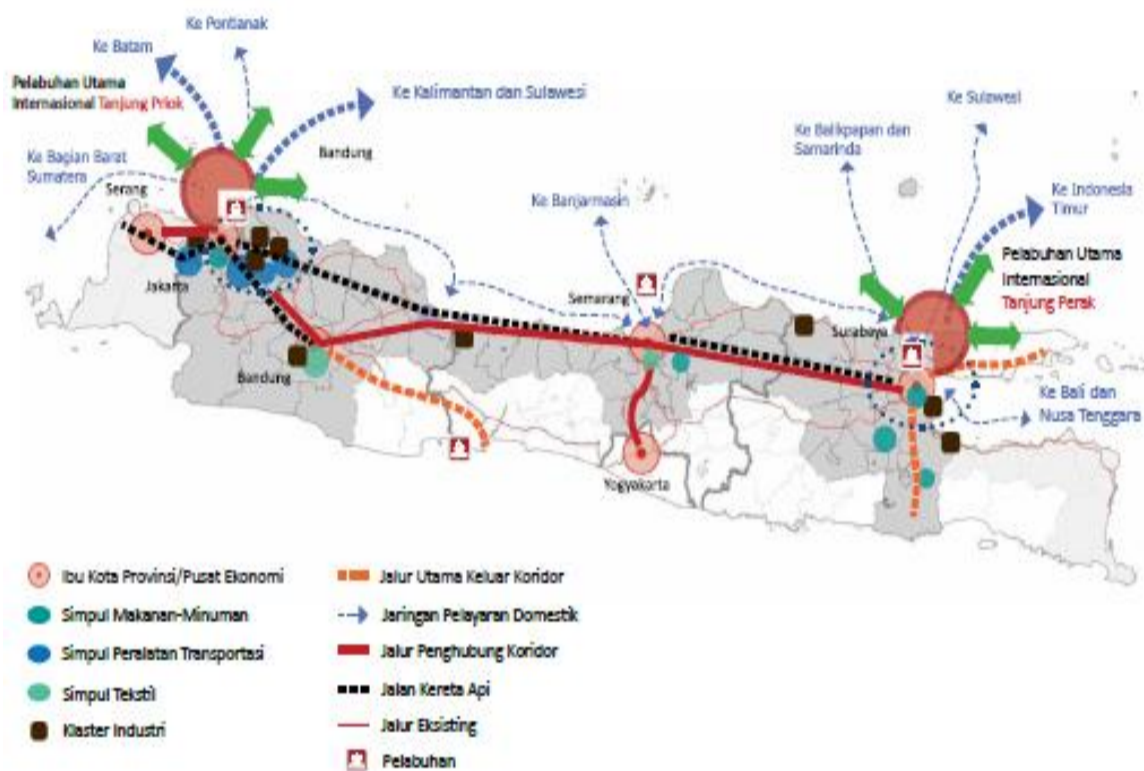




PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 98 -



C. Koridor Ekonomi Jawa

1. Overview Koridor Ekonomi Jawa

Pengembangan Koridor Ekonomi Jawa mempunyai tema **Pendorong Industri dan Jasa Nasional**. Selain itu, strategi khusus Koridor Ekonomi Jawa adalah mengembangkan industri yang mendukung pelestarian daya dukung air dan lingkungan.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 99 -

Secara umum, Koridor Ekonomi Jawa memiliki kondisi yang lebih baik di bidang ekonomi dan sosial, sehingga Koridor Ekonomi Jawa berpotensi untuk berkembang dalam rantai nilai dari ekonomiberbasis manufaktur ke jasa. Koridor ini dapat menjadi *benchmark* perubahan ekonomi yang telah sukses berkembang dalam rantai nilai dari yang sebelumnya fokus di industri primer menjadi fokus di industri tersier, sebagaimana telah terjadi di Singapura, Shenzhen, dan Dubai.

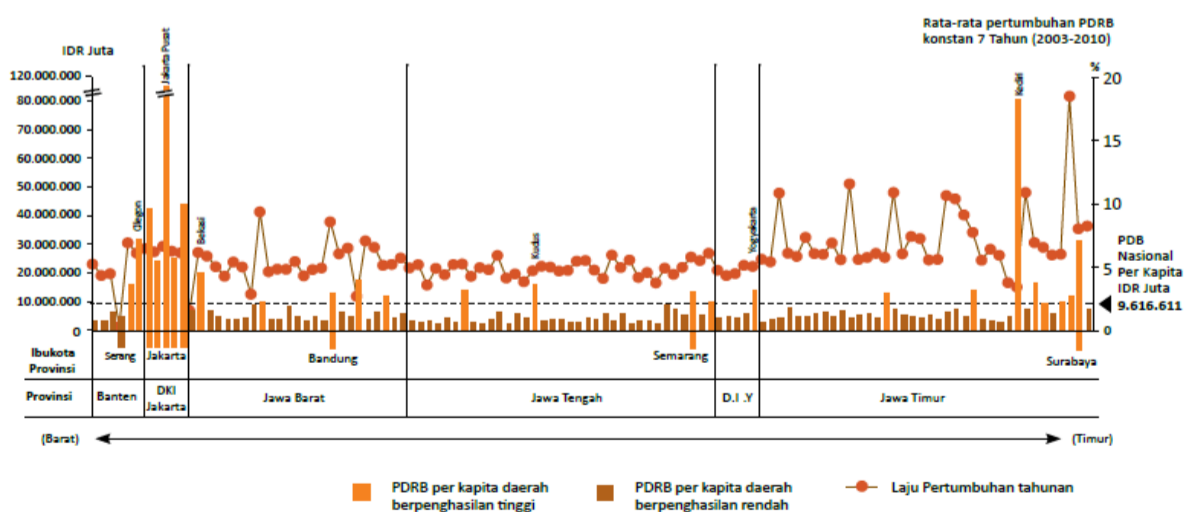
Koridor Ekonomi Jawa memiliki beberapa hal yang harus dibenahi, antara lain:

- Tingginya tingkat kesenjangan PDRB dan kesenjangan kesejahteraan di antara provinsi di dalam koridor;
- Pertumbuhan tidak merata sepanjang rantai nilai, kemajuan kegiatan ekonomi manufaktur tidak diikuti
- kemajuan kegiatan-kegiatan ekonomi yang lain;
- Kurangnya investasi domestik maupun asing;
- Kurang memadainya infrastruktur dasar dan belum terintegrasi satu dengan yang lainnya.
- Kurangnya kebutuhan pasokan gas sebagai sumber energi.

PDRB Per Kapita Berdasarkan Harga Konstan Tahun 2010 dan Laju Pertumbuhan di Tahun 2003 – 2010 untuk Kabupaten/Kota di Koridor Ekonomi Jawa

Gambar 3.C.1

Persebaran PDRB per Kapita Atas Dasar Harga Berlaku dan Tingkat Pertumbuhan Riil untuk Kabupaten/Kota di Koridor Ekonomi Jawa di Tahun 2010





PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 100 -

Fokus pembangunan ekonomi Koridor Ekonomi Jawa adalah pada Kegiatan Ekonomi Utama Makanan-Minuman, Tekstil, dan Peralatan Transportasi. Selain itu terdapat pula aspirasi untuk mