara sungai tersebut sehingga membutuhkan alokasi anggaran yang tinggi untuk pengerukan guna menjaga kedalaman alur pelayaran	0,125	3	0.375
	d. Dimensi dermaga yang tidak seimbang dengan kapasitas muatan pada proses bongkar muat di dermaga pelabuhan sehingga seringkali berdampak pada	0,125	3	0.375

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	<i>bottleneck</i> dengan ukuran <i>waiting time</i> kapal di pelabuhan cukup tinggi.			
	e. Masih belum terimplentasinya kebijakan operasional pelabuhan 24/7 pada pelabuhan selain 4 pelabuhan utama (Belawan, Tg. Priok, Tg. Emas, dan Makassar), sehingga berakibat pada <i>waiting kapal</i> yang cukup lama karena operasional pelabuhan hanya 8 jam.	0,125	3	0,375
	f. Sistem pelayanan pelabuhan belum berbasis pada teknologi informasi.	0,125	2	0.25
	g. Hanya beberapa pelabuhan yang memiliki masterplan pelabuhan.	0,125	3	0.375
	h. Lokasi pelabuhan yang saling berdekatan seperti pada wilayah Sulawesi dimana kondisi tersebut rentan akan persaingan pelabuhan yang tidak sehat.	0,125	2	0,25
	TOTAL	1		3

Tabel 4.42. Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

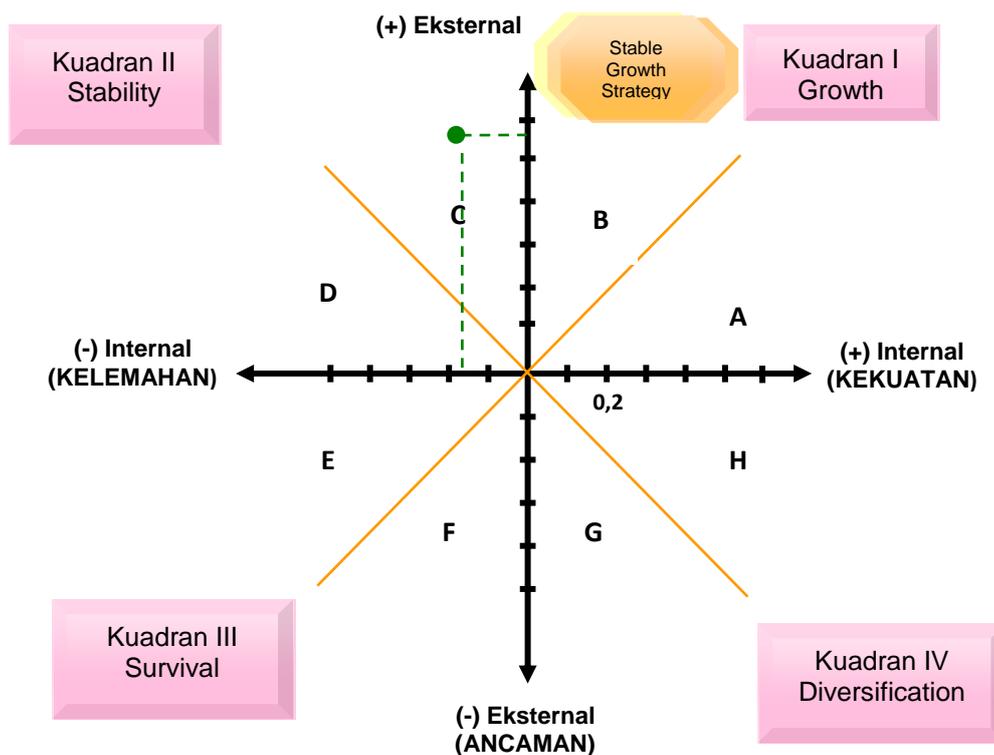
Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang (Opportunity)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 61 tentang Kepelabuhanan yang mendukung pengembangan pelabuhan yaitu pemisahan fungsi regulator dan operator pelabuhan sehingga dapat terjadi daya saing yang lebih sehat.	0.2	4	0.8
	b. Terdapat peluang investasi dari pihak swasta untuk pengelolaan operasional pelabuhan melalui Badan Usaha Pelabuhan (BUP) juga <i>Public Private Partnership</i> (PPP)/ Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS).	0.2	3	0.6
	c. Terdapat beberapa kebijakan tata ruang wilayah baik nasional, propinsi, dan kab/kota yang mendukung pengembangan pelabuhan.	0.2	3	0.6
	d. <i>Hinterland</i> pelabuhan strategis di Indonesia umumnya berupa kawasan	0.2	4	0.8

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	industri sehingga pelabuhan sendiri memiliki peranan yang vital yaitu sebagai outlet dan inlet arus barang baik bahan mentah, bahan bahan baku dan bahan jadi dari dan ke luar wilayah.			
	e. Terdapat peningkatan komoditas nasional seperti CPO, Batubara dsb	0.2	2	0.4
	TOTAL	1		2,65
Ancaman (Threat)	a. Terdapat beberapa pelabuhan yang memiliki wilayah <i>hinterland</i> yang sama sehingga menyebabkan persaingan yang tidak sehat dan berakibat dapat mematikan salah satu pelabuhan.	0.25	3	0.75
	b. Belum adanya implementasi dari <i>ecoport</i> yang dikarenakan pembangunan suatu pelabuhan masih belum memperhatikan dampak lingkungan.	0.25	2	0.4
	c. Masih banyaknya arogansi daerah khususnya pada perencanaan pembangunan pelabuhan yang tidak memperhatikan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) dan Tatanan Kepelabuhanan Nasional (TKN) sehingga berakibat pada banyaknya pelabuhan yang lokasinya saling berdekatan	0.25	4	1
	d. Ancaman Singapura masih dominan sehingga sulit untuk menjadikan pelabuhan di Indonesia memiliki daya saing tinggi.	0,25	2	0,5
	TOTAL	1		2.65

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 X &= \text{POTENSI} - \text{MASALAH} \\
 &= 3,8 + (-3) \\
 &= 0,8
 \end{aligned}$$

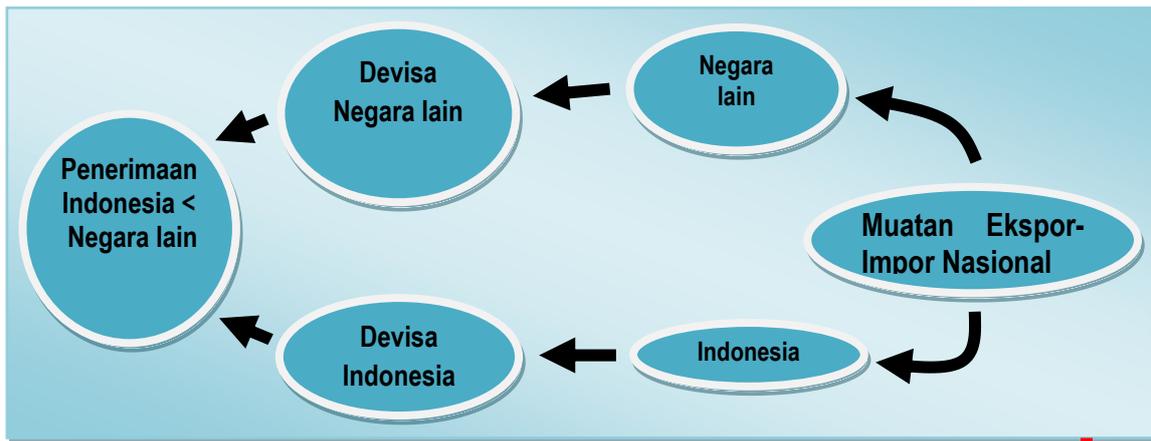
$$\begin{aligned}
 Y &= \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN} \\
 &= 2,65 + (-3) \\
 &= -0,35
 \end{aligned}$$



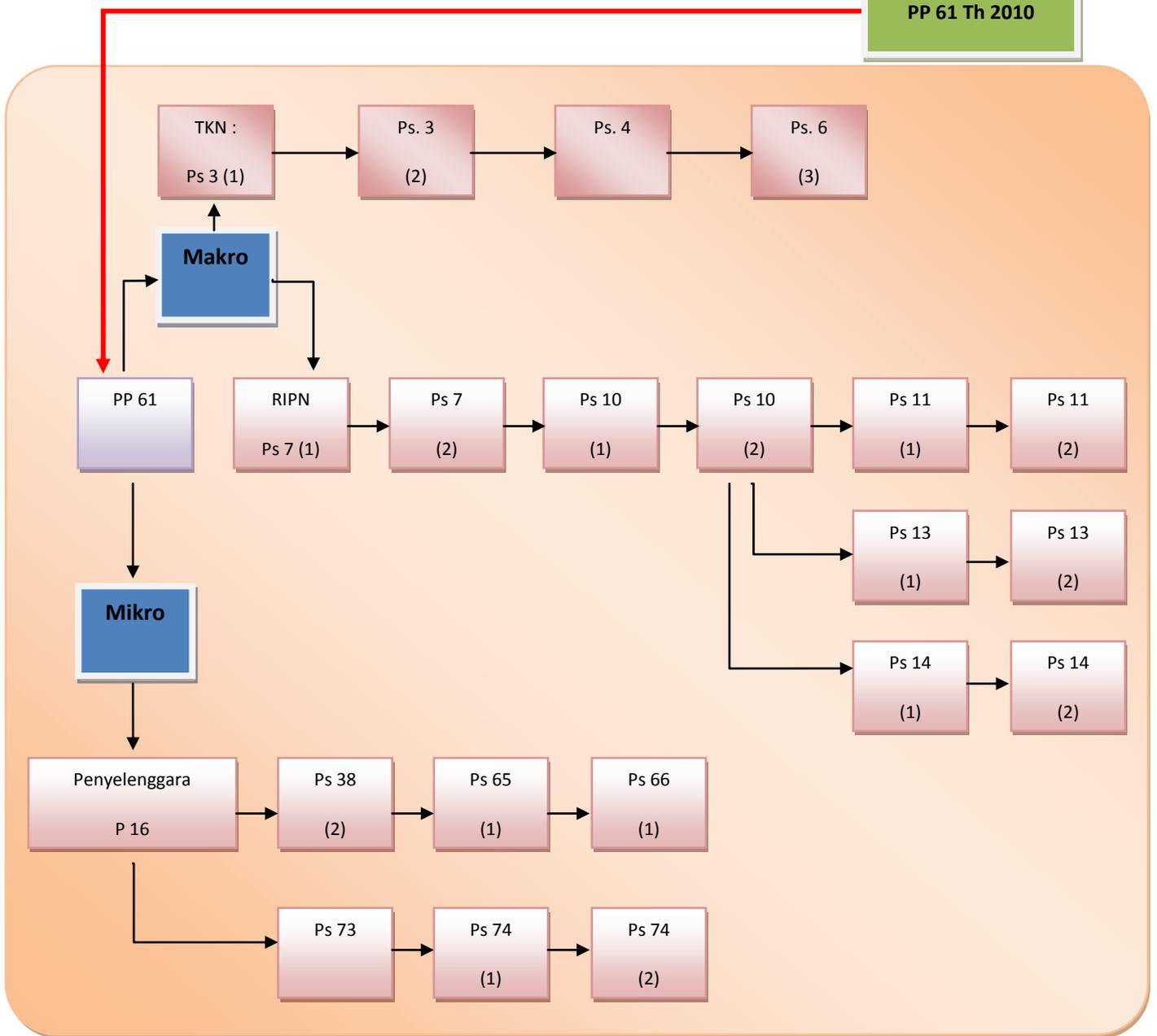
Gambar 4.22. Posisi Pelabuhan di Indonesia dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = 0,8$ dan $Y = -0,35$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran II ruang C dengan ***Agresif Maintenance Strategy*** (Yoeti, 1996:143), **dimana pengelola obyek melaksanakan pengembangan secara aktif dan agresif dalam rangka pengembangan bidang kepelabuhanan kedepan.**

Selanjutnya dilakukan intervensi melalui UU 17 Tahun 2008 dan PP 61 Tahun 2009 yang dapat digambarkan sebagai berikut :



PP 61 Th 2010



Pada Pasal 67

- (1) Tatanan Kepelabuhanan Nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan pelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi, dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang ber-Wawasan Nusantara.
- (2) Tatanan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem kepelabuhanan secara nasional yang menggambarkan perencanaan kepelabuhanan berdasarkan kawasan ekonomi, geografi, dan keunggulan komparatif wilayah, serta kondisi alam.
- (3) Tatanan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat :
 - a. Peran, fungsi, jenis, dan hierarki pelabuhan;
 - b. Rencana Induk Pelabuhan Nasional; dan
 - c. Lokasi pelabuhan

Analisis :

Tatanan Kepelabuhanan Nasional menjamin efisiensi dan memiliki daya saing global, dalam arti Tatanan Kepelabuhanan Nasional telah dapat menggambarkan pengelompokan pelabuhan didasarkan hubungan yang terjadi antara pelabuhan pengumpan, pelabuhan pengumpul dan pelabuhan utama. Untuk itu Ditjen Perhubungan Laut telah menyelesaikan Tatanan Kepelabuhanan Nasional yang memuat tentang hirarkhy pelabuhan didasarkan atas beberapa kriteria antara lain faktor produksi, aksesibilitas dan lain-lain. Melalui Tatanan kepelabuhanan Nasional ini maka pola transportasi laut baik jaringan maupun pelabuhan dapat dilakukan optimalisasi sehingga dapat lebih efisien, dimana saat sekarang ciri pelabuhan tersebar tidak jelas tatanan hierarkhynya.

Pada Pasal 69

Pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan :

- a. Pemerintahan; dan
- b. Pengusahaan.

Analisis :

Dalam UU 17 Thn 2008 telah jelas terjadi pemisahan yang jelas antara fungsi pemerintah yaitu dengan adanya Otoritas Pelabuhan dan fungsi perusahaan pelabuhan yang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan dan hubungan yang terjadi antar keduanya adalah kontrak kinerja pelayanan sehingga Otoritas pelabuhan dapat memutuskan kontrak sepihak kepada badan Usaha Pelabuhan jika kontrak kinerja pelayanan ini tidak dapat dicapai oleh badan Usaha Pelabuhan.

Pada Pasal 70

- (1) Pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a mempunyai hierarki terdiri atas :
- a. Pelabuhan utama;
 - b. Pelabuhan pengumpul; dan
 - c. Pelabuhan pengumpan.

Analisis :

Hierarkhy dalam Tatanan Kepelabuhanan Nasional telah dapat diidentifikasi lokasi-lokasi mana yang merupakan pelabuhan utama, pengumpul dan pengumpan sehingga pola pengembangan pelabuha telah dapat direncanakan lebih awal bukan saja atas dasar keperluan individual port tetapi juga atas wilayah pelayanan dalam clusternya.

Pada Pasal 71

- (1) Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud dalam pasal 67 ayat (3) huruf b merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan pelabuhan, dan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan Nasional disusun dengan memperhatikan :
- a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
 - b. Potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
 - c. Potensi sumber daya alam; dan
 - d. Perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.

- (3) Rencana Induk Pelabuhan Nasional memuat :
 - a. Kebijakan pelabuhan nasional; dan
 - b. Rencana lokasi dan hierarki pelabuhan.
- (4) Menteri menetapkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- (5) Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (6) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategis akibat bencana yang ditetapkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dapat ditinjau kembali lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

Analisis :

Saat sekarang sedang diselesaikan Rencana Induk Pelabuhan Nasional yang bertujuan untuk menentukan bagaimana bentuk pelabuhan ke depan didasarkan atas potensi yang dimiliki selama ini seperti Batu bara, CPO, kontainer dan lain-lain yang bernilai strategis. Sehingga dalam perencanaan pengembangan pelabuhan secara nasional telah dapat diidentifikasi lokasi pelabuhan serta strategi pengembangannya.

Pada Pasal 72

- (1) Penggunaan wilayah daratan dan perairan tertentu sebagai lokasi pelabuhan ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

Analisis :

Dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional juga telah dapat menentukan lokasi pengembangan pelabuhan didasarkan atas komoditi dominan tersebut yang tentunya di desain dari hiterland menuju pelabuhan sebagai wilayah daratan sampai dengan pelabuhan tujuan sebagai wilayah perairan.

Pada Pasal 80

- (1) Kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 meliputi :

- a. Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan;
- b. Keselamatan dan keamanan pelayaran; dan/atau
- c. Kepabeanan;
- d. Keimigrasian; dan
- e. Kekarantinaan.

Analisis :

Dalam UU 17 Tahun 2008 ini telah jelas diatur instansi yang terkait dengan aspek penyelenggaraan pelabuhan seperti :

- a. Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan akan dilaksanakan oleh Otoritas Pelabuhan;
- b. Keselamatan dan keamanan pelayaran dilakukan oleh Syahbandar dan Coast Guard.

Pada Pasal 81 :

- (1) Penyelenggara pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (3) yaitu terdiri atas :
 - a. Otoritas Pelabuhan; atau
 - b. Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- (2) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dibentuk pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.
- (3) Untuk Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dapat dibentuk pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Analisis :

Telah secara jelas dalam UU 17 Tahun 2008 terdapat pembagian tugas kewenangan antara Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan, dimana Otoritas Pelabuhan diperuntukkan untuk pelabuhan komersial dan Unit penyelenggara Pelabuhan untuk pelabuhan yang tidak diusahakan.

Pada Pasal 82

- (1) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf a dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- (2) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf b dibentuk dan bertanggung jawab kepada :
 - a. Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah; dan
 - b. Gubernur atau bupati/walikota untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah daerah.
- (3) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berperan sebagai wakil Pemerintah untuk memberikan konsensi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.

Analisis :

Tugas dari Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai wakil pemerintah akan melakukan konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan dalam perusahaan pelabuhan dan tanggung jawab otoritas pada menteri perhubungan.

Pada Pasal 83

- (1) Untuk melaksanakan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1) huruf a Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab:
 - a. Menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
 - b. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan jaringan jalan;
 - c. Menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
 - d. Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
 - e. Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;
 - f. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan;

- g. Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- h. Menjamin kelancaran arus barang.

Pada Pasal 88

- (1) Dalam mendukung kawasan perdagangan bebas dapat diselenggarakan pelabuhan tersendiri.
- (2) Penyelenggaraan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kawasan perdagangan bebas.

Analisis :

Dalam UU No 17 tahun 2008 ini, telah dibuka partisipasi yang luas kepada swasta dalam mendukung kawasan perdagangan bebas dan dapat diselenggarakan pelabuhan tersendiri.

Pada Pasal 90

- (3) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas :
 - a. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
 - b. Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
 - c. Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
 - d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
 - e. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;

- f. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering dan Ro-Ro;
- g. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
- h. Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau
- i. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

Analisis :

Dalam UU 17 Tahun 2008 ini, secara detail dijelaskan jenis-jenis kegiatan yang dilaksanakan dalam penyelenggaraan pelabuhan.

Pada Pasal 91

- (1) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya.

Analisis :

Sebagai penyelenggara pelabuhan dilakukan Badan Usaha Pelabuhan yang berfungsi sebagai operator akan disesuaikan berdasarkan konsesi

Pada Pasal 94

Dalam pelaksanaan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban :

- a. Menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;
- b. Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
- c. Menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;

- d. Ikut menjaga keselamatan, keamanan dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;
- e. Memelihara kelestarian lingkungan;
- f. Memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan
- g. Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.

Analisis :

Dalam UU No 17 Tahun 2008, telah dijelaskan secara rinci tentang kewajiban dan tugas dari Badan Usaha Pelabuhan yang terkait dengan otoritas pelabuhan, dimana sebelumnya hal ini tidak diatur secara jelas.

Pada Pasal 111

- (1) Kegiatan pelabuhan untuk menunjang kelancaran perdagangan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dilakukan oleh pelabuhan utama.
- (2) Penetapan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan pertimbangan :
 - a. Pertumbuhan dan pengembangan ekonomi nasional;
 - b. Kepentingan perdagangan internasional;
 - c. Kepentingan pengembangan kemampuan angkutan laut nasional;
 - d. Posisi geografis yang terletak pada lintasan pelayaran internasional;
 - e. Tatanan Kepelabuhanan Nasional;
 - f. Fasilitas pelabuhan;
 - g. Keamanan dan kedaulatan negara; dan
 - h. Kepentingan nasional lainnya.

Analisis :

Dalam UU No.17/2008, pelabuhan utama berfungsi untuk perdagangan luar negeri dan penetapannya mempertimbangkan ayat (2) Berdasarkan spirit yang ada pada UU No 17 Tahun 2008 dan PP 61 Tahun 2010, maka dilakukan analisis SWOT sebagai berikut :

Tabel 4.43. Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Beberapa pelabuhan - pelabuhan di Indonesia terletak di wilayah yang strategis seperti pelabuhan di Sumatera Utara, Kalimantan bagian Utara, Sulawesi Utara yang posisinya berada di pasar perairan internasional dengan lokasi tersebut dapat menghubungkan jalur perdagangan Asia dan sekitarnya, Amerika, Australia, Afrika serta Eropa sehingga dapat menjadi pintu gerbang pertumbuhan perekonomian nasional. b. Terimplementasinya Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) sehingga strategi pengembangan pelabuhan di Indonesia lebih terarah dan teratur. c. Pembentukan organisasi baru pada Ditjen Hubla seperti Otoritas Pelabuhan (OP) pada 4 Pelabuhan Utama sehingga dapat meningkatkan daya saing antar penyelenggara pelabuhan. d. Terimplementasinya kebijakan operasional pelabuhan 24/7 pada 25 pelabuhan strategis sehingga berakibat semakin menurunnya tingkat <i>waiting time</i> kapal. e. Pada pelabuhan-pelabuhan strategis di Indonesia telah memiliki fasilitas yang memadai guna memperlancar proses bongkar muat serta kegiatan operasionalnya lainnya di pelabuhan guna mengurangi masalah <i>waiting time</i> yang seringkali terjadi. f. Berkembangnya teknologi pengembangan sistem <i>portnet</i> telah terbukti adanya penurunan WT di Pelabuhan Tg. Priok dari 3 minggu menjadi 2 jam dan akan dikembangkan pada pelabuhan utama lainnya seperti Belawan, Tg. Perak dan Makassar. g. Melalui konsekuensi logis telah terjadi peningkatan kapasitas muatan di pelabuhan strategis nasional. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia memiliki kendala pengembangan pelabuhan terkait permasalahan lahan, baik lokasi lahan dan status lahan. b. Evoria otonomi daerah yang menyebabkan semakin banyaknya usulan pembangunan pelabuhan baru yang tidak memperhatikan Tata Nelayan Kepelabuhanan Nasional (TKN). c. SKB (surat keputusan bersama) antara Menteri Pertahanan, Menteri Perikanan dan Menteri Perhubungan yang berakibat semakin banyaknya instansi yang terlibat dalam penyelenggaraan pelabuhan seperti Adpel, PT Pelindo, KPLP, KPPP (Pol Air), Syahbandar Perikanan, dll sehingga mengakibatkan biaya tinggi di pelabuhan. d. Kemampuan pendanaan pemerintah untuk investasi sangat terbatas.

ANALISIS INTERNAL

Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<p>h. Jasa pelayanan angkutan laut yang melalui pelabuhan menjadi kebutuhan prioritas khususnya pada lokasi-lokasi yang berada di wilayah terluar, terdepan dan tertinggal guna memperlancar distribusi barang dan orang sehingga dapat meningkatkan pemerataan pembangunan nasional dan mengurangi disparitas wilayah.</p>	

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2010

Tabel 4.44. Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
<p>a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 61 tentang Kepelabuhanan yang mendukung pengembangan pelabuhan yaitu pemisahan fungsi regulator dan operator pelabuhan sehingga dapat terjadi daya saing yang lebih sehat</p> <p>b. Terdapat peluang investasi dari pihak swasta untuk pengelolaan operasional pelabuhan melalui Badan Usaha Pelabuhan (BUP) juga <i>Public Private Partnership</i> (PPP)/ Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS).</p> <p>c. Terdapat beberapa kebijakan tata ruang wilayah baik nasional, propinsi, dan kab/kota yang mendukung pengembangan pelabuhan.</p> <p>d. <i>Hinterland</i> pelabuhan strategis di Indonesia umumnya berupa kawasan industri sehingga pelabuhan sendiri memiliki peranan yang vital yaitu sebagai outlet dan inlet arus barang baik bahan mentah, bahan baku dan bahan jadi dari dan ke luar wilayah.</p> <p>e. Terdapat peningkatan komoditas nasional seperti CPO, Batubara dsb</p>	<p>a. Terdapat beberapa pelabuhan yang memiliki wilayah <i>hinterland</i> yang sama sehingga menyebabkan persaingan yang tidak sehat dan berakibat dapat mematikan salah satu pelabuhan.</p> <p>b. Belum adanya implementasi dari <i>ecoport</i> yang dikarenakan pembangunan suatu pelabuhan masih belum memperhatikan dampak lingkungan.</p> <p>c. Ancaman Singapura masih dominan sehingga sulit untuk menjadikan pelabuhan di Indonesia memiliki daya saing tinggi.</p> <p>d. Masih banyaknya perilaku masyarakat yang kurang menjaga fasilitas publik utamanya pada sarana dan prasana di pelabuhan sehingga berakibat pada pengaruh penurunan tingkat efisien pelayanan jasa kepelabuhanan.</p>

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2010

Dari identifikasi SWOT di atas, maka perlu dibuat skenario untuk memberi arahan bagi pengembangan pelabuhan di Indonesia, yang pada intinya skenario yang dipilih harus mampu menjawab upaya untuk mengoptimalkan unsur positif (*Strenght* dan *Opportunities*) dan meminimalkan unsur negatif (*Weakness* dan *Threats*). Penerapan skenario yang ada di dibagi menjadi 2 skenario utama yaitu;

1. Skenario progressif, dengan mengoptimalkan kekuatan yang dimiliki untuk mendukung percepatan meraih peluang dan meminimalkan ancaman yang ada; dan
2. Skenario penetratif, dengan mendayagunakan hasil pencapaian peluang yang ada untuk menetralsir ancaman yang mungkin timbul.

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.45. Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	a. Beberapa pelabuhan- pelabuhan di Indonesia terletak di wilayah yang strategis seperti pelabuhan di Sumatera Utara, Kalimantan bagian Utara, Sulawesi Utara yang posisinya berada di pasar perairan internasional dengan lokasi tersebut dapat menghubungkan jalur perdagangan Asia dan sekitarnya, Amerika, Australia, Afrika serta Eropa sehingga dapat menjadi pintu gerbang pertumbuhan perekonomian nasional.	0.125	4	0.5
	b. Terimplementasinya Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) sehingga strategi pengembangan pelabuhan di Indonesia lebih terarah dan teratur.	0.125	4	0.5

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	c. Pembentukan organisasi baru pada Ditjen Hubla seperti Otoritas Pelabuhan (OP) pada 4 Pelabuhan Utama sehingga dapat meningkatkan daya saing antar penyelenggara pelabuhan.	0.125	4	0.5
	d. Terimplentasinya kebijakan operasional pelabuhan 24/7 pada 25 pelabuhan strategis sehingga berakibat semakin menurunnya tingkat <i>waiting time</i> kapal.	0.125	3	0.375
	e. Pada pelabuhan-pelabuhan strategis di Indonesia telah memiliki fasilitas yang memadai guna memperlancar proses bongkar muat serta kegiatan operasionalnya lainnya di pelabuhan guna mengurangi masalah <i>waiting time</i> yang seringkali terjadi.	0.125	3	0.375
	f. Berkembangnya teknologi pengembangan sistem <i>portnet</i> telah terbukti adanya penurunan WT di Pelabuhan Tg. Priok dari 3 minggu menjadi 2 jam dan akan dikembangkan pada pelabuhan utama lainnya seperti Belawan, Tg. Perak dan Makassar.	0.125	3	0.375
	g. Melalui konsekuensi logis telah terjadi peningkatan kapasitas muatan di pelabuhan <i>strategis</i> nasional.	0.125	2	0.25
	h. Jasa pelayanan angkutan laut yang melalui pelabuhan menjadi kebutuhan prioritas khususnya pada lokasi-lokasi yang berada di wilayah terluar, terdepan dan tertinggal guna memperlancar distribusi barang dan orang sehingga dapat meningkatkan pemerataan pembangunan nasional dan mengurangi disparitas wilayah.	0.125	2	0.25
	TOTAL	1		3.125
Kelemahan (Weakness)	a. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia memiliki kendala pengembangan pelabuhan terkait permasalahan lahan, baik lokasi lahan dan status lahan.	0,25	4	1
	b. Evoria otonomi daerah yang menyebabkan semakin banyaknya usulan pembangunan pelabuhan baru yang tidak memperhatikan Tatanan Kepelabuhanan Nasional (TKN).	0,25	2	0.5

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	c. SKB (surat keputusan bersama) antara Menteri Pertahanan, Menteri Perikanan dan Menteri Perhubungan yang berakibat semakin banyaknya instansi yang terlibat dalam penyelenggaraan pelabuhan seperti Adpel, PT Pelindo, KPLP, KPPP (Pol Air), Syahbandar Perikanan, dll sehingga mengakibatkan biaya tinggi di pelabuhan.	0,25	2	0.5
	d. Kemampuan pendanaan pemerintah untuk investasi sangat terbatas.	0.25	2	0.5
	TOTAL	1		2.5

Tabel 4.46. Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

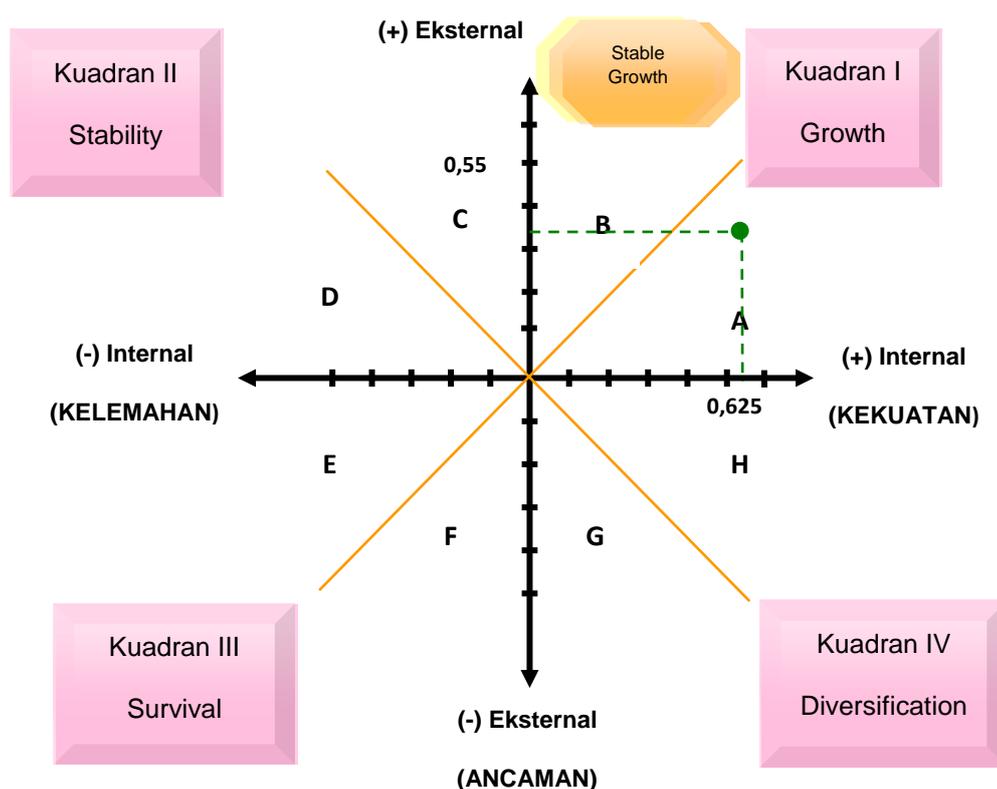
Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang (<i>Opportunity</i>)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 61 tentang Kepelabuhanan yang mendukung pengembangan pelabuhan yaitu pemisahan fungsi regulator dan operator pelabuhan sehingga dapat terjadi daya saing yang lebih sehat.	0.2	4	0.8
	b. Terdapat peluang investasi dari pihak swasta untuk pengelolaan operasional pelabuhan melalui Badan Usaha Pelabuhan (BUP) juga <i>Public Private Partnership</i> (PPP)/ Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS).	0.2	3	0.6
	c. Terdapat beberapa kebijakan tata ruang wilayah baik nasional, propinsi, dan kab/kota yang mendukung pengembangan pelabuhan.	0.2	3	0.6
	d. <i>Hinterland</i> pelabuhan strategis di Indonesia umumnya berupa kawasan industri sehingga pelabuhan sendiri memiliki peranan yang vital yaitu sebagai outlet dan inlet arus barang baik bahan mentah, bahan bahan baku dan bahan jadi dari dan ke luar wilayah.	0.2	4	0.8

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	e. Terdapat peningkatan komoditas nasional seperti CPO, Batubara dsb	0.2	2	0.4
	TOTAL	1		3,2
Ancaman (Threat)	a. Terdapat beberapa pelabuhan yang memiliki wilayah <i>hinterland</i> yang sama sehingga menyebabkan persaingan yang tidak sehat dan berakibat dapat mematikan salah satu pelabuhan.	0.25	3	0.75
	b. Belum adanya implementasi dari <i>ecoport</i> yang dikarenakan pembangunan suatu pelabuhan masih belum memperhatikan dampak lingkungan.	0.25	2	0.5
	c. Ancaman Singapura masih dominan sehingga sulit untuk menjadikan pelabuhan di Indonesia memiliki daya saing tinggi.	0.25	4	1
	d. Masih banyaknya perilaku masyarakat yang kurang menjaga fasilitas publik utamanya pada sarana dan prasana di pelabuhan sehingga berakibat pada pengaruh penurunan tingkat efisien pelayanan jasa kepelabuhanan.	0,25	2	0,5
	TOTAL	1		2.75

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut

$$\begin{aligned}
 X &= \text{POTENSI} - \text{MASALAH} \\
 &= 3.125 + (- 2.5) \\
 &= 0.625
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 Y &= \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN} \\
 &= 3,2 + (-2,75) \\
 &= 0,45
 \end{aligned}$$



Gambar 4.23 Posisi Pelabuhan Hasil Intervensi UU.17/2008 dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = 0,625$ dan $Y = 0,45$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran I ruang A dengan Rapid Growth Strategy (Yoeti, 1996:143), yaitu **strategi pertumbuhan aliran cepat untuk diperlihatkan pengembangan secara maksimal untuk target tertentu dan dalam waktu singkat guna pengembangan bidang kepelabuhanan kedepan.**

Selanjutnya setelah dilakukan analisis SWOT pada bidang Kepeleabuhanan secara makro, maka dilakukan analisis SWOT untuk menentukan strategi kedepan utamanya pada 25 pelabuhan strategis di Indonesia.

Berikut adalah penjabaran dari analisis SWOT pada 25 pelabuhan strategis di Indonesia.

Tabel 4.47
Analisis SWOT untuk 25 Pelabuhan Strategis di Indonesia

No.	Pelabuhan	Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Analisis pelabuhan berdasarkan hasil survey dan kunjungan lapangan					
1.	Belawan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Letaknya sangat strategis dalam menghubungkan jalur perdagangan Asia dan sekitarnya, Amerika, Australia, Afrika, dan Eropa. 2. Pelabuhan menyediakan peralatan bongkar muat yang cukup modern, secara teknis pelabuhan ini dilengkapi peralatan yang cukup memadai. 	<p>Pelabuhan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Grafik kunjungan kapal antara tahun 2003 s/d 2007 cenderung menurun, baik kapal asing maupun kapal dalam negeri. 2. Sedimentasi yang tinggi dari sungai-sungai yang bermuara ke pelabuhan menyebabkan pendangkalan baik alur pelayaran maupun kolam pelabuhan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjadi pelabuhan utama komoditi CPO dan didukung jaringan kereta api hingga ke Tebing Tinggi dan Tanjung Balai. 2. Belawan merupakan <i>hinterland</i> dari Medan Raya, di mana industri manufaktur Sumatera terkonsentrasi di wilayah ini. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Traffic</i> utama hanya dari beberapa komoditi perkebunan. 2. Fluktuasi harga komoditi sangat menentukan pasang surut <i>ship call</i> ke pelabuhan Belawan. 3. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Pelepas di selat Malaka, milik Malaysia.
2.	Tanjung Priok	<ol style="list-style-type: none"> 1. Merupakan Pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia dan merupakan salah satu pelabuhan <i>feeder</i> terbesar di dunia. 2. Merupakan tujuan utama kapal-kapal asing untuk masuk ke Indonesia. 3. Lokasi di Ibukota Jakarta, pusat pemerintahan dan perekonomian. 4. Sudah dilengkapi dengan sistem pembayaran kas jasa pelabuhan secara <i>online</i>. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kongesti di pelabuhan dan akses jalan ke pelabuhan sudah mencapai kapasitasnya. 2. Pelabuhan tidak dapat dikembangkan lagi karena keterbatasan lahan. 3. Selama ini Tanjung Priok hanya berfungsi sebagai <i>feeder</i> dan sangat tergantung dari <i>ship-call</i> Pelabuhan Singapore. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kedalaman alur dan kolam pelabuhan yang cukup dalam yaitu 14 m dan fasilitas pelengkap pelabuhan termasuk yang terlengkap di Indonesia. 2. <i>Hinterland</i> pelabuhan Tanjung Priok terkuat di Indonesia dengan kawasan industri di wilayah Jabodetabek dan sekitarnya. 	<p>Terjadinya persaingan dengan pembangunan pelabuhan lainnya di masa yang akan datang, walaupun hingga saat ini belum terbukti.</p>

No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
3.	Tanjung Perak	<ol style="list-style-type: none"> Merupakan pelabuhan terbesar kedua di Indonesia dan <i>hinterland</i>-nya juga merupakan terbesar kedua di Indonesia. Merupakan pintu gerbang untuk kawasan Indonesia Timur khususnya wilayah Bali dan Nusa Tenggara (Sunda Kecil). 	<ol style="list-style-type: none"> Akses ke pelabuhan sudah mencapai kapasitasnya. Saat ini angkutan dari Jawa Timur bagian tengah dan timur mengalami gangguan akibat lumpur Lapindo sehingga terdapat ekonomi biaya tinggi. 	<ol style="list-style-type: none"> Dengan dioperasikannya Jembatan Suramadu ekspansi pelabuhan Tanjung Perak ke wilayah Kabupaten Bangkalan di Pulau Madura dapat terwujud. Kawasan industri di Pulau Madura dapat berkembang. 	<ol style="list-style-type: none"> Kawasan industri di wilayah tuban yang dikembangkan oleh PT Semen Gresik memungkinkan membangun pelabuhan sendiri. Kondisi masyarakat di Tuban lebih kondusif untuk berkembangnya kawasan industri/pelabuhan relatif terhadap kawasan di Pelabuhan Madura.
4.	Batam	<ol style="list-style-type: none"> Terletak di Selat Malaka Memiliki <i>hinterland</i> industri yang kuat dengan status khusus. Dapat dijadikan pusat hub internasional. 	<ol style="list-style-type: none"> Tidak memiliki program yang kuat di dalam pengembangan kepelabuhan. Saat ini Batu Ampar hanya <i>feeder</i> ke Singapura dengan fasilitas yang sangat dasar. Kabil tidak berjalan sebagai pelabuhan curah dan CPO. Kerjasama pengembangan Batu Ampar tidak akan terwujud dengan baik, selama mitra kerjasama 	<ol style="list-style-type: none"> Kawasan industri yang masih terbuka luas dan dapat berkembang hingga ke Tanjung Balai Karimun dan Bintan. <i>Ship calls</i> pertahun yang tinggi (100,000 kapal) dan kapasitas ekspor non migas sebesar 5,243 juta USD. Mengasumsikan keterbukaan lahan industri, potensi masih dapat ditingkatkan secara signifikan. Infrastruktur 	<ol style="list-style-type: none"> Sebagian besar (90%) industri di pulau Batam berasosiasi dengan Singapore sehingga pergerakan barang sangat berorientasi ke Singapura. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Pelepas di negara tetangga Malaysia, yang bertumbuh sangat cepat.



No.	Pelabuhan	Strenghts	Weaknesses	Opportunities	Threats
			<p>bukan dengan mitra <i>transshipment</i> global utama sehingga tidak dapat mewujudkan Batam sebagai hub internasional.</p> <p>5. 90% Industri di Pulau Batam berasosiasi dengan Singapura, sehingga pada hakekatnya arus barang batam bergerak antara batam dengan Singapura.</p>	<p>yang relatif tertata dengan baik dibandingkan dengan kawasan industri lainnya.</p> <p>4. Batu Ampar dan Kabil dapat dijadikan pelabuhan utama Indonesia.</p> <p>5. Batam masih dimungkinkan menjadi hub internasional dengan kerjasama perusahaan <i>transshipment</i> dunia.</p>	
5.	Balikpapan	<p>1. Merupakan pelabuhan BBM yang terbesar di Indonesia.</p> <p>2. Data bongkar muat barang antar pulau meningkat dengan signifikan.</p>	<p>Pelabuhan</p> <p>1. Data bongkar muat barang antar negara mengalami penurunan, terutama jenis kayu lapis.</p> <p>2. Fasilitas sandar kapal sangat kurang (489 m), sehingga sering terjadi antrian kapal.</p> <p>3. Lokasi penumpukan kontainer sangat terbatas.</p> <p>4. Belum memiliki sarana komunikasi seperti SSB dan GPS.</p>	<p>1. Memiliki <i>hinterland</i> yang masih dapat dikembangkan.</p> <p>2. Merupakan pusat perdagangan Propinsi Kalimantan Timur.</p>	<p>1. Terdapat potensi Pelabuhan Bontang dan Nunukan akan berkembang.</p> <p>2. Direncanakan akan dikembangkan Pelabuhan Maloy yang terletak di Pantai Selat Makassar.</p>



No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
6.	Makassar	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pelabuhan Makassar merupakan pelabuhan utama di Indonesia Timur. 2. Pelabuhan Makassar dilengkapi dengan berbagai fasilitas untuk menunjang kegiatan operasionalnya. 	Wilayah untuk melakukan perluasan pelabuhan sangat terbatas karena berada di pusat kota.	<p>Makassar sebagai daerah pendukung kegiatan pelabuhan, membangun beberapa kawasan khusus, diantaranya:</p> <p>A. Kawasan Industri Makassar Terletak di sebelah timur Kota Makassar ± 12 km dari Pelabuhan Makassar dengan luas 750 Ha.</p> <p>B. Zona Kawasan Berikat Makassar Kawasan ini dikembangkan bersama Kawasan Industri Makassar dan terletak di dalamnya.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pusat Pengolahan Kayu Terletak di Kawasan Sungai. 2. Cargo Terminal dan Pergudangan Kota. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pelabuhan Makassar lebih merupakan pelabuhan transit di Indonesia Timur. 2. Perkembangan pelabuhan lain di Indonesia Timur akan mengurangi kegiatan di Pelabuhan Makasar.
7.	Ambon	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi pelabuhan di Teluk Ambon, secara geografis aman dari gangguan cuaca. 2. Merupakan pelabuhan kelas I yang membawahi 12 pelabuhan 	1. Pasca konflik yang terjadi di Ambon banyak sarana dan prasarana pelabuhan yang rusak, sehingga kurang dapat mengikuti	1. Merupakan hub dari angkutan penumpang laut bagi kepulauan-kepulaun di sekitarnya (Provinsi Maluku).	Saat ini <i>hinterland</i> Pelabuhan Ambon bukan daerah penghasil komoditas ekspor baik ke dalam Indonesia sendiri



No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
		lainnya. 3. Angkutan laut merupakan andalan bagi wilayah dengan perairan yang sangat luas ini, baik untuk penumpang maupun barang.	perkembangan arus bongkar muat barang dan jumlah kapal yang sandar. 2. Jumlah kapal perintis 8 buah menyinggahi 56 pelabuhan, dengan 1 <i>round voyage</i> 18 s/d 25 hari dan frekuensi singgah yang masih rendah yaitu 1 s/d 13 kapal singgah per bulan. 3. Kapal cargo yang singgah sekitar 5-8 buah/bulan. Terlalu kecil dibandingkan dengan kapasitas yang tersedia 4.	2. Pusat industri perikanan.	maupun keluar negeri; ditunjukkan dengan volume muat barang yang sangat kecil.
Pelabuhan lainnya, berdasarkan data sekunder					
8.	Lhokseumawe	1. Letaknya pada selat Malaka. 2. Merupakan kawasan industri di wilayah Aceh, walaupun beberapa industri berat tutup namun masih dimungkinkan berkembang.	Jarak ke pelabuhan Belawan dari pusat produksi yang relatif dekat, dengan sistem akses jaringan jalan yang baik.	Potensi angkutan komoditi lokal yang tinggi dengan kawasan industri yang masih dapat dikembangkan	1. Turunnya aktivitas industri di Lhokseumawe menyebabkan rendahnya <i>ship call</i> ke pelabuhan. 2. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Pelepas.
9.	Benoa	1. Merupakan pelabuhan bagi kapal-kapa I baik yang dikelola oleh PT. Pelni ataupun kapal swasta seperti Bounty, Bali hai,	Tidak bisa dikembangkan karena kawasannya sangat terbatas. Sehingga terjadi <i>trade-off</i> antara	Akses ke Pelabuhan Benoa sangat baik dan langsung ke pusat kota.	Bali adalah kawasan pariwisata bukan kawasan industri sehingga <i>hinterland</i> pergerakan



No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
		<p>Island Explorer, Mabua, Wakalouka dan lain sebagainya, selain itu beberapa kapal pesiar dari Luar Negeri juga sering berlabuh.</p> <p>2. Melayani penumpang baik domestik ataupun asing yang akan menuju ke Nusa Lembongan, Nusa Ceningan, Nusa Penida dan wilayah timur Indonesia lainnya ataupun hanya untuk mengantarkan wisatawan yang ingin berekreasi memancing, menyelam, berselancar atau sekedar berlayar saja dengan menyewa kapal.</p> <p>3. Sangat mudah dicapai baik dengan angkutan umum ataupun kendaraan pribadi, dan jaraknya hanya 6 km ke arah selatan Kota Denpasar.</p>	<p>pengembangan pelabuhan barang atau penumpang/ pariwisata.</p>		<p>barang sangat terbatas.</p>
10.	Tanjung Pinang	<p>1. Terletak di Selat Malaka.</p> <p>2. Potensi wisata dan pusat pemerintah Provinsi Kepulauan Riau.</p> <p>3. Provinsi Kepulauan Riau merupakan satu-satunya provinsi di mana tidak terdapat sistem transportasi darat yang</p>	<p>1. Jarak ke Batam dan Singapura menyebabkan tidak memiliki potensi sebagai pelabuhan kargo.</p> <p>2. Pembangunan jembatan Batam-Bintan akan menyebabkan pelabuhan ini akan sangat bersifat</p>	<p>Potensi angkutan di dalam wilayah kepulauan Riau, khususnya arus penumpang (ferry antar Pulau).</p>	<p>1. <i>Hinterland</i> yang terbatas dan cenderung menggunakan Batam sebagai tujuan pelabuhan.</p> <p>2. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Pelepas.</p>



No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
		kuat karena pulau-pulau yang relatif kecil sehingga andalan utama adalah angkutan laut.	sebagai pelabuhan lokal.		
11.	Dumai	Terletak di kawasan Selat Malaka.	Tidak memiliki hinterland yang kuat, kecuali untuk angkutan bahan bakar minyak mentah dari kilang-kilang di sekitarnya.	<ol style="list-style-type: none"> Merupakan pusat pelabuhan minyak bumi utama Indonesia. Saat ini merupakan pelabuhan utama Caltex dan Pertamina. Akses ke pelabuhan dilewati oleh jalan lintas timur yang merupakan jalur utama di Sumatera saat ini. 	<ol style="list-style-type: none"> Ketergantungan terhadap komoditi tunggal. Angkutan CPO dari propinsi Riau cenderung berorientasi ke Belawan sehingga pelabuhan Dumai bersifat <i>feeder</i>. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Pelepas.
12.	Pekanbaru	Memiliki industri pendukung yg dapat kegiatan di Pelabuhan.	Di hilir alur sungai Kampar terdapat jembatan dengan ketinggian ruang bebas hanya 25 m menyebabkan pelabuhan Pekanbaru tidak bisa dilayari oleh <i>Sea Going Vessel</i> .	Sebagai pelabuhan ferry penumpang serta pengangkutan sumber alam dan hasil bumi dengan menggunakan tongkang.	<ol style="list-style-type: none"> Akan terjadi kecenderungan pembangunan pelabuhan di hilir jembatan yang mengganggu alur pelayaran ke Pekanbaru. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Pelepas.
13.	Teluk Bayur	1. Sebagai pelabuhan terbesar di bagian barat Pulau Sumatera dengan akses langsung ke Samudera Hindia.	Tidak terletak pada jalur utama pelayaran mengingat pada umumnya jalur pelayaran Indonesia berasosiasi dengan	1. Kedalaman alur dan kolam yang cukup dalam (12 m).	1. Pengembangan pelabuhan sangat tergantung, bagaimana Provinsi Sumatera Barat dapat meningkatkan

No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>	
		2. Pelabuhan bagi pelayaran perintis dan pulau-pulau terluar di Provinsi Sumatera Barat (Mentawai).	laut/perairan nusantara.	dalam	2. Bongkar muat barang yang stabil (350.00 ton) dan jumlah ship calls menjadi kekuatan pelabuhan Teluk Bayur untuk berkembang. 3. Pertumbuhan PDRB provinsi Sumatera Barat yang substansial dengan kekuatan pada komoditi perkebunan.	potensi ekspor komoditi perkebunan dan pertambangan. 2. Terdapat tren menurun dalam angkutan penumpang melalui pelabuhan Teluk Bayur sejak tahun 2001 (-20%) akibat persaingan dengan angkutan udara (BPS). 3. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Pelepas.
14.	Palembang	Lokasi strategis di ibukota Provinsi Sumatera Selatan (Palembang) dengan jaringan jalan yang baik ke seluruh penjuru Sumatera bagian Selatan.	1. Terletak di Sungai Musi dengan kedalaman yang terbatas 2. Masa depan dapat terambil alih oleh pelabuhan Tanjung Api Api di Banyuasin yang dikembangkan oleh pemerintah provinsi Sumatera Selatan	1. Kemampuan pergerakan barang yang tinggi dari Provinsi Sumatera Selatan baik Migas maupun non Migas seperti karet dan CPO. 2. Pelayanan <i>ferry</i> ke Bangka dan Belitung masih memiliki potensi yang baik.	1. Kedalaman alur yang hanya 6 meter-an kolam pelabuhan yang hanya 5-9m menyebabkan kesulitan untuk berkembang 2. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Pelepas.	
15.	Panjang	Merupakan pelabuhan utama di Provinsi Lampung yang secara tradisi memiliki kekuatan komoditi hasil perkebunan.	Jalur jalan lintas timur Sumatera telah ditetapkan sebagai jalur utama Pulau Sumatera dan menjauhi pelabuhan Panjang sehingga pergerakan barang Sumatera semakin bertumpu ke	Kedalaman alur dan kolam pelabuhan yang cukup dalam (10-13 m) dengan tingkat sedimentasi yang rendah seta panjang dermaga (1,419 m) dan fasilitas lapangan	Pergerakan barang lebih berorientasi darat terlihat dengan peningkatan pelayanan <i>ferry</i> di bakahuni ke Merak yang tumbuh secara signifikan. Di lain pihak pelabuhan	



No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
			angkutan darat dan pelayanan <i>ferry</i> Merak.	penumpukan dan gudang telah tersedia termasuk juga untuk kontainer.	Panjang cenderung stagnan.
16.	Bojonegara	Dirancang sebagai pelengkap Pelabuhan Tanjung Priok dan memiliki potensi pengembangan kawasan industri bersebelahan dengan pelabuhan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jalan akses ke pelabuhan sangat buruk. 2. Hingga saat ini belum beroperasi, sehingga infrastruktur yang dibangun tidak terpelihara dengan baik. 3. Hingga saat ini belum ada investor yang mengembangkan kawasan industri Bojonegara. 	Mempunyai kedalaman sampai 16 mLWS dan dipersiapkan untuk melayani kapal – kapal ukuran besar (<i>post panamax type, cape size type</i> , kapal petikemas dengan kapasitas angkut diatas 5.000 TEUs hingga 8.000 TEUs).	Pelabuhan Cigading tetap merupakan pelabuhan utama untuk kawasan sekitarnya, khususnya kawasan industri Krakatau Steel.
17.	Pontianak	Pontianak merupakan pelabuhan utama Propinsi Kalimantan Barat dengan kemampuan sumber alam dan hasil bumi yang besar khususnya CPO dan kayu olahan.	Terletak di sungai Kapuas dengan kedalaman yang terbatas (5-9 meter) dan tingginya tingkat sedimentasi.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak terdapat persaingan pelabuhan di kawasan pantai barat Pulau Kalimantan. 2. Meningkatnya pertumbuhan ekonomi di Kalimantan Barat identik dengan meningkatnya arus pergerakan barang di pelabuhan. 	Angakutan barang lintas batas melalui jalan darat ke Malaysia Timur memungkinkan Pelabuhan Kuching menjadi pesaing Pelabuhan Pontianak.



No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
18.	Tanjung Emas	Letaknya yang strategis, sehingga Pelabuhan Tanjung Emas tidak hanya berkembang sebagai pelabuhan perdagangan tapi juga sebagai pelabuhan militer.	Pasang laut (rob) yang sering terjadi menyebabkan terputusnya akses ke pelabuhan tanjung mas dan menimbulkan penimbunan barang.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sebagai pendukung transportasi laut bentangan Timur dan Barat bahkan ke Utara yakni daerah pulau Kalimantan. 2. Sebagai pintu gerbang perekonomian daerah Jawa Tengah dan sekitarnya adalah menjadi salah satu terminal arus barang ekspor impor, antar pulau maupun penumpang. 3. Suatu keunggulan Pelabuhan Tanjung Emas yang selama ini masih "<i>terpendam</i>" adalah <i>breakwater</i> yang ada sekarang mempunyai kedalaman sampai -5,0 m 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Barang-barang dari Jawa Tengah cenderung menggunakan Pelabuhan Tanjung Priok atau Tanjung Perak. 2. Tidak efektifnya <i>dryport</i> Jebres di kota Surakarta menyebabkan pergerakan barang di kawasan Jawa Tengah bagian tenggara berorientasi ke Pelabuhan Tanjung Perak.



No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
19.	Tenau/Kupang	<p>1. Secara geografis Kupang merupakan pelabuhan utama yang berdekatan dengan Australia.</p> <p>2. Pulau-pulau di NTT berorientasi ke pelabuhan Kupang baik barang dan penumpang serta pelayaran perintis.</p>	<p>Potensi Timor barat relatif kurang mendukung pertumbuhan pelabuhan Kupang apabila tidak disokong pulau-pulau di sekitarnya.</p>	<p>1. Dapat menjadi angkutan ferry dan barang antara Darwin – Kupang.</p> <p>2. Sebagai pusat angkutan perintis di kawasan NTT.</p>	<p>Apabila pelabuhan-pelabuhan di NTT berkembang seperti Ende di Pulau Flores dan Waingapu di Pulau Sumba menyebabkan berkurangnya ketergantungan terhadap pelabuhan Kupang. Karena pada hakekatnya berorientasi ke pelabuhan Tanjung Perak di Jawa Timur.</p>
20.	Banjarmasin	<p>Merupakan pelabuhan terbesar di Kalimantan Selatan dengan <i>hinterland</i> Provinsi Kalimantan Selatan dan bagian timur Provinsi Kalimantan Tengah.</p>	<p>Terletak di sungai Barito dengan kedalaman yang terbatas (5-9meter) dan tingginya tingkat sedimentasi.</p>	<p>1. Menjadi pelabuhan utama batubara Kalimantan Selatan.</p> <p>2. Pertumbuhan bongkar muat yang cenderung meningkat (3 juta ton pada tahun 2007, BPS) dengan komposisi 2/3 angkutan dalam negeri dan 1/3 angkutan luar negeri.</p>	<p>Berkembangnya pelabuhan-pelabuhan di pesisir timur Kalimantan Selatan pada selat Makassar seperti pelabuhan Batu Licin yang dapat dikembangkan karena dapat menyediakan alur pelayaran maupun kolam pelabuhan yang lebih dalam.</p>



No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
21.	Samarinda	Pelabuhan Samarinda terletak di muara sungai Mahakam dan dapat dilayari sampai jauh ke hulu dan memiliki sumber alam dan hasil bumi yang sangat besar (batubara dan produk dari hutan tanaman industri) dan terdapat industri pengolahannya di kawasan Samarinda.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samarinda merupakan kota pemerintahan bukan kota perdagangan 2. Potensi barang yang akan diimport rendah. 3. Kondisi dermaga saat ini sangat terbatas. 	Karena terletak di Ibukota Propinsi minimal arus barang ke Pelabuhan Samarinda tetap dimungkinkan berkembang.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pelabuhan Balikpapan terlalu dominan dan terdapat potensi Pelabuhan Bontang dan Nunukan akan berkembang. 2. Direncanakan akan dikembangkan Pelabuhan Maloy yang terletak di Pantai Selat Makassar.
22.	Bitung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi secara geografis sangat aman karena memiliki alur pelayaran yang dalam diantara 2 pulau berdampingan. 2. Merupakan pintu gerbang pelayaran internasional ke Laut Pasifik. 	Sampai saat ini potensi industri belum terlalu berkembang untuk menunjang sebagai pelabuhan utama di Pasifik Rim.	Memiliki <i>hinterland</i> yang masih dapat dikembangkan. Memiliki potensi industri perikanan.	Pelabuhan Sorong berpotensi lebih berkembang menjadi pelabuhan utama di Pasifik Rim dengan dukungan potensi sumber minyak di Papua.

No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
23.	Jayapura	<ol style="list-style-type: none"> Merupakan pelabuhan di ujung timur wilayah Indonesia dan berada di kota terbesar di Papua. Merupakan pelabuhan alam dengan draf relatif cukup dalam dan tidak berada di muara sungai sehingga tidak mengalami sedimentasi. 	<ol style="list-style-type: none"> Saat ini <i>hinterland</i> masih terbatas di wilayah Jayapura dan sekitarnya. Wilayah pelabuhan tidak dapat dikembangkan karena lokasinya berada di dalam kota dekat perbukitan. 	<ol style="list-style-type: none"> Potensi Papua masih sangat besar namun belum dikembangkan. Jaringan infrastruktur <i>hinterland</i> di Jayapura merupakan yang terbaik di Papua 	Di wilayah Papua bagian utara terdapat 3 pelabuhan besar yaitu Sorong, Biak, Jayapura dan 2 pelabuhan potensi lainnya Manokwari dan Nabire. Dengan adanya otonomi daerah tentunya setiap wilayah ingin mengembangkan pelabuhan masing-masing.
24.	Biak	Biak mendapatkan pelabuhan besar dari Zaman Belanda.	<ol style="list-style-type: none"> Lokasinya terletak di pulau sehingga sulit dikembangkan. Pengaruh <i>hinterland</i> wilayah Papua tidak seperti pada tahun 70-80an. 	Memungkinkan dijadikan kawasan perdagangan bebas di Indonesia Timur dan Pusat Pasifik Rim.	Di wilayah Papua bagian utara terdapat 3 pelabuhan besar yaitu Sorong, Biak, Jayapura dan 2 pelabuhan potensi lainnya Manokwari dan Nabire. Dengan adanya otonomi daerah tentunya setiap wilayah ingin mengembangkan pelabuhan masing-masing.

No.	Pelabuhan	<i>Strenghts</i>	<i>Weaknesses</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
25.	Sorong	<ol style="list-style-type: none"> 1. Saat ini merupakan pelabuhan terbesar di Papua Barat. 2. Kota Sorong merupakan pusat perdagangan terbesar di Papua. 	Saat ini <i>hinterland</i> belum berkembang dengan baik.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mempunyai potensi untuk dikembangkan sebagai pelabuhan utama di wilayah Papua. 2. Wilayah kepala burung Papua mempunyai potensi cadangan minyak terbesar di Indonesia. 	Di wilayah Papua bagian utara terdapat 3 pelabuhan besar yaitu Sorong, Biak, Jayapura dan 2 pelabuhan potensi lainnya Manokwari dan Nabire. Dengan adanya otonomi daerah tentunya setiap wilayah ingin mengembangkan pelabuhan masing-masing.
26.	Sabang	Pulau Weh telah dinyatakan sebagai kawasan perdagangan bebas. Terletak di ujung selat Malaka sejajar.	Sebagai kawasan bebas dalam kenyataan belum memiliki industri pendukungnya seperti Pulau Batam	<ol style="list-style-type: none"> 1. Telah memiliki dermaga sepanjang 180 meter. 2. Dengan adanya PP perdagangan bebas, seyogyanya mampu meningkatkan arus investasi. 	Tidak memiliki potensi kuat sebagai pelabuhan bebas dan <i>ship calls</i> yang sangat rendah.



Berdasarkan analisis SWOT tersebut maka strategi untuk pengembangan 25 pelabuhan strategis sebagai berikut:

Tabel 4.48
Strategi Pengembangan 25 Pelabuhan Strategis

No.	Pelabuhan	Rencana Pembangunan Pengembangan Pelabuhan	Hasil Analisa SWOT
1.	Batam	Konversi sebagian dari konvensional ke container yang dibutuhkan	Perlu mendapat prioritas pengembangan
2.	Lhokseumawe	Tetap	Tetap
3.	Belawan	Pengembangan dermaga	Perlu mendapat prioritas pengembangan dan penggeseran alur pelayaran di Selat Malaka.
4.	Tanjung Pinang	Dibutuhkan perluasan dermaga (540m sampai 800m)	Catatan : tidak termasuk 25 pelabuhan utama tahun 2010-2014.
5.	Dumai	Pengembangan sesuai <i>demand</i>	Pengembangan sesuai <i>demand</i>
6.	Pekanbaru	Pengembangan sesuai <i>demand</i>	Tidak memungkinkan dikembangkan, walaupun harus tetap dijaga kapasitasnya dan kondisi infrastuktur untuk mempertahankan aktifitas kepelabuhanan
7.	Teluk Bayur	Pengembangan sesuai <i>demand</i>	Pengembangan sesuai <i>demand</i>
8.	Palembang	Pengembangan sesuai <i>demand</i>	Tidak memungkinkan dikembangkan, walaupun harus tetap dijaga kapasitasnya dan kondisi infrastuktur untuk mempertahankan aktifitas kepelabuhanan
9.	Panjang	Dibutuhkan crane dan <i>joint use</i> dengan internasional.	Pengembangan sesuai <i>demand</i>
10.	Tanjung priok	Diperlukan konversi dermaga konvensional (1,400m) pada kontainer dengan kontainer	Harus dikembangkan walaupun memiliki keterbatasan lahan
11.	Bojonegara/Banten	Operasional kontainer	Perlu mendapat prioritas pengembangan operasional kontainer
12.	Pontianak	Pengembangan sesuai <i>demand</i>	Tidak memungkinkan dikembangkan, walaupun harus tetap dijaga kapasitasnya dan kondisi infrastuktur untuk mempertahankan aktifitas kepelabuhanan.
13.	Tanjung Emas	Dapat diterima	Pengembangan sesuai <i>demand</i>



No.	Pelabuhan	Rencana Pembangunan Pengembangan Pelabuhan	Hasil Analisa SWOT
14.	Tanjung Perak	Dibutuhkan konversi dari konvensional ke kontainer (450 m)	Harus dikembangkan walaupun memiliki keterbatasan lahan (ke arah pulau madura)
15.	Benoa	Sesuai <i>demand</i>	Tidak memungkinkan dikembangkan, walaupun harus tetap dijaga kapasitasnya dan kondisi infrastruktur untuk mempertahankan aktifitas kepelabuhanan.
16.	Tenau/Kupang	Sesuai <i>demand</i>	Perlu mendapat prioritas pengembangan karena merupakan sentra pelabuhan perintis wilyah Nusa Tenggara.
17.	Banjarmasin	Pengembangan sesuai <i>demand</i>	Tidak memungkinkan dikembangkan walaupun harus tetap dijaga kapasitasnya dan kondisi infrastruktur untuk mempertahankan aktifitas kepelabuhanan.
18.	Samarinda	Dibutuhkan perluasan dermaga (2,420m sampai 2,100m)	Pengembangan sesuai <i>demand</i>
19.	Balikpapan	Sesuai <i>demand</i>	Tidak memungkinkan dikembangkan walaupun harus tetap dijaga kapasitasnya dan kondisi infrastruktur untuk mempertahankan aktifitas kepelabuhanan.
20.	Bitung	Sesuai <i>demand</i> dan persiapan hub <i>international port</i>	Perlu mendapat prioritas pengembangan dan disiapkan untuk hub internasional
21.	Makassar	Dibutuhkan perluasan dermaga (2,420m sampai 3,500m)	Harus dikembangkan walaupun memiliki keterbatasan lahan
22.	Ambon	Sesuai <i>demand</i>	Perlu mendapat prioritas pengembangan, karena sebagai sentra pelabuhan perintis wilayah Maluku dan Papua
23.	Jayapura	Dibutuhkan perluasan dermaga (303m sampai 530m)	Pengembangan sesuai <i>demand</i>
24.	Biak	Sesuai <i>demand</i>	Pengembangan sesuai <i>demand</i>
25.	Sorong	Dibutuhkan perluasan dermaga (280m sampai 500m)	Perlu mendapat prioritas pengembangan karena memiliki potensi sebagai terminal khusus bahan bakar dan perikanan

Sumber : Renstra Ditjen Hubla



4.3. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran memiliki peran yang sangat tinggi sebagai kebijakan utama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan implementasi *Zero Accident* yang dilakukan secara konsisten dan dievaluasi. Secara terus menerus permasalahan yang dominan adalah kecelakaan kapal yang cenderung meningkat dengan faktor pengaruh oleh aspek manusia, teknis dan alam. Faktor teknis seperti: penguasaan teknologi, kecukupan dan keandalan kapal patroli dan alat bantu navigasi,, fasilitas keselamatan lainnya dan kemampuan dari Sumber Daya Manusia (SDM). Berdasarkan data, jumlah kecelakaan selama beberapa tahun terakhir terdapat kecenderungan peningkatan jumlah kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Indonesia sebagaimana tabel berikut.

Tabel 4.49
Jumlah Kecelakaan dan Jumlah Korban

NO	JENIS KECELAKAAN	TAHUN					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. KEJADIAN :							
1.	Tenggelam	59	54	41	49	58	49
2.	Kebakaran	25	21	26	18	30	37
3.	Tubrukan	14	15	16	17	14	20
4.	Kandas/Hanyut	26	17	19	35	35	38
5.	Lain-lain (kerusakan mesin, kapal menyanggol ramsu /dermaga, orang jatuh ke laut)	21	30	22	32	41	24
	Jumlah	145	137	124	151	178	168

Kecelakaan kapal tersebut tentunya disebabkan oleh beberapa Faktor penyebab antara lain faktor manusia, faktor alam dan faktor teknis. Hasil evaluasi selengkapnya terhadap kecelakaan kapal selama 5 (lima) tahun terakhir dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.50
Faktor-faktor penyebab kecelakaan kapal

NO	JENIS KECELAKAAN	TAHUN					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
1.	Manusia	23	37	52	43	31	24
2.	Alam	35	75	41	84	99	78
3.	Teknis dan lain-lain	87	25	31	24	48	66
	Jumlah	145	137	124	151	178	168

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Berdasarkan kondisi tersebut dilakukan analisis SWOT untuk mengetahui profil keselamatan transportasi laut sebagai berikut :

Tabel 4.51. Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<p>a. Keamanan dan keselamatan pelayaran diselenggarakan guna mendorong kelancaran kegiatan perekonomian, menandai batas wilayah dalam rangka menjaga kedaulatan, memantapkan pertahanan dan keamanan negara, serta memperkuat persatuan kesatuan bangsa dalam kerangka wawasan nusantara.</p> <p>b. APBN pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terkait Keselamatan Pelayaran termasuk program prioritas dibuktikan dengan rata-rata rekapitulasi anggaran sebesar 15% pertahun.</p> <p>c. Saat ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengembangkan teknologi bidang kenavigasian antara lain LRIT, VTS dan VTIS.</p> <p>d. Sesuai dengan Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dijelaskan bahwa salah satu sasaran Rencana Pembangunan</p>	<p>a. Tingkat keandalan SBNP belum memenuhi rekomendasi IALA dan tingkat kecukupan SBNP masih rendah sehingga Perairan Indonesia berpotensi untuk tetap menyandang predikat <i>Unreliable Area</i></p> <p>b. Kecepatan deteksi dan response terhadap kelainan SBNP maupun antisipasi terhadap kehilangan peralatan SBNP masih sangat rendah sehingga sulit untuk mempertahankan dan meningkatkan keandalan SBNP.</p> <p>c. Belum dipenuhinya jumlah Stasiun Radio Pantai GMDSS sebagaimana yang direkomendasikan IMO dalam GMDSS Handbook dapat mengakibatkan rendahnya kepercayaan masyarakat pelayaran akan kemampuan respon terhadap marabahaya di perairan Indonesia.</p>

ANALISIS INTERNAL

Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<p>Ditjen Hubla 2010-2014 adalah meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran di perairan Indonesia guna mewujudkan <i>map zero to accident</i>.</p>	<p>d. Terbatasnya fasilitas, peralatan maupun SDM di bidang Telekomunikasi Pelayaran mengakibatkan belum optimalnya jam layanan SROP Indonesia dalam memenuhi kebutuhan lalul-intas pelayaran yang ada.</p> <p>e. Indonesia belum memiliki Stasiun VTMS dan VTIS yang cukup, khususnya pada titik-titik penting dan pintu masuk perairan Indonesia dalam rangka antisipasi dampak globalisasi dan adanya Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).</p> <p>f. Kapal pandu dan kapal tunda di beberapa pelabuhan masih kurang memenuhi persyaratan, baik dalam jumlah maupun kondisi teknisnya.</p> <p>g. Kapal patroli penjagaan dan penyelamatan dan KPLP yang dimiliki saat ini masih kurang memadai baik dari segi jumlah maupun kondisi teknis dibandingkan dengan luas wilayah perairan yang harus dilayani.</p>

Tabel 4.52 Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
<p>a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP No 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian yang mendukung program Keselamatan Pelayaran.</p> <p>b. Keselamatan Pelayaran yang meliputi keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan merupakan salah satu Misi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub</p> <p>c. Perairan Indonesia yang cukup luas sehingga sangat diperlukan peningkatan kehandalan dan keandalan fasilitas</p>	<p>a. Rendahnya kesadaran pengusaha kapal dalam berinventasi peralatan keselamatan di kapal;</p> <p>b. Terjadinya gangguan ketertiban dan keamanan di pelabuhan serta di atas kapal yang berada di pelabuhan, sebagai akibat belum diterapkannya ketentuan ISPS Code secara konsisten.</p> <p>c. Terjadinya tumpahan minyak di laut yang disebabkan tindakan pelanggaran oleh kapal yang membuang limbah tidak sesuai</p>

ANALISIS EKSTERNAL

Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
<p>keselamatan pelayaran seperti Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Kapal Patroli, Alur Pelayaran, dsb</p> <p>d. Saat ini Keselamatan Pelayaran merupakan prioritas nasional karena akhir-akhir ini seringkali terjadi peristiwa kecelakaan transportasi, sehingga pemerintah mengamanatkan akan pentingnya faktor keselamatan pelayaran</p>	<p>dengan ketentuan yang berlaku.</p> <p>d. Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan ilegal di perairan Indonesia (<i>illegal logging</i>, penangkapan ikan, survei dll)</p> <p>e. Sistem patroli yang belum terkoordinasi antara patroli laut dengan patroli di pelabuhan.</p> <p>f. Banyaknya kasus pelanggaran pelayaran yang belum atau tidak ditindak secara tegas sampai tuntas.</p>

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2010

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary) dan EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.53 Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	a. Keamanan dan keselamatan pelayaran diselenggarakan guna mendorong kelancaran kegiatan perekonomian, menandai batas wilayah dalam rangka menjaga kedaulatan, memantapkan pertahanan dan keamanan negara, serta memperkuat persatuan kesatuan bangsa dalam kerangka wawasan nusantara.	0.25	4	1
	b. APBN pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terkait Keselamatan Pelayaran termasuk program prioritas dibuktikan dengan rata-rata rekapitulasi anggaran sebesar 15% pertahun.	0.25	2	0.5
	c. Saat ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengembangkan teknologi bidang kenavigasian antara lain LRIT, VTS dan VTIS.	0.25	3	0,75

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	d. Sesuai dengan Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dijelaskan bahwa salah satu sasaran Rencana Pembangunan Ditjen Hubla 2010-2014 adalah meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran di perairan Indonesia guna mewujudkan <i>map zero to accident</i> .	0,25	4	1
	TOTAL	1		3.36
Kelemahan (<i>Weakness</i>)	a. Tingkat keandalan SBNP belum memenuhi rekomendasi IALA dan tingkat kecukupan SBNP masih rendah sehingga Perairan Indonesia berpotensi untuk tetap menyandang predikat Unreliable Area	0,14	4	0.56
	b. Kecepatan deteksi dan response terhadap kelainan SBNP maupun antisipasi terhadap kehilangan peralatan SBNP masih sangat rendah sehingga sulit untuk mempertahankan dan meningkatkan keandalan SBNP.	0,14	4	0.56
	c. Belum dipenuhinya jumlah Stasiun Radio Pantai GMDSS sebagaimana yang direkomendasikan IMO dalam GMDSS Handbook dapat mengakibatkan rendahnya kepercayaan masyarakat pelayaran akan kemampuan respon terhadap marabahaya di perairan Indonesia.	0,14	3	0.42
	d. Terbatasnya fasilitas, peralatan maupun SDM di bidang Telekomunikasi Pelayaran mengakibatkan belum optimalnya jam layanan SROP Indonesia dalam memenuhi kebutuhan lalul-intas pelayaran yang ada.	0,14	4	0.56
	e. Indonesia belum memiliki Stasiun VTMS dan VTIS yang cukup, khususnya pada titik-titik penting dan pintu masuk perairan Indonesia dalam rangka antisipasi dampak globalisasi dan adanya Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).	0,14	2	0,28
	f. Kapal pandu dan kapal tunda di beberapa pelabuhan masih kurang memenuhi persyaratan, baik dalam jumlah maupun	0,14	3	0.42

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	kondisi teknisnya.			
	g. Kapal patroli penjagaan dan penyelamatan dan KPLP yang dimiliki saat ini masih kurang memadai baik dari segi jumlah maupun kondisi teknis dibandingkan dengan luas wilayah perairan yang harus dilayani.	0,14	4	0.56
	TOTAL	1		3,25

Tabel 4.54 Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

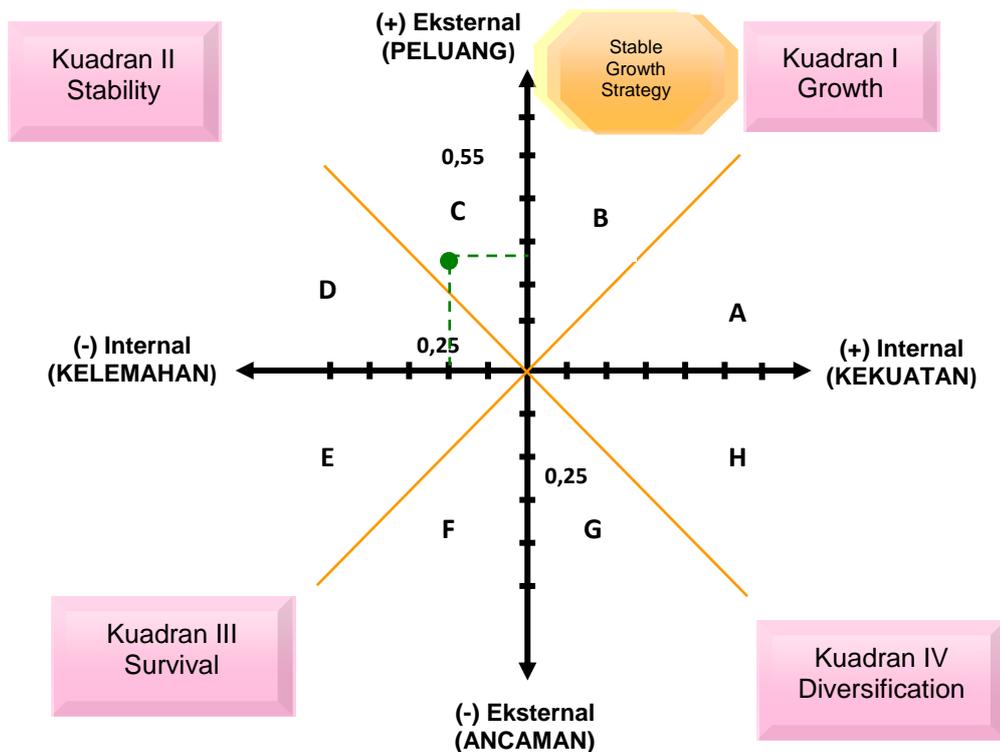
Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang (Opportunity)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian yang mendukung program Keselamatan Pelayaran.	0.25	3	0,75
	b. Keselamatan Pelayaran yang meliputi keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan merupakan salah satu Misi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub	0.25	4	1
	c. Perairan Indonesia yang cukup luas sehingga sangat diperlukan peningkatan kehandalan dan keandalan fasilitas keselamatan pelayaran seperti Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Kapal Patroli, Alur Pelayaran, dsb	0.25	3	0.75
	d. Saat ini Keselamatan Pelayaran merupakan prioritas nasional karena akhir-akhir ini seringkali terjadi peristiwa kecelakaan transportasi, sehingga pemerintah mengamanatkan akan pentingnya faktor keselamatan pelayaran	0.25	3	0,75

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	TOTAL	1		3,2
Ancaman (Threat)	a. Rendahnya kesadaran pengusaha kapal dalam berinventasi peralatan keselamatan di kapal;	0.16	4	0,64
	b. Terjadinya gangguan ketertiban dan keamanan di pelabuhan serta di atas kapal yang berada di pelabuhan, sebagai akibat belum diterapkannya ketentuan ISPS Code secara konsisten.	0.16	3	0,48
	c. Terjadinya tumpahan minyak di laut yang disebabkan tindakan pelanggaran oleh kapal yang membuang limbah tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.	0.16	3	0,48
	d. Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan ilegal di perairan Indonesia (<i>illegal logging</i> , penangkapan ikan, survei dll)	0,16	3	0,48
	e. Sistem patroli yang belum terkoordinasi antara patroli laut dengan patroli di pelabuhan.	0,16	4	0,64
	f. Banyaknya kasus pelanggaran pelayaran yang belum atau tidak ditindak secara tegas sampai tuntas.	0,16	3	0,48
	TOTAL	1		3,25

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut

$$\begin{aligned}
 X &= \text{POTENSI} - \text{MASALAH} \\
 &= 3,36 - 3,25 \\
 &= 0,11
 \end{aligned}$$

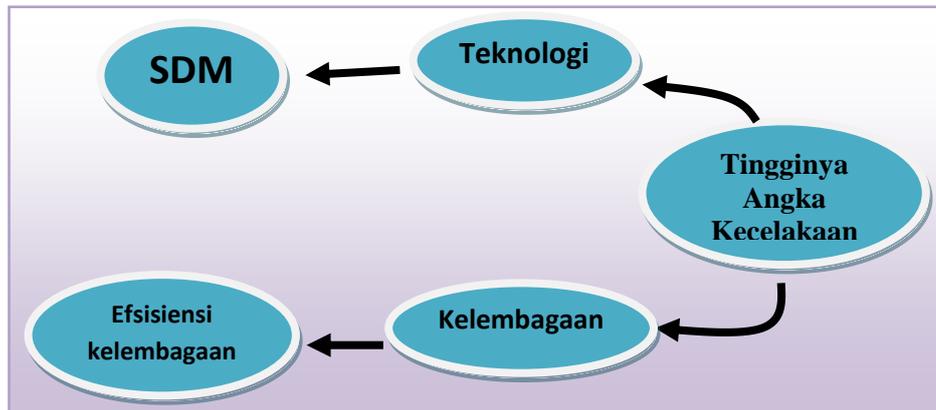
$$\begin{aligned}
 Y &= \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN} \\
 &= 3,2 - 3,25 \\
 &= -0,05
 \end{aligned}$$



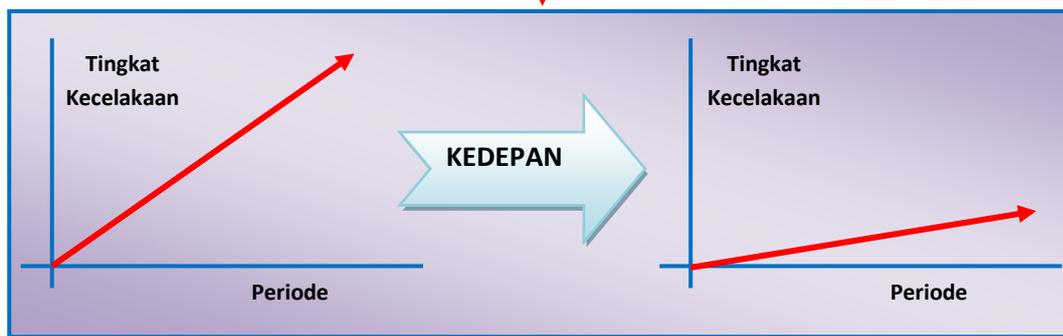
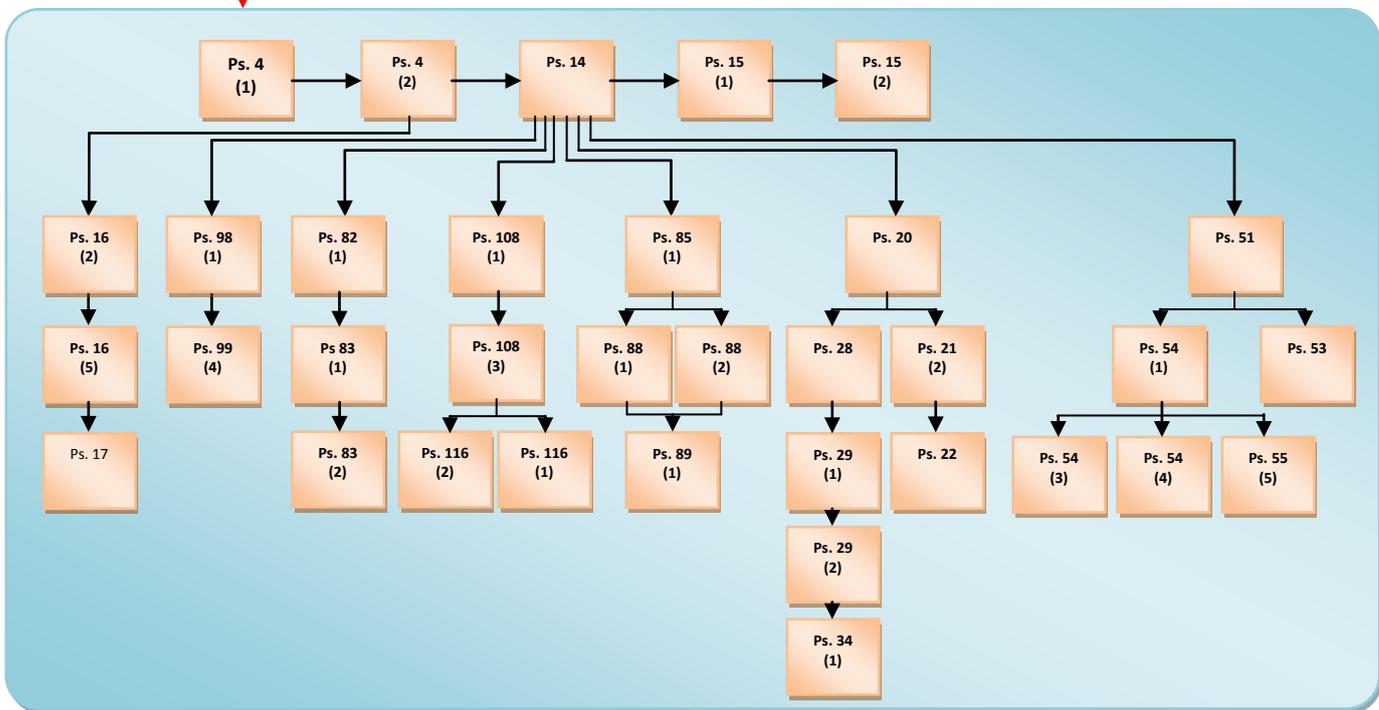
Gambar 4.26 Posisi Keselamatan Pelayaran di Indonesia dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = 0,11$ dan $Y = -0,05$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran II ruang D dengan *Selective Maintenance Strategy* (Yoeti, 1996:143), yaitu **strategi yang bersifat stabil dimana pengembangan keselamatan pelayaran dengan cara pemilihan hal-hal yang dianggap penting dan prioritas guna meningkatkan kehandalan dan keandalan sarana prasarana keselamatan pelayaran.**

Berdasarkan hasil SWOT tersebut maka dilakukan intervensi melalui kebijakan dalam UU No, 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PP. 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dengan pendekatan sebagai berikut :



PP No.5 Tahun 2010



Dalam kaitan terhadap UU No 17 Tahun 2008 untuk Keselamatan Pelayaran dilakukan intervensi melalui kandungan pasal yang terkait sebagai berikut :

Pada **Pasal 116**

- (1) Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Analisis :

Pada pasal di atas bahwa lingkup keselamatan dan keamanan meliputi di perairan dan pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim. Untuk keselamatan di laut adalah kelengkapan instrumen kapal dalam print dan keselamatan di pelabuhan adalah keselamatan untuk melakukan manuver keluar masuk pelabuhan kegiatan bongkar muat barang/penumpang di pelabuhan.

Pada Pasal 117

- (1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
 - a. kelaiklautan kapal; dan
 - b. kenavigasian.
- (2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi:
 - a. keselamatan kapal;
 - b. pencegahan pencemaran dari kapal;
 - c. pengawakan kapal;
 - d. garis muat kapal dan pemuatan;
 - e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
 - f. status hukum kapal;
 - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
 - h. manajemen keamanan kapal.
- (3) Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Analisis :

Secara jelas dan tegas bahwa untuk keselamatan dan keamanan pelayaran harus memenuhi aspek kelaiklautan kapal dan kenavigasian, dimana kelaiklautan kapal harus memenuhi pada ayat 2 di atas dengan adanya bukti dokumen yaitu sertifikat dan surat kapal. Sedangkan persyaratan untuk Navigasi meliputi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorolog, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal dan salvage dan pekerjaan bawah air sebagaimana pasal 118.

Hal yang harus dilakukan dalam menjamin keselamatan pelayaran harus dimulai dari aspek perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur-pelayaran dan perairan pandu sebagaimana pasal 119.

Untuk aspek keselamatan di pelabuhan, dalam pasal 120 disebutkan Pembangunan dan pengoperasian pelabuhan dilakukan dengan tetap memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal yang beroperasi di pelabuhan, bongkar muat barang, dan naik turun penumpang serta keselamatan dan keamanan pelabuhan.

Keselamatan dan keamanan pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan di pelabuhan meliputi prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan, sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan, sistem komunikasi; dan personel pengamanan sebagaimana pasal 121.

Dalam PP No. 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian juga dijelaskan bahwa Pemerintah bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana diatur pada Pasal 4 ayat (1) yang berbunyi : Pemerintah bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dalam penyelenggaraan kenavigasian.

Adapun untuk penyelenggaraan kenavigasian diatur dalam ayat (2) meliputi :

- a. alur-pelayaran;

- b. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- c. telekomunikasi-pelayaran;
- d. pemanduan; dan
- e. pemberian pelayanan meteorologi.

Untuk mendukung keselamatan pelayaran diatur pada Pasal 14 yaitu tentang kewajiban nahkoda dengan penjelasan :

Ayat (1) Nakhoda yang berlayar di wilayah perairan Indonesia wajib melaporkan identitas dan data pelayarannya kepada Menteri melalui stasiun radio pantai.

Ayat (2) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. data statik berupa nama kapal dan tanda panggilan (call sign), Maritime Mobile Services Identities (MMSI), bobot kapal, dan panjang kapal; dan
- b. data dinamik berupa tujuan berlayar dengan waktu tiba, kecepatan, dan haluan kapal.

Dan ayat (3) Sistem pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menggunakan:

- a. sistem identifikasi otomatis (Automatic Identification System/AIS);
- b. sistem manual peralatan radio komunikasi; dan
- c. sistem monitoring pergerakan kapal jarak jauh (Long Range Identification and Tracking of Ships/LRIT).

Sedangkan kewajiban nahkoda diatur dalam Pasal 15 :

- (1) Nakhoda yang berlayar di perairan Indonesia pada wilayah tertentu wajib melaporkan semua informasi melalui stasiun radio pantai terdekat.
- (2) Wilayah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia;
 - b. jalur Traffic Separation Scheme (TSS);
 - c. area Ship to Ship Transfer (STS); dan
 - d. perairan yang telah ditetapkan Ship Reporting System (SRS).

Untuk penetapan alur diatur dalam Pasal 16 ayat (2) dengan memperhatikan :

- a. ketahanan nasional;
- b. keselamatan berlayar;
- c. eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam;
- d. jaringan kabel dan pipa dasar laut;
- e. konservasi sumber daya alam dan lingkungan;
- f. rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional;
- g. tata ruang laut; dan
- h. rekomendasi organisasi internasional yang berwenang.

Untuk keselamatan pelayaran di alur diatur dalam Pasal 17 mengenai tatacara berlalu lintas di alur dengan memperhatikan :

- a. kondisi alur-pelayaran;
- b. kepadatan lalu lintas;
- c. ukuran dan sarat (draft) kapal; dan
- d. kondisi cuaca.

Sedangkan untuk Sarana Bantu Navigasi Pelayaran diatur dalam Pasal 20 mengenai :

- a. jenis dan fungsi;
- b. persyaratan dan standar;
- c. penyelenggaraan;
- d. zona keamanan dan keselamatan;
- e. kerusakan dan hambatan;
- f. biaya pemanfaatan; dan
- g. fasilitas alur-pelayaran sungai dan danau.

Dalam rangka melaksanakan fungsinya, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran diatur dalam Pasal 21 mengenai :

- a. menentukan posisi dan/atau haluan kapal;
- b. memberitahukan adanya bahaya/rintangan pelayaran;
- c. menunjukkan batas-batas alur-pelayaran yang aman;
- d. menandai garis pemisah lalu lintas kapal;

- e. menunjukkan kawasan dan/atau kegiatan khusus di perairan; dan
- f. batas wilayah suatu negara.

Untuk kegiatan penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran diatur dalam Pasal 28, meliputi kegiatan :

- a. perencanaan;
- b. pengadaan;
- c. pengoperasian;
- d. pemeliharaan; dan
- e. pengawasan.

Pada kegiatan perencanaan diatur dalam Pasal 29 yang meliputi kegiatan :

- a. kebutuhan sarana dan prasarana penunjang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan
- b. kegiatan pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Umur perencanaan diatur dalam ayat (3) yang terdiri dari :

- a. jangka panjang, untuk jangka waktu 15 (lima belas) tahun sampai dengan 20 (dua puluh) tahun;
- b. jangka menengah, untuk jangka waktu 10 (sepuluh) tahun sampai dengan 15 (lima belas) tahun; dan
- c. jangka pendek, untuk jangka waktu 5 (lima) tahun sampai dengan 10 (sepuluh) tahun.

Dalam mendukung keselamatan pelayaran, untuk kegiatan pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran diatur meliputi :

- a. jarak tampak;
- b. karakteristik lampu;
- c. warna lampu; dan
- d. bentuk atau jenis Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Telekomunikasi pelayaran diatur dalam Pasal 51 untuk mendukung keselamatan di alur pelayaran, dimana pada pasal 53 sarana telekomunikasi pelayaran terdiri atas :

- a. stasiun radio pantai; dan
- b. National Data Centre (NDC) untuk Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT).

Dalam Pasal 54 untuk peralatan keselamatan pelayaran meliputi :

- a. Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS);
- b. Vessel Traffic Service (VTS);
- c. Ship Reporting System (SRS); dan
- d. Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT).

(2) Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a berfungsi untuk:

- a. pemberitahuan tentang adanya musibah marabahaya (alerting);
- b. komunikasi untuk koordinasi SAR;
- c. komunikasi di lokasi musibah;
- d. tanda untuk memudahkan penentuan lokasi;
- e. pemberitahuan informasi mengenai keselamatan pelayaran;
- f. komunikasi radio umum; dan
- g. komunikasi antar anjungan kapal.

(3) Vessel Traffic Service (VTS) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berfungsi untuk:

- a. memonitor lalu lintas pelayaran dan alur lalu lintas pelayaran;
- b. meningkatkan keamanan lalu lintas pelayaran;
- c. meningkatkan efisiensi bernavigasi;
- d. perlindungan lingkungan;
- e. pengamatan, pendeteksian, dan penjejakan kapal di wilayah cakupan VTS;
- f. pengaturan informasi umum;
- g. pengaturan informasi khusus; dan
- h. membantu kapal-kapal yang memerlukan bantuan khusus.

- (4) Ship Reporting System (SRS) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berfungsi untuk:
- menyediakan informasi yang up to date atas gerakan kapal;
 - mengurangi interval waktu kontak dengan kapal;
 - menentukan lokasi dengan cepat, saat kapal dalam bahaya yang tidak diketahui posisinya; dan
 - meningkatkan keamanan dan keselamatan jiwa dan harta benda di laut.
- (5) Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d berfungsi untuk:
- mendeteksi kapal secara dini;
 - memonitor pergerakan kapal, sehingga apabila terjadi sesuatu musibah dapat diambil tindakan atau diantisipasi; dan
 - membantu dalam operasi SAR.

Dalam upaya peningkatan keselamatan pelayaran mengenai pemberitahuan rencana kedatangan kapal diatur dalam Pasal 82 ayat (1) yaitu : Pemilik, operator kapal, atau Nakhoda wajib memberitahukan rencana kedatangan kapalnya di pelabuhan kepada Syahbandar dengan mengirimkan telegram radio Nakhoda (master cable) kepada Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, atau Syahbandar melalui stasiun radio pantai dengan tembusan kepada perusahaan angkutan laut atau agen umum dalam waktu paling lama 48 (empat puluh delapan) jam sebelum kapal tiba di pelabuhan.

Sedangkan pada Pasal 83 mengatur tentang kewajiban nahkoda, yaitu :

- (1) Nakhoda wajib memberitahukan posisi tengah hari (noon positioning) dengan mengirimkan telegram radio tidak berbayar dan/atau hubungan komunikasi dari kapal ke stasiun radio pantai terdekat.
- (2) Telegram radio dan hubungan komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berisi koordinat posisi, haluan kapal dari dan tujuan kapal, kondisi kapal, serta kondisi awak kapal pada posisi tengah hari (noon positioning).

Dan pada Pasal 85, diatur tentang kewajiban pemerintah meliputi:

- a. pemberian informasi mengenai keadaan cuaca dan laut serta prakiraannya;
- b. kalibrasi dan sertifikasi perlengkapan pengamatan cuaca di kapal; dan
- c. bimbingan teknis pengamatan cuaca di laut kepada awak kapal tertentu untuk menunjang masukan data meteorologi.

Sedangkan Pasal 88 menjelaskan tentang informasi cuaca baik di pelabuhan maupun pada saat kapal berlayar, yaitu :

- (1) Informasi cuaca pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 86 ayat (1) huruf a berupa informasi cuaca yang berisi:
 - a. pengamatan adanya badai;
 - b. cuaca buruk;
 - c. ringkasan keadaan cuaca umum yang signifikan; dan/atau
 - d. prakiraan cuaca dan gelombang laut untuk wilayah perairan Indonesia.
- (2) Informasi cuaca pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 86 ayat (1) huruf b berupa informasi cuaca yang berisi:
 - a. pengamatan adanya badai;
 - b. cuaca buruk;
 - c. ringkasan keadaan cuaca umum yang signifikan; dan/atau
 - d. prakiraan cuaca dan gelombang laut untuk wilayah pelabuhan dan perairan sekitarnya.

Dan pada Pasal 89 diatur mengenai sistem prosedur informasi cuaca baik di pelabuhan maupun di laut, yaitu :

- (1) Informasi cuaca pelayaran dan informasi cuaca pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam pasal 86 ayat (1) huruf a dan huruf b wajib disampaikan kepada:
 - a. Syahbandar; dan
 - b. kapal yang sedang berlayar melalui penyiaran umum (broadcast) dari stasiun radio pantai setiap hari pada waktu yang di tetapkan.

Komponen keselamatan pelayaran di pelabuhan adalah pekerjaan pengerukan untuk memelihara alur pelayaran dan kolam pelabuhan sebagaimana diatur pada Pasal 98, yaitu :

(1) Untuk membangun dan memelihara alur-pelayaran dan kolam pelabuhan serta kepentingan lainnya dilakukan pekerjaan pengerukan.

Dalam mendukung pengerukan alur dan kolam pada Pasal 99 mengatur tentang persyaratan teknis keselamatan dan keamanan pelayaran mengenai :

- a. desain, lebar alur, luas kolam, dan kedalaman sesuai dengan ukuran kapal yang akan melewati alur;
- b. lokasi pembuangan hasil pengerukan (dumping area); dan
- c. memperhatikan daerah kabel laut, pipa instalasi bawah air, bangunan lepas pantai, pengangkatan kerangka kapal, dan daerah lainnya yang diatur oleh ketentuan internasional atau instansi terkait.

Komponen persyaratan pelayaran lainnya adalah wajib pandu yang diatur pada Pasal 108 yang berbunyi :

(1) Untuk kepentingan keselamatan, keamanan berlayar, perlindungan lingkungan maritim, serta kelancaran berlalu lintas di perairan, pelabuhan dan terminal khusus, perairan tertentu, Menteri menetapkan perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.

Dalam Pasal 116 terkait diberlakukan otoritas pelabuhan dan unit penyelenggara pelabuhan diatur dalam pasal 116 yang berbunyi :

(1) Penyelenggaraan pemanduan yang dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan dipungut biaya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Penyelenggaraan pemanduan yang dilakukan oleh badan usaha pelabuhan dipungut biaya yang besarnya ditetapkan oleh badan usaha pelabuhan berdasarkan jenis, struktur, dan golongan tarif yang ditetapkan oleh Menteri.

Melalui kandungan Pasal pada UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan

PP No. 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dilakukan analisis SWOT sebagai berikut :

Tabel 4.55. Analisis Internal (Strength dan Weaknes)

ANALISIS INTERNAL	
Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<ul style="list-style-type: none"> a. Keamanan dan keselamatan pelayaran diselenggarakan guna mendorong kelancaran kegiatan perekonomian, menandai batas wilayah dalam rangka menjaga kedaulatan, memantapkan pertahanan dan keamanan negara, serta memperkuat persatuan kesatuan bangsa dalam kerangka wawasan nusantara. b. APBN pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terkait Keselamatan Pelayaran termasuk program prioritas dibuktikan dengan rata-rata rekapitulasi anggaran sebesar 15% pertahun. c. Saat ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengembangkan teknologi bidang kenavigasian antara lain LRIT, VTS dan VTIS. d. Sesuai dengan Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dijelaskan bahwa salah satu sasaran Rencana Pembangunan Ditjen Hubla 2010-2014 adalah meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran di perairan Indonesia guna mewujudkan <i>map zero to accident</i>. e. Tingkat keandalan SBNP telah memenuhi rekomendasi IALA serta telah dipenuhinya kecukupan SBNP. f. Terpenuhinya jumlah Stasiun Radio Pantai GMDSS sebagaimana yang direkomendasikan IMO dalam GMDSS Handbook 	<ul style="list-style-type: none"> a. Masih kurangnya armada kapal patroli KPLP dibandingkan dengan jumlah kapal dan daerah operasi. b. Masih terbatasnya jumlah kapal pandu dan kapal tunda di beberapa pelabuhan mengingat keterbatasan dana pemerintah dalam kegiatan pembangunan kapal dengan jumlah banyak.

Tabel 4.56. Matriks Analisis Eksternal (Opportunities dan Threats)

ANALISIS EKSTERNAL	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian yang mendukung program Keselamatan Pelayaran. b. Keselamatan Pelayaran yang meliputi keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan merupakan salah satu Misi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub c. Perairan Indonesia yang cukup luas sehingga sangat diperlukan peningkatan kehandalan dan keandalan fasilitas keselamatan pelayaran seperti Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Kapal Patroli, Alur Pelayaran, dsb d. Saat ini Keselamatan Pelayaran merupakan prioritas nasional karena akhir-akhir ini seringkali terjadi peristiwa kecelakaan transportasi, sehingga pemerintah mengamanatkan akan pentingnya faktor keselamatan pelayaran e. meningkatnya kesadaran pengusaha kapal dalam berinventasi peralatan keselamatan di kapal;	a. Terjadinya gangguan ketertiban dan keamanan di pelabuhan serta di atas kapal yang berada di pelabuhan, sebagai akibat belum diterapkannya ketentuan ISPS Code secara konsisten. b. Terjadinya tumpahan minyak di laut yang disebabkan tindakan pelanggaran oleh kapal yang membuang limbah tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku. c. Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan ilegal di perairan Indonesia (<i>illegal logging</i> , penangkapan ikan, survei dll) d. Sistem patroli yang belum terkoordinasi antara patroli laut dengan patroli di pelabuhan. e. Banyaknya kasus pelanggaran pelayaran yang belum atau tidak ditindak secara tegas sampai tuntas.

Berikut ini merupakan analisis dengan metode SWOT melalui proses telaah IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) untuk kemudian diketahui posisi kedudukannya dalam kuadran SWOT.

Tabel 4.57. Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan	a. Keamanan dan keselamatan pelayaran diselenggarakan guna mendorong kelancaran kegiatan perekonomian,	0.16	4	0.64

Faktor-faktor Strategi Internal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
(Strength)	menandai batas wilayah dalam rangka menjaga kedaulatan, memantapkan pertahanan dan keamanan negara, serta memperkuat persatuan kesatuan bangsa dalam kerangka wawasan nusantara.			
	b. APBN pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terkait Keselamatan Pelayaran termasuk program prioritas dibuktikan dengan rata-rata rekapitulasi anggaran sebesar 15% pertahun.	0.16	2	0.32
	c. Saat ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengembangkan teknologi bidang kenavigasian antara lain LRIT, VTS dan VTIS.	0.16	3	0,48
	d. Sesuai dengan Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dijelaskan bahwa salah satu sasaran Rencana Pembangunan Ditjen Hubla 2010-2014 adalah meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran di perairan Indonesia guna mewujudkan <i>map zero to accident</i> .	0.16	4	0.64
	e. Tingkat keandalan SBNP telah memenuhi rekomendasi IALA serta telah dipenuhinya kecukupan SBNP.	0.16	4	0.64
	f. Terpenuhinya jumlah Stasiun Radio Pantai GMDSS sebagaimana yang direkomendasikan IMO dalam GMDSS Handbook	0.16	3	0.48
	TOTAL	1		3.8
	a. Masih kurangnya armada kapal patroli KPLP dibandingkan dengan jumlah kapal dan daerah operasi.	0,5	4	2
	b. Masih terbatasnya jumlah kapal pandu dan kapal tunda di beberapa pelabuhan mengingat keterbatasan dana pemerintah dalam kegiatan pembangunan kapal dengan jumlah banyak.	0,5	2	1
	TOTAL	1		3

Tabel 4.58. Analisis EFAS (Eksternal Strategic Factors Analysis Summary)

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating	
Peluang (<i>Oppurtunity</i>)	a. Amanah UU.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya berupa PP 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian yang mendukung program Keselamatan Pelayaran.	0.2	4	0,8	
	b. Keselamatan Pelayaran yang meliputi keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan merupakan salah satu Misi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub	0.2	4	0.8	
	c. Perairan Indonesia yang cukup luas sehingga sangat diperlukan peningkatan kehandalan dan keandalan fasilitas keselamatan pelayaran seperti Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Kapal Patroli, Alur Pelayaran, dsb	0.2	3	0.6	
	d. Saat ini Keselamatan Pelayaran merupakan prioritas nasional karena akhir-akhir ini seringkali terjadi peristiwa kecelakaan transportasi, sehingga pemerintah mengamanatkan akan pentingnya faktor keselamatan pelayaran	0.2	3	0.6	
	e. meningkatnya kesadaran pengusaha kapal dalam berinventasi peralatan keselamatan di kapal;	0.2	3	0.6	
	TOTAL		1		3,6
	a. Terjadinya gangguan ketertiban dan keamanan di pelabuhan serta di atas kapal yang berada di pelabuhan, sebagai akibat belum diterapkannya ketentuan ISPS Code secara konsisten.	0.2	3	0,6	
	b. Terjadinya tumpahan minyak di laut yang disebabkan tindakan pelanggaran oleh kapal yang membuang limbah tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.	0.2	3	0,6	

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	c. Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan ilegal di perairan Indonesia (<i>illegal logging</i> , penangkapan ikan, survei dll)	0.2	3	0,6
	d. Sistem patroli yang belum terkoordinasi antara patroli laut dengan patroli di pelabuhan.	0.2	4	0,8
	e. Banyaknya kasus pelanggaran pelayaran yang belum atau tidak ditindak secara tegas sampai tuntas.	0.2	3	0,6
	TOTAL	1		3,2

Dari pembobotan diatas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut

$$X = \text{POTENSI} - \text{MASALAH}$$

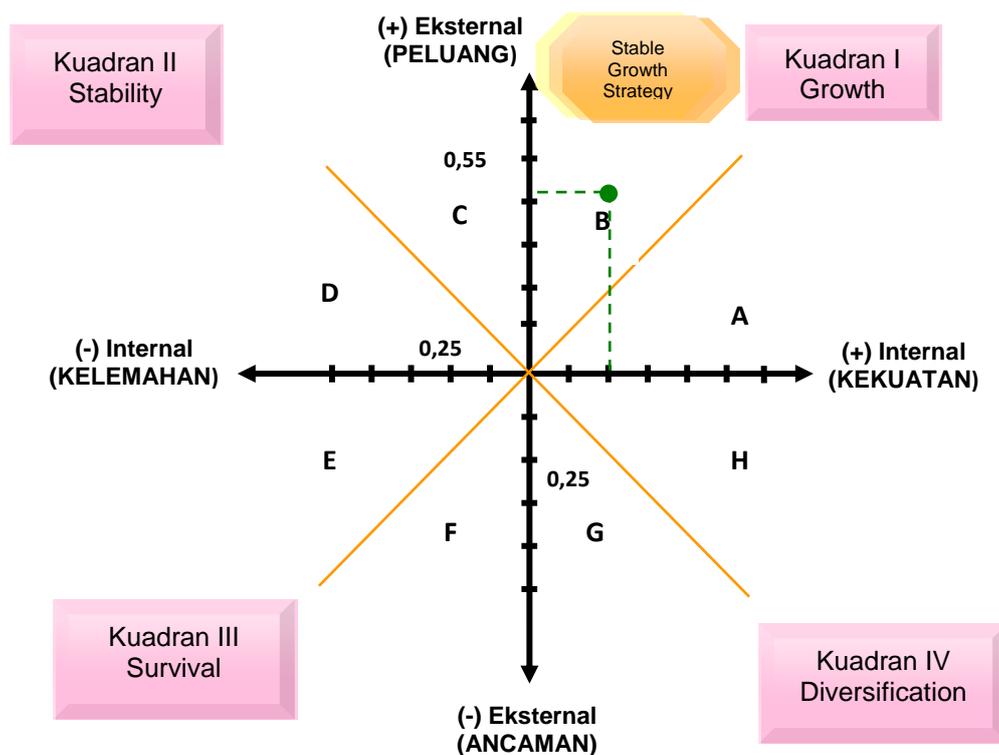
$$= 3,8 - 3$$

$$= 0,8$$

$$Y = \text{PELUANG} + \text{ANCAMAN}$$

$$= 3,6 - 3,2$$

$$= 0,4$$



Gambar 4.27. Posisi Keselamatan Pelayaran Hasil Intervensi UU.17/2008 dalam Analisis SWOT

Pada matriks analisis IFAS - EFAS diperoleh $X = 0,8$ dan $Y = 0,4$ dimana X untuk penjumlahan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) sedangkan Y untuk penjumlahan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Berdasarkan penghitungan tersebut, maka sektor ini masuk dalam kuadran I ruang B dengan Stable Growth Strategy (Yoeti, 1996:143), yaitu ***strategi pertumbuhan stabil dimana pengembangan dilakukan secara bertahap dan target disesuaikan dengan kondisi perkembangan keselamatan pelayaran.***

Selanjutnya disusun langkah strategis dalam perencanaan kedepan meliputi aspek Regulasi, Kelembagaan, sarana dan prasarana, sumber daya manusia, operator, masyarakat dan penegakan hukum yang kemudian 8 (delapan) komponen tersebut merupakan langkah aksi dalam peningkatan keselamatan transportasi laut.



Gambar 4.35. Komponen *Road Map to Zero Accident*

Adapun penjabaran dari komponen *Road Map to Zero Accident* adalah sebagai berikut :

1. Regulasi :

- a). Perumusan dan penetapan PP tentang Penjagaan Laut dan Pantai (Sea and Coast Guard).
- b). Perumusan dan penetapan PP tentang Standar Penyelenggaraan Pengembangan Sumber Daya Manusia di bidang transportasi laut.
- c). Perumusan dan penetapan PP tentang Kepelautan, Fasilitas Kesejahteraan Awak dan Kesehatan Penumpang.
- d). Perumusan dan penetapan PP tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- e). Perumusan dan penetapan RPM tentang lembaga kesyahbandaran.
- f). Perumusan dan penetapan Permenhub tentang Ship Management.

- g). Perumusan dan penetapan Permenhub tentang Standard Faslitasi Pokok Pelabuhan sesuai hirarkhinya untuk menunjang keselamatan pelayaran.
- h). Perumusan dan penetapan Permenhub tentang tentang Alur dan Perlintasan.
- i). Perumusan dan penetapan Permenhub tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).
- j). Perumusan dan Penetapan Permenhub tentang Telekomunikasi Pelayaran.
- k). Perumusan dan Penetapan Permenhub tentang Penyelenggaraan Pemanduan.
- l). Perumusan dan penetapan Permenhub tentang kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan .
- m). Perumusan dan penetapan Permenhub tentang persyaratan dan kompetensi SDM yang melakukan pemeriksaan, pengujian dan penilaian keselamatan kapal.
- n). Perumusan dan penetapan Permenhub tentang standar dan persyaratan kualifikasi dan kompetensi awak kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya.
- o). Penyempurnaan Permenhub tentang Tata Cara audit dan penerbitan sertifikat manajemen keselamatan kapal.
- p). Penyempurnaan Permenhub tentang persyaratan kompetensi pejabat atau lembaga yang diberikan kewenangan menerbitkan sertifikat manajemen keamanan kapal.
- q). Perumusan dan penetapan Permenhub tentang pengangkutan barang khusus dan berbahaya melalui transportasi laut.

2. Kelembagaan

- a). Pembentukan Lembaga Otoritas pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sesuai dengan UU 17/2008
- b). Pembentukan Lembaga Syahbandar sesuai dengan UU 17/2008
- c). Pembentukan Lembaga Penjaga laut dan pantai (Sea and Coast Guard) sesuai dengan UU 17/2008

- d). Peningkatan koordinasi pelaksanaan sistem informasi pelayaran dan meteorologi maritim
- e). Melakukan restrukturisasi dan reformasi terhadap lembaga Klasifikasi Indonesia agar dapat berdiri sendiri sebagai lembaga non profit dan lebih independen dan profesional dalam rangka mendapat pengakuan di IACS
- f). Peningkatan koordinasi dengan Dinas Perhubungan Propinsi dan Kabupaten/Kota untuk meningkatkan pengawasan keselamatan pelayaran kapalkakyat dan kapal yang berukuran dibawah 7 GT.

3. Sumberdaya Manusia

- a). Peningkatan Diklat Teknis Ahli Nautika Tingkat (ANT) I-IV, Ahli Teknik Tingkat (ATT) I-IV;
- b). Peningkatan Diklat Teknis Marine Inspector
- c). Peningkatan Diklat Teknis Pengukuran Kapal, Pendaftaran & Kebangsaan Kapal;
- d). Peningkatan Diklat Teknis Kepanduan;
- e). Peningkatan Diklat Teknis Global Marine Distress Safety System (GMDSS), SBNP, dan Radar Simulator Arpha Simulator
- f). Peningkatan Diklat Teknis Kesyahbandaran
- g). Peningkatan Diklat Teknis KPLP
- h). Peningkatan Diklat Teknis Keselamatan Pelayaran Ahli ISPS-Code, Port State Control Officer
- i). Peningkatan Diklat Teknis Keselamatan Pelayaran Ahli Basic Safety
- j). Peningkatan Diklat Teknis Keselamatan Pelayaran Ahli Advance Fire Fighting
- k). Peningkatan Diklat Teknis Keselamatan Pelayaran Ahli ISM Code
- l). Peningkatan Diklat Teknis Keselamatan Pelayaran Ahli Ship Security Officer
- m). Peningkatan Diklat Teknis Keselamatan Pelayaran Ahli VTS, Operator Basic and Advance, VTS Supervisor, VTS on-the-Job Training, VTS Instructor

- n). Peningkatan Diklat Teknis Pengelola National Data Centre (NDC) Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)
- o). Peningkatan Diklat Teknis Keselamatan Pelayaran Ahli Teknisi Telekomunikasi Pelayaran Tingkat I-III

4. Prasarana

- a). Peningkatan Pembangunan Faspel dan Kespel di Daerah terisolasi Terpencil , Kawasan Tertinggal dan Pulau-Pulau Terluar
- b). Peningkatan Fasilitas dan Peralatan Stasiun Radio Pantai
- c). Peningkatan Fasilitas Sarana Perangatan dan Elektronika pada wilayah VTS
- d). Peningkatan Fasilitas LRIT
- e). Peningkatan Peralatan Komunikasi Marabahaya dan Keselamatan GMDSS dengan Menggunakan Jaringan Radio Terrestrial Maupun Satelit
- f). Peningkatan Jumlah Dermaga Kapal Negara Kenavigasian Untuk Peningkatan Kesiagaan dan Mendukung Keandalan SBNP
- g). Peningkatan national data center (NDC) untuk LRIT

5. Sarana

- a). Pengawasan Pemeliharaan Kapal Secara Berkala dan Sewaktu-waktu
- b). Pengawasan dan Penyediaan Perlengkapan Navigasi Elektronika Kapal yang Memenuhi Persyaratan Sesuai dengan Jenis, Ukuran dan Daerah Pelayaran
- c). Peningkatan Pemenuhan Persyaratan Manajemen Keselamatan Kapal oleh Pemilik/Operator Kapal (Document of Compliance dan Safety Management Certificate)
- d). Peningkatan Kuantitas Keandalan dan Pengembangan Teknologi Sarana Telekomunikasi Pelayaran
- e). Peningkatan aksesibilitas melalui pelayanan pelayaran angkutan laut perintis secara nasional (62 trayek) dan pembangunan kapal-kapal perintis
- f). Peningkatan Kuantitas Keandalan dan Pengembangan Teknologi Kapal Negara (Patroli KPLP dan Kenavigasian)

- g). Penataan Alur dan Lokasi Perairan, Implementasi VTS dan Perumusan dan Penetapan Ketentuan Terkait dengan Keselamatan Pelayaran Sehubungan dengan Kegiatan Lepas Pantai
- h). Pengkajian Kelayakan dan Pengadaan Peralatan Pengamanan CCTV di Pelabuhan yang Terbuka bagi Pelayaran Luar Negeri dan Pelabuhan yang ditetapkan untuk melayani angkutan lebaran dan natal.
- i). Melakukan Kajian mengenai Pro Totipe Kapal-Kapal yang Mengangkut Penumpang dan Barang yang Sesuai untuk wilayah-Wilayah Tertentu

6. Operator

- a). Pelaporan pelaksanaan perawatan kapal secara berkala (Planned Maintenance System).
- b). Peningkatan pengetahuan operator melalui pelatihan tentang keselamatan pelayaran Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

7. Masyarakat

- a). Meningkatkan Sosialisasi bidang keselamatan pelayaran dan sosialisasi tentang barang / bahan Berbahaya.
- b). Membuka kotak pengaduan (web site dan SMS) masyarakat, konsumen dan operator.
- c). Mengadakan program Gerakan Sadar Keselamatan Pelayaran secara Nasional setiap tahun khususnya di pelabuhan-pelabuhan yang banyak melayani kapal-kapal penumpang dan kapal-kapal penyeberangan.

8. Penegakan Hukum/Wasdal

- a). Peningkatan pengawasan terhadap pemanduan di perairan wajib pandu dan pandu luar biasa.
- b). Peningkatan pengawasan terhadap material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan, dan elektronika kapal penumpang dan barang baik untuk kapal konvensi maupun non konvensi.
- c). Peningkatan pengawasan terhadap kelaikan kapal penangkap ikan.

- d). Peningkatan pengawasan melekat dalam pemeriksaan, pengujian dan penilikan keselamatan kapal.
- e). Peningkatan pengawasan terhadap pemeliharaan kapal secara berkala dan sewaktu-waktu.
- f). Peningkatan pengawasan terhadap standard dan persyaratan teknis perlengkapan navigasi atau elektronika kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya.
- g). Peningkatan pengawasan terhadap standard dan persyaratan teknis peralatan meteorologi sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya.
- h). Peningkatan pengawasan terhadap standar dan persyaratan kualifikasi dan kompetensi awak kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya.
- i). Peningkatan pengawasan terhadap garis muat dan pemuatan kapal.
- j). Peningkatan pengawasan manajemen keselamatan kapal.
- k). Pembebasan tugas kepada petugas di lapangan yang melakukan kesalahan (Syahbandar dan Marine Inspector) .
- l). Pemeriksaan khusus menyeluruh dengan melakukan Condition Assesment Survey (CAS) Terhadap Persyaratan Keselamatan bagi pengoperasian kapal Ferry Ro-Ro di dalam negeri yang telah berumur 25 tahun.
- m). Memberikan sanksi tegas kepada operator yang tidak melaksanakan ketentuan, dan pencabutan ijin bagi operator yang tidak disiplin atau tidak memenuhi ke wajiban keselamatan transportasi laut.



BAB V

ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI LAUT TAHUN 2010-2014

5.1 TINJAU ULANG RENSTRA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2010 –2014

Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 disusun atas dasar Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2010 – 2014 yang menjadi acuan dalam pelaksanaan program pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2010 sampai dengan 2014. Dalam rangka penyempurnaan RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014, pada tahun 2012, Kementerian Perhubungan telah melakukan Review RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 yang ditetapkan dalam Kp. 1134 tahun 2012 tanggal 7 Desember 2012 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 7 Tahun 2010 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014.

Review Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 memberikan gambaran tentang Visi, misi, tujuan, Sasaran, Strategi, Kebijakan dan Program Kementerian Perhubungan dalam kurun waktu 2010 –



2014. Beberapa perubahan yang terdapat pada Review RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 adalah Sasaran dan Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan.

Visi Kementerian Perhubungan adalah “Terwujudnya pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.”

Pelayanan transportasi yang handal, diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi yang aman (*security*), selamat (*safety*), nyaman (*comfortable*), tepat waktu (*punctuality*), terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh pelosok tanah air serta mampu mendukung pembangunan nasional dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Pelayanan transportasi yang berdaya saing diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi yang efisien, dengan harga terjangkau (*affordability*) oleh semua lapisan masyarakat, ramah lingkungan, berkelanjutan, dilayani oleh SDM yang profesional, mandiri dan produktif.

Pelayanan transportasi yang memberikan nilai tambah diindikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong pertumbuhan produksi nasional melalui iklim usaha yang kondusif bagi berkembangnya peranserta masyarakat, usaha kecil, menengah dan koperasi, mengendalikan laju inflasi melalui kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang ke seluruh pelosok tanah air, sehingga mampu memberikan kontribusi bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional serta menciptakan lapangan kerja terutama pada sektor-sektor andalan yang mendapat manfaat dari kelancaran pelayanan transportasi.

Guna mewujudkan visi dimaksud sesuai Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2010-2014 misi Kementerian Perhubungan, yaitu:

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi;
2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
3. Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya manusia (SDM), dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Memperhatikan lingkungan strategis yang terjadi perlu disesuaikan kembali misi Kementerian Perhubungan menjadi :

1.1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi

Dalam upaya mengurangi/menurunkan tingkat kecelakaan dari sektor transportasi pemerintah terus berupaya secara bertahap membenahi sistem keselamatan dan keamanan transportasi menuju kondisi *zero to accident*. Upaya yang dilakukan pemerintah tidak saja bertumpu kepada penyediaan fasilitas keselamatan dan keamanan namun peningkatan kualitas SDM transportasi, pembenahan regulasi di bidang keselamatan/keamanan maupun sosialisasi kepada para pemangku kepentingan.

1.2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah

Kebutuhan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi yang perlu mendapatkan perhatian adalah aksesibilitas di kawasan pedesaan, kawasan pedalaman, kawasan tertinggal termasuk kawasan perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar yang masih menjadi tanggungjawab pemerintah.



1.3. Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi

Dalam kondisi keuangan negara yang terimbas ketidakpastian situasi keuangan dunia tentunya sangat berpengaruh terhadap kinerja pelayanan jasa transportasi karena masih terdapat beberapa operator yang memiliki keterbatasan kemampuan melakukan perawatan dan peremajaan armada, demikian pula pemerintah secara bertahap dengan dana yang terbatas melakukan rehabilitasi dan pembangunan infrastruktur, sedangkan belum seluruh masyarakat pengguna jasa memiliki daya beli yang memadai. Untuk mendukung keberhasilan pembangunan nasional, perlu diupayakan peningkatan kinerja pelayanan jasa transportasi menuju kepada kondisi yang dapat memberikan pelayanan optimal bagi masyarakat, sejalan dengan pemulihan pasca krisis keuangan global, melalui rehabilitasi dan perawatan sarana dan prasarana transportasi.

1.4. Melanjutkan proses restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan dan kelembagaan sebagai upaya peningkatan peran daerah, BUMN dan swasta dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi

Sesuai dengan prinsip *good governance* melalui penerbitan Undang-Undang di sektor transportasi telah dilaksanakan restrukturisasi dan reformasi dalam penyelenggaraan transportasi antara peran pemerintah, swasta dan masyarakat. Restrukturisasi di bidang kelembagaan, menempatkan posisi Kementerian Perhubungan sebagai regulator dan melimpahkan sebagian kewenangan di bidang perhubungan kepada daerah dalam bentuk dekonsentrasi, desentralisasi dan tugas pembantuan. Reformasi di bidang regulasi (*regulatory reform*) diarahkan kepada penghilangan restriksi yang memungkinkan swasta berperan secara penuh dalam penyelenggaraan jasa transportasi.



1.5. Melanjutkan proses restrukturisasi dan reformasi di bidang Sumber Daya Manusia (SDM) dan pelaksanaan penegakan hukum secara konsisten

Pelaksanaan restrukturisasi dan reformasi di bidang SDM diarahkan kepada pembentukan kompetensi dan profesionalisme insan perhubungan dalam penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi yang memiliki wawasan global dengan tetap mempertahankan jati dirinya sebagai manusia Indonesia yang beriman dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa. Penegakan hukum dilakukan secara konsisten dengan melibatkan peranserta masyarakat dalam proses perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan penyelenggaraan jasa transportasi.

1.6. Mewujudkan pengembangan transportasi dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim

Sebagai upaya untuk pengembangan jasa transportasi kedepan, Kementerian Perhubungan secara terus menerus meningkatkan kualitas penelitian dan pengembangan di bidang transportasi serta Peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan dalam penyelenggaraan jasa transportasi dititikberatkan kepada penambahan kapasitas sarana dan prasarana transportasi, perbaikan pelayanan melalui pengembangan dan penerapan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sesuai dengan isu perubahan iklim (*global warming*) sejalan dengan perkembangan permintaan dan preferensi masyarakat. Dalam peningkatan kapasitas dan pelayanan jasa transportasi senantiasa berpedoman kepada prinsip pembangunan berkelanjutan yang dituangkan dalam rencana induk, pedoman teknis dan skema pendanaan yang ditetapkan.

Melalui misi tersebut Kementerian Perhubungan harus mampu memenuhi kebutuhan infrastruktur yang saling terintegrasi ke seluruh wilayah dalam rangka mewujudkan konektivitas wilayah Indonesia.



Guna mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis yang terjadi, ditetapkan **Tujuan Kementerian Perhubungan** yaitu :

“Mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien yang didukung SDM transportasi yang berkompeten guna mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera, sejalan dengan perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokratis”.

Penyelenggaraan kegiatan transportasi yang efektif berkaitan dengan ketersediaan aksesibilitas, optimalisasi kapasitas, maksimalisasi kualitas serta keterjangkauan dalam pelayanan, sedangkan penyelenggaraan transportasi yang efisien berkaitan dengan peningkatan peran Daerah, BUMN, Swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi, termasuk peningkatan kemampuan pengembangan dan penerapan teknologi transportasi maupun peningkatan kualitas SDM transportasi yang berdampak kepada optimalisasi dayaguna tanpa pembebanan kepada masyarakat selaku pengguna jasa transportasi.

Sasaran Kementerian Perhubungan yaitu:

1. Meningkatnya keselamatan, keamanan, dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal;
2. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah;
3. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi;
4. Meningkatkan peran Pemerintah Daerah, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi;



5. Peningkatan kualitas SDM transportasi dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan serta reformasi regulasi;
6. Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim

Kebijakan Kementerian Perhubungan yaitu:

Dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014, kebijakan pembangunan dan penyelenggara transportasi meliputi:

1. Mendukung pergerakan kelancaran mobilitas penumpang dan distribusi barang/ jasa untuk mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah dan meningkatkan daya saing produk nasional;
2. Mewujudkan ketahanan nasional dan wawasan nusantara guna memantapkan keutuhan NKRI;
3. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi guna memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi;
4. Memberikan ruang seluas-luasnya kepada daerah berdasarkan kewenangannya dan memberikan kemudahan kepada pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan massal;
5. Mendorong partisipasi peran serta swasta dengan memperhitungkan tingkat pelayanan agar tetap terjaga efisiensi, pemerataan kepentingan daya beli masyarakat lainnya serta kepentingan operator terkait dengan jaminan kelangsungan usaha;
6. Meningkatkan kualitas SDM Transportasi guna mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang handal, efisien dan efektif;
7. Mendorong pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap dampak perubahan iklim.



Memperhatikan kebijakan yang terus menerus mengalami perubahan, maka perlu dilakukan penyesuaian kembali terhadap kebijakan Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014, menjadi:

1. Mempercepat pelaksanaan penyelenggaraan konektivitas wilayah melalui penyediaan sarana/prasarana transportasi yang handal dalam upaya kelancaran mobilitas dan distribusi barang, jasa guna mendukung peningkatan daya saing produk nasional;
2. Meningkatkan keselamatan, keamanan dan keandalan maupun kapasitas sarana/prasarana transportasi dalam rangka peningkatan pelayanan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi dengan memperhatikan kebutuhan perempuan dan laki-laki terkait implementasi Pengarusutamaan Gender;
3. Memberikan dan meningkatkan kesempatan/peran seluas-luasnya kepada Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai kewenangannya, serta BUMN, swasta maupun masyarakat untuk penyediaan infrastruktur transportasi termasuk dalam menyelenggarakan sarana dan prasarana transportasi sebagai upaya peningkatan efisiensi;
4. Meningkatkan kualitas SDM transportasi guna mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang handal, efisien dan efektif;
5. Mendorong pembangunan transportasi berkelanjutan melalui pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi dampak perubahan iklim.

Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan yaitu:

Untuk mendorong terciptanya akuntabilitas kinerja penyelenggaraan transportasi sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik, maka dibutuhkan pengukuran kinerja kegiatan dan sasaran untuk menilai keberhasilan dan kegagalan dalam mengimplementasikan visi, misi dan strategi Kementerian Perhubungan.



Pengukuran kinerja merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis serta didasarkan pada indikator kinerja kegiatan, meliputi masukan, keluaran, hasil, manfaat dan dampak.

Indikator yang terkait dokumen tinjau ulang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2010-2014 adalah indikator keluaran (*output*), untuk kegiatan serta indikator hasil (*outcome*) untuk sasaran.

Penetapan indikator kinerja kegiatan dan sasaran harus didasarkan pada prakiraan yang realistis dengan tetap memperhatikan tujuan dan sasaran yang ditetapkan maupun data pendukung indikator kinerja kegiatan.

Tingkat keberhasilan suatu kegiatan ditandai dengan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan 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 sebagai berikut:

Sasaran Kementerian Perhubungan yang pertama **“Meningkatnya keselamatan, keamanan, dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal”** diukur dengan indikator kinerja utama sebagai berikut:

1. Jumlah kejadian kecelakaan transportasi nasional yang disebabkan oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan;
2. Jumlah gangguan keamanan pada sektor transportasi oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan;
3. Rata-rata Prosentase pencapaian *On-Time Performance* (OTP) sektor transportasi;
4. Jumlah sarana transportasi yang sudah tersertifikasi;
5. Jumlah prasarana transportasi yang sudah tersertifikasi.



Sasaran Kementerian Perhubungan kedua **“Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah”** diukur dengan indikator kinerja utama yaitu :

1. Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi.

Sasaran Kementerian Perhubungan ketiga **“Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi”** adalah:

1. Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional;
2. Total produksi angkutan penumpang;
3. Total produksi angkutan barang.

Sasaran Kementerian Perhubungan keempat **“Meningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi”** diukur dengan indikator kinerja utama:

1. Jumlah infrastruktur transportasi yang siap ditawarkan melalui Kerjasama Pemerintah Swasta.

Sasaran Kementerian Perhubungan kelima **“Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi”** diukur dengan indikator kinerja utama:

1. Nilai Akuntabilitas Kementerian Perhubungan;
2. Opini BPK atas laporan keuangan Kementerian Perhubungan;
3. Nilai aset negara yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN;



4. Jumlah SDM operator prasarana dan sarana transportasi yang telah memiliki sertifikat;
5. Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan;
6. Jumlah lulusan diklat SDM Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur yang prima, profesional dan beretika yang dihasilkan setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan;
7. Jumlah peraturan perundang-undangan di sektor transportasi yang ditetapkan.

Sasaran Kementerian Perhubungan keenam **“Peningkatan kualitas penelitian dan pengembangan di bidang transportasi serta teknologi transportasi yang efisien, ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim”** diukur dengan indikator kinerja utama;

1. Jumlah konsumsi energi tak terbarukan dari sektor transportasi nasional;
2. Jumlah emisi gas buang dari sektor transportasi nasional;
3. Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi;
4. Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan.



5.1.2 TINJAU ULANG RENSTRA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2010 - 2014

Ditjen Hubla juga telah mereview RENSTRA Ditjen Hubla Tahun 2010 – 2014 sesuai perubahan yang terdapat pada RENSTRA Kementerian Perhubungan. Beberapa perubahan yang terdapat pada Review RENSTRA Ditjen Hubla Tahun 2010 – 2014 adalah Sasaran dan Indikator Kinerja Utama (IKU) Ditjen Hubla.

RENSTRA Ditjen Hubla Tahun 2010 – 2014 direview setelah Rencana Kinerja Tahunan dan Penetapan Kinerja Ditjen Hubla ditandatangani, sehingga perlu dilakukan penyesuaian terhadap perubahan tersebut. Adapun penyesuaian terhadap Rencana Kinerja Tahunan dan Penetapan Kinerja Ditjen Hubla terdapat pada tabel berikut.

Dalam sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, perencanaan strategik merupakan langkah awal yang harus dilakukan oleh instansi pemerintah agar mampu menjawab tuntutan lingkungan strategik lokal, nasional dan global dan tetap berada dalam tatanan Sistem Administrasi Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dengan pendekatan perencanaan strategik yang jelas dan sinergis, instansi pemerintah lebih dapat menyelaraskan visi dan misinya dengan potensi, peluang dan kendala yang dihadapi dalam upaya peningkatan akuntabilitas kinerjanya. Berbagai upaya sedang dan akan terus dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, agar fungsi pengawasan dapat mewujudkan pemerintahan yang bersih dan bertanggung jawab, serta dapat menegakkan supremasi hukum yang konsisten dan meningkatkan kualitas Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Peran Aparatur Pengawasan Fungsional Pemerintah (APFP) bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelaksanaan tugas dan fungsi dan atau kewenangan pejabat/ unit kerja aparatur pemerintah baik pusat maupun daerah. Kegiatan-kegiatan yang dilakukan antara lain melakukan pengembangan sistem informasi pengawasan secara transparan dan akuntabel terdiri dari ketersediaan informasi sistem pengawasan yang dipadukan dengan kebijakan perencanaan, pemantauan,



pengendalian dan pelaporan. Selain itu juga dilakukan pendayagunaan sistem pengawasan baik pengawasan fungsional maupun pengawasan melekat sehingga dapat memberikan kontribusi bagi terselenggaranya manajemen pemerintahan yang baik, terwujudnya akuntabilitas publik pemerintah dan terciptanya pemerintah yang baik, serta terwujudnya sinergi pengawasan di lingkungan Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

1) Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 – 2014

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sebagaimana dinyatakan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, adalah: terwujudnya penyelenggaraan transportasi laut nasional yang efektif, efisien dan berdaya saing serta memberikan nilai tambah sebagai infrastruktur dan tulang punggung kehidupan berbangsa dan bernegara.

2) Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 – 2014

Untuk mewujudkan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tersebut, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah menetapkan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menjadi 5 (lima) misi utama pembangunan yang harus ditempuh sebagai berikut:

1. Menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang/dan atau barang melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna;
2. Menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara;
3. Menyelenggarakan keselamatan dan kemandirian angkutan perairan dan pelabuhan;



4. Menyelenggarakan perlindungan lingkungan maritim di perairan nusantara;
5. Melaksanakan konsolidasi peran masyarakat, dunia usaha dan pemerintah melalui restrukturisasi dan reformasi peraturan;

3) Tujuan Ditjen Hubla

Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan kualitas dan produktivitas pelayanan sub sektor perhubungan laut yang aman, nyaman, tepat waktu, terjangkau berdaya saing serta memberikan nilai tambah.
2. Memperluas jangkauan jaringan pelayanan sub sektor perhubungan laut sampai ke daerah terpencil dan terisolasi dan daerah perbatasan negara.
3. Meningkatkan pelayanan jasa sarana dan prasarana sub sektor perhubungan laut yang mampu memenuhi kebutuhan minimum dan mendukung percepatan pemulihan ekonomi.
4. Meningkatkan kapasitas aparatur negara dan SDM perhubungan laut yang professional, mandiri, bertanggungjawab dan bebas KKN (Korupsi, Kolusi dan Nepotisme) serta menciptakan iklim kompetisi yang sehat dan penegakan hukum;
5. Memenuhi perlindungan lingkungan maritim dengan upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran

4) Sasaran

Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 – 2014 setelah direview yaitu sebagai berikut :

Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010 – 2014 setelah direview yaitu sebagai berikut :

1. Meningkatnya keselamatan, keamanan, dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi laut sesuai Standar Pelayanan Minimal;



2. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi laut guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah;
3. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi laut;
4. Meningkatkan peran Pemerintah Daerah, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi laut sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi laut;
Sasaran Strategis
5. Peningkatan kualitas SDM transportasi laut dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan serta reformasi regulasi;
6. Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi laut yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim;

5) Arah Kebijakan

Untuk mengimplementasikan sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan diwujudkan dengan menetapkan arah kebijakan transportasi laut sebagai berikut:

1. Mempercepat pelaksanaan penyelenggaraan konektivitas wilayah melalui penyediaan sarana/prasarana transportasi laut yang handal dalam upaya kelancaran mobilitas dan distribusi barang, jasa guna mendukung peningkatan daya saing produk nasional;
2. Meningkatkan keselamatan, keamanan dan keandalan maupun kapasitas sarana/prasarana transportasi laut dalam rangka peningkatan pelayanan



kepada masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut dengan memperhatikan kebutuhan perempuan dan laki-laki terkait implementasi Pengarusutamaan Gender;

3. Memberikan dan meningkatkan kesempatan/peran seluas-luasnya kepada Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai kewenangannya, serta BUMN, swasta maupun masyarakat untuk penyediaan infrastruktur transportasi laut termasuk dalam menyelenggarakan sarana dan prasarana transportasi laut sebagai upaya peningkatan efisiensi;
4. Meningkatkan kualitas SDM transportasi laut guna mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang handal, efisien dan efektif;
5. Mendorong pembangunan transportasi laut berkelanjutan melalui pengembangan teknologi transportasi laut yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi dampak perubahan iklim

6) Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Adapun strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merupakan skenario hasil dari pembahasan proses analisa pada bab sebelumnya yang terdiri dari Bidang Angkutan Laut, Bidang Kepelabuhanan, Bidang Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Maritim serta Strategi Nasional Bidang Kelembagaan dan Sumber Daya Manusia. Untuk itu dalam mengimplementasikan sasaran pembangunan transportasi laut kedepan maka diwujudkan dengan menetapkan kebijakan dan strategi pembangunan transportasi laut sebagai berikut:

Strategi Nasional Bidang Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Maritim

- a) Meningkatkan Pelayanan Keselamatan Pelayaran dan Keamanan Transportasi Laut



- 1) Perawatan Sarana dan Prasarana Keselamatan Pelayaran
 - 2) Optimalisasi Penggunaan Fasilitas yang ada
 - 3) Pengembangan Kapasitas
 - 4) Peningkatan Keselamatan Transportasi Laut
 - 5) Peningkatan Keamanan Transportasi Laut
- b) Meningkatnya Pemeliharaan dan Kualitas Lingkungan Hidup serta Penghematan Penggunaan Energi di Bidang Transportasi Laut.
- 1) Peningkatan Proteksi Kualitas Lingkungan
 - 2) Peningkatan Kesadaran Terhadap Ancaman Tumpahan Minyak

Strategi Nasional Bidang Angkutan Laut

- a) Meningkatnya Pelayanan Transportasi Laut Nasional
- 1) Peningkatan Kualitas Pelayanan;
 - 2) Peningkatan Peranan Transportasi Laut terhadap Pengembangan dan Peningkatan Daya Saing Sektor Lain;
 - 3) Peningkatan dan Pengembangan Sektor Transportasi sebagai Urat Nadi Penyelenggaraan Sistem Logistik Nasional
 - 4) Penyeimbangan Peranan BUMN, BUMD, Swasta dan Koperasi
 - 5) Optimalisasi Penggunaan Fasilitas yang Ada
 - 6) Pengembangan Kapasitas Transportasi Laut
 - 7) Peningkatan Pelayanan pada Daerah Tertinggal
 - 8) Peningkatan Pelayanan untuk Kelompok Masyarakat Tertentu
 - 9) Peningkatan Pelayanan pada Keadaan Darurat
- b). Meningkatnya Pembinaan Pengusahaan Transportasi Laut
- 1). Peningkatan Efisiensi dan Daya saing
 - 2). Penyederhanaan Perijinan dan Deregulasi
 - 3). Peningkatan Standarisasi Pelayanan dan Teknologi



- 4). Peningkatan Penerimaan dan Pengurangan Subsidi
 - 5). Peningkatan Aksesibilitas Perusahaan Nasional Transportasi ke Luar Negeri
 - 6). Peningkatan Produktivitas dan Efisiensi Perusahaan Jasa Transportasi Laut.
 - 7). Pembinaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN)
- c). Meningkatnya Penghematan Penggunaan Energi di Bidang Transportasi Laut.
- 1) Mengkoordinasikan kebijakan program sektor energi dengan sektor transportasi laut.
 - 2) Mengembangkan secara terus menerus sarana transportasi laut yang lebih hemat bahan bakar

Strategi Nasional Bidang Kepelabuhanan

- a). Meningkatnya Pelayanan Kepelabuhanan Nasional
- 1) Peningkatan Kualitas Pelayanan
 - 2) Penyeimbangan Peranan BUMN, BUMD, Swasta dan Koperasi
 - 3) Perawatan Prasarana Transportasi Laut
 - 4) Optimalisasi Penggunaan Fasilitas yang ada
 - 5) Keterpaduan Antarmoda
 - 6) Pengembangan Kapasitas Pelabuhan
 - 7) Peningkatan Pelayanan pada Daerah Tertinggal
 - 8) Peningkatan Pelayanan untuk Kelompok Masyarakat Tertentu
 - 9) Peningkatan Pelayanan pada Keadaan Darurat
- b) Meningkatnya Pembinaan Pengusahaan Pelabuhan



- 1) Peningkatan Efisiensi dan Daya Saing
- 2) Penyederhanaan Perijinan dan Deregulasi
- 3) Peningkatan Standarisasi Pelayanan dan Teknologi
- 4) Pembinaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

Strategi Nasional Bidang Kelembagaan dan Sumber Daya Manusia

- a) Meningkatnya Keterpaduan Pengembangan Transportasi Laut melalui Tatanas, Tatrabil dan Tatalok.
 - 1) Memperjelas dan mengharmonisasikan peran masing-masing instansi pemerintah baik di pusat maupun di daerah yang terlibat bidang pengaturan, administrasi dan penegakan hukum, berdasarkan azas dekonsentrasi dan desentralisasi.
 - 2) Menentukan bentuk koordinasi dan konsultasi termasuk mekanisme hubungan kerja antar instansi pemerintah baik di pusat maupun daerah antara penyelenggara dan pemakai jasa transportasi laut.
 - 3) Meningkatkan keterpaduan perencanaan antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota dalam berbagai aspek.

- b) Meningkatnya Kualitas Sumber Daya Manusia, serta Ilmu Pengetahuan dan Teknologi di Bidang Transportasi Laut
 - 1) Pengembangan Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut
 - 2) Peningkatan Kepedulian Masyarakat Terhadap Peraturan Perundangan Transportasi Laut.

- c) Meningkatnya Penyediaan Dana Pembangunan Transportasi Laut
 - 1) Peningkatan Penerimaan dari Pemakai Jasa Transportasi Laut
 - 2) Peningkatan Anggaran Pembangunan Nasional dan Daerah



- 3) Peningkatan Partisipasi Swasta dan Koperasi
 - 4) Pemanfaatan Hibah/Bantuan Luar Negeri untuk Program-Program Tertentu
- d) Meningkatnya Kualitas Administrasi Negara di Sektor Transportasi Laut
- 1) Penerapan Manajemen Modern
 - 2) Pengembangan Data dan Perencanaan Transportasi
 - 3) Peningkatan Struktur Organisasi
 - 4) Peningkatan Sumber Daya Manusia
 - 5) Peningkatan Sistem Pemotivasian
 - 6) Peningkatan Sistem Pengawasan

1.7 PROGRAM PEMBANGUNAN SARANA TRANSPORTASI LAUT

Program pembangunan transportasi laut tahun 2010-2014 bertujuan untuk mendukung pengembangan transportasi laut yang lancar, terpadu, aman dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan antar wilayah serta mendorong ekonomi nasional.

1.7.1 Peningkatan Keselamatan Pelayaran

- a) Pendataan kondisi dan kebutuhan fasilitas keselamatan pelayaran secara nasional;
- b) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi laut;
- c) Pemeliharaan dan pengoperasian keselamatan transportasi laut;
- d) Dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun memperkuat pangkalan-pangkalan *sea and coast guard* dan membagi Indonesia menjadi 3 (tiga) wilayah : Indonesia Barat, Indonesia Tengah dan Indonesia Timur. Pembagian wilayah lebih ditentukan kepada cakupan panjang pantai dan bukan



pembagian berdasarkan provinsi;

- e) Peningkatan kemampuan *sea and coast guard* untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah perairan NKRI.

1.7.2 Pembangunan Sarana Transportasi Laut

- a) Memantapkan azas cabotage dalam negeri 100%, dengan kepemilikan kapal baru 30% di akhir tahun 2014;
- b) Berkaitan dengan butir pertama, perlu dikembangkan kemitraan dengan Kementerian Perindustrian untuk mengembangkan industri galangan kapal pendukung kebijakan azas cabotage;
- c) Terciptanya liner dalam suatu sistem jaringan nasional yang menyentuh trayek pelayaran perintis yang dapat menjangkau seluruh wilayah NKRI;
- d) Menciptakan pola angkutan produk ekspor Indonesia yang berpihak pada angkutan pelayaran nasional. Sasaran diakhir Renstra, 100% produk primer nasional : batu bara, CPO, minyak mentah terangkut oleh pelayaran nasional
- e) Pelayanan keperintisan skema *Public Service Obligation* (PSO). Prinsip PSO ditekankan untuk mendukung sistem pengoperasian bukan untuk investasi sarana dan perlengkapan kapal. Skema ini harus berlaku untuk semua sarana dan perlengkapan kapal. Skema ini harus berlaku untuk semua operator *liner* yang bersedia melayani angkutan perintis.

1.7.3 Pembangunan Prasarana Kepelabuhan

- a) Rehabilitasi prasarana kepelabuhanan untuk terciptanya *zero waiting time* pada tahun 2014, dengan pelayanan antrian dibawah 5 jam pada tahun 2012. Prioritas utama pada Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Belawan dan Pelabuhan Makassar;
- b) Pembangunan dan pengembangan pelabuhan pada wilayah perbatasan, tertinggal dan terpencil, yaitu Pelabuhan Calang, Lhokseumawe, Kuala Langsa, Malarko, Sei Nyamuk, Melanguane, Beo, Essang, Miangas, Kaorotan, Marampit, Lirung, Karatung, Waikelo,



Baratuta, Papela, Baal, Wayabula, Sopi, Depapre, Merauke.

- c) Pelabuhan yang tidak memungkinkan dikembangkan, walaupun harus tetap dijaga kapasitasnya dan kondisi infrastruktur untuk mempertahankan aktifitas kepelabuhanan, yaitu Pelabuhan Pekanbaru, Pelabuhan Palembang, Pelabuhan Benoa, Pelabuhan Pontianak, Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Samarinda dan Pelabuhan Balikpapan.

1.7.4 Pembangunan SDM dan Kelembagaan

- a) Meningkatnya kuantitas dan Kualitas Sumber Daya Manusia, serta Ilmu Pengetahuan dan penguasaan teknologi di Bidang Transportasi Laut;
- b) Meningkatnya kuantitas dan Kualitas Administrasi Negara di Sektor Transportasi Laut;
- c) Meningkatnya Keterpaduan Pengembangan Transportasi Laut melalui Tatranas, Tatrabil dan Tatrakok;
- d) Terjadinya keterpaduan antara Pemerintah Pusat dan Daerah di dalam pengembangan transportasi laut;
- e) Meningkatnya Penyediaan Dana Pembangunan Transportasi Laut, menciptakan sistem kelembagaan yang mendukung upaya-upaya kemitraan Pemerintah dan Swasta di bidang transportasi laut.

1.7.5 Perlindungan Terhadap Lingkungan Maritim

- a) Menambah kapal-kapal patroli;
- b) Melengkapi fasilitas penampung dan pembuangan limbah;
- c) Meningkatkan peran *sea and coast guard* untuk melindungi taman laut nasional.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki satu program yaitu "Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut" dan 6 (enam) kegiatan yaitu sebagai berikut:



- 1) Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut;
- 2) Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Kepelabuhanan;
- 3) Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Perkapalan dan Kepelautan;
- 4) Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Kenavigasian;
- 5) Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Penjagaan Laut dan Pantai;
- 6) Dukungan Pelayanan Teknis dan Administratif di lingkungan Ditjen Hubla.





BAB VI MEKANISME PEMBIAYAAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Pembiayaan program-program strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada umumnya terdiri atas pembiayaan berasal dari rupiah murni (APBN), pinjaman hibah luar negeri (PHLN) dan Public Private Partnership (PPP) atau Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS). Berikut akan dijelaskan mekanisme pembiayaan yang berasal dari Pinjaman Hibah Luar Negeri (PHLN) dan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS).

6.1. PINJAMAN HIBAH LUAR NEGERI (PHLN)

Menurut sumber buku Penatausahaan dan Pengelolaan Hibah Luar Negeri, Direktorat Pendanaan Luar Negeri Multilateral, Bappenas Jakarta, 2003, pengertian Pinjaman Luar negeri adalah setiap penerimaan negara baik dalam bentuk devisa dan atau devisa yang dirupiahkan, maupun dalam bentuk barang dan atau dalam bentuk jasa yang diperoleh dari pemberi pinjaman luar negeri yang harus dibayar kembali dengan persyaratan tertentu.

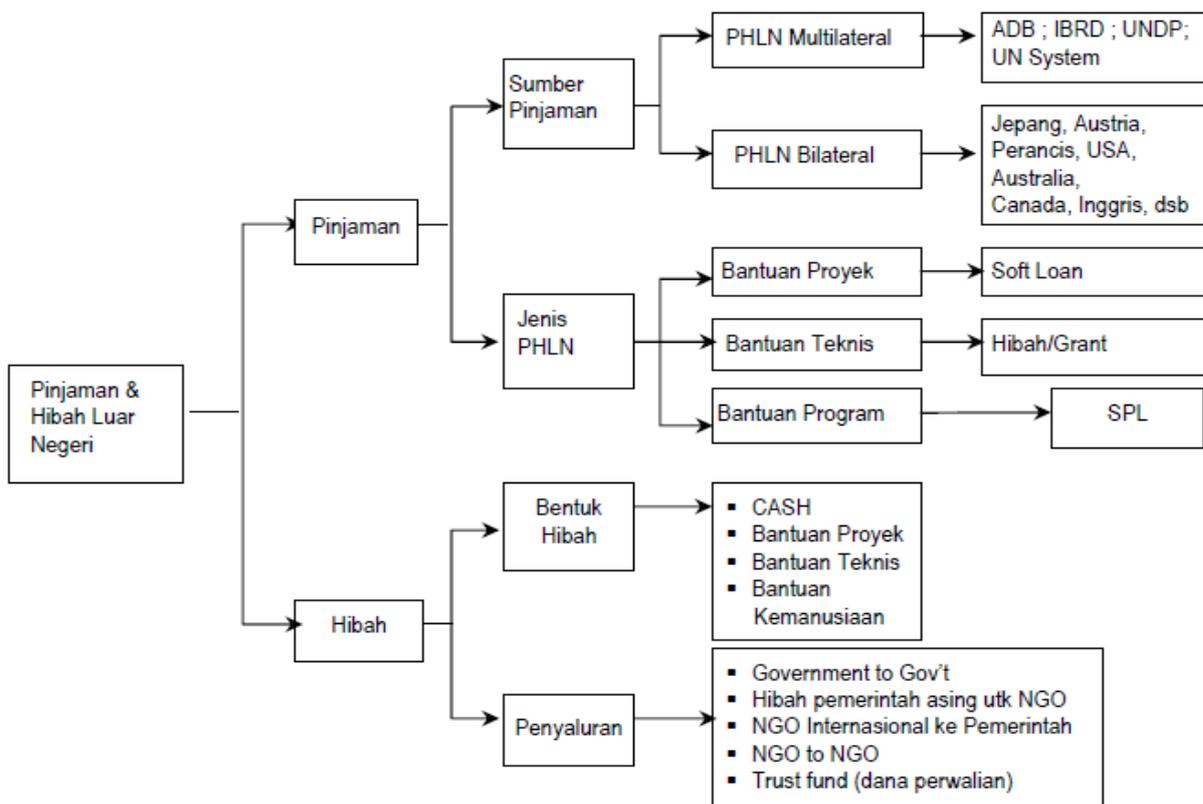
Sedangkan yang dimaksudkan dengan Hibah Luar Negeri adalah setiap penerimaan negara baik dalam bentuk devisa dan atau devisa yang

dirupiahkan maupun dalam bentuk barang dan atau dalam bentuk jasa termasuk tenaga ahli dan pelatihan yang diperoleh dari pemberi hibah luar negeri yang tidak perlu dibayar kembali.

Fungsi pinjaman dan hibah luar negeri bagi pembangunan di Indonesia adalah:

- 1). Sebagai pelengkap dana dalam negeri untuk menunjang peningkatan laju pembangunannya
- 2). Menambah penyediaan devisa guna membiayai impor yang berkaitan dengan program dan proyek-proyek pembangunan. Dengan perkataan lain
- 3). Dana luar negeri mempunyai fungsi melengkapi sumber-sumber produksi yang belum cukup tersedia di dalam negeri seperti modal, peralatan modal, teknologi serta keahlian dan ketrampilan.

Adapun jenis dari Pinjaman hibah Luar Negeri (PHLN) dapat dilihat pada grafik berikut :



Gambar 6.1
Jenis – Jenis Pembiayaan PHLN

Mekanisme pembiayaan melalui skema pendanaan PHLN pada seluruh Kementerian/Lembaga khususnya pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dapat dilihat pada diagram berikut :



Gambar 6.1
Mekanisme Pembiayaan Pinjaman Hibah Luar Negeri (PHLN)

6.2. KERJASAMA PEMERINTAH SWASTA (KPS)

Kerjasama Pemerintah Swasta merupakan suatu perjanjian kontrak antara pemerintah, baik pusat ataupun daerah dengan mitra swasta. Melalui perjanjian ini, keahlian dan aset dari kedua belah pihak (pemerintah dan swasta) dikerjasamakan dalam menyediakan pelayanan kepada masyarakat. Dalam melakukan kerjasama ini resiko dan manfaat potensial dalam menyediakan pelayanan ataupun fasilitas dipilah/dibagi kepada pemerintah dan swasta.

Kerjasama Pemerintah dengan Swasta (KPS-PPP Public-Private Partnerships) adalah Suatu Perjanjian Kerja Sama antara instansi pemerintah dengan badan usaha/pihak swasta dengan KPS/PPP dengan perjanjian antara lain sebagai berikut :

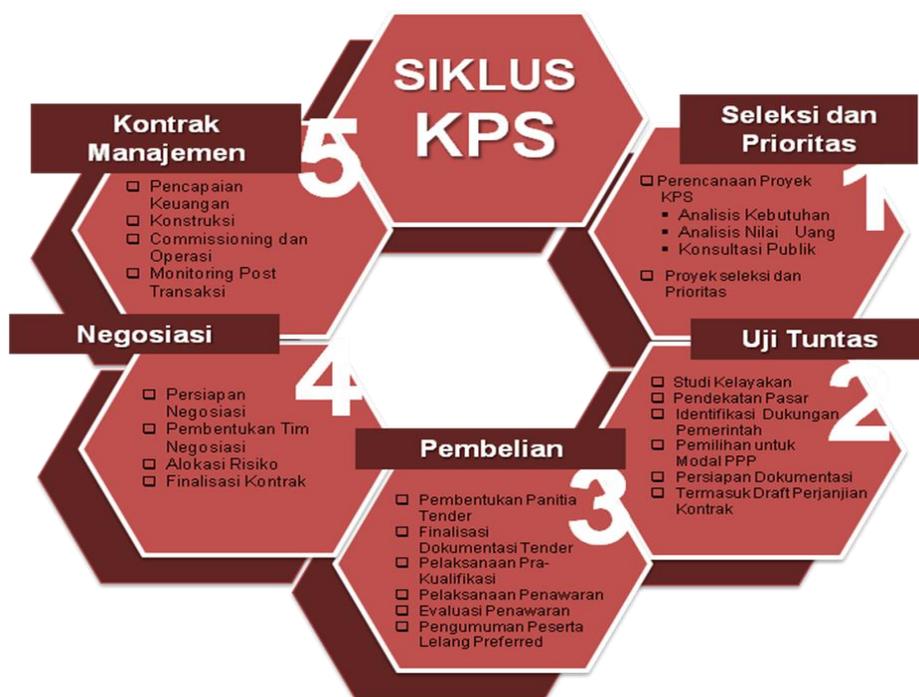
- a). Pihak swasta melaksanakan sebagian fungsi pemerintah selama waktu tertentu
- b). Pihak swasta menerima kompensasi atas pelaksanaan fungsi tersebut, baik secara langsung maupun tidak langsung.
- c). pihak swasta bertanggungjawab atas resiko yang timbul akibat pelaksanaan fungsi tersebut, dan fasilitas pemerintah, lahan atau aset lainnya dapat diserahkan atau digunakan oleh pihak swasta selama masa kontrak.

Sedangkan tujuan KPS/ PPP meliputi

- a). Untuk memperoleh dana investasi tambahan.
- b). Untuk mengadakan jasa pelayanan umum yang belum tersedia.
- c). Untuk memperoleh teknologi baru dan yang sudah terbukti keunggulannya.
- d). Untuk memperbaiki tingkat efisiensi.
- e). Untuk meningkatkan kompetisi.
- f). Untuk meningkatkan transparansi proses pengadaan.
- g). Untuk menciptakan kesempatan kerja. (India)
- h). Transparansi dan kompetisi melalui KPS/PPP
- i). Jaminan "harga pasar", tol, retribusi, dsb yang terendah.
- j). Memperbaiki kemungkinan diterimanya proyek tersebut oleh masyarakat umum.
- k). Meningkatkan kesediaan lembaga keuangan untuk menyediakan pembiayaan, sedapat mungkin tanpa jaminan pemerintah.
- l). Menurunkan biaya pendanaan.
- m). Mengurangi resiko kegagalan proyek.
- n). Meningkatkan kemudahan memperoleh perijinan untuk proyek.
- o). Membantu untuk menarik pihak swasta yang lebih berkualitas dan berpengalaman.

p). Meningkatkan investasi dalam proyek infrastruktur dan menciptakan pertumbuhan ekonomi.

Dasar Dasar Hukum Pelaksanaan PPP adalah PERPRES (peraturan presiden) No. 67 tahun 2005 dan diatur melalui peraturan pemerintah atau undang-undang komersial biasa.



Gambar 6.2
Mekanisme Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)/ Public Private Partnership (PPP)



Gambar 6.3
Diagram Fungsi Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)/ Public Private Partnership (PPP) hh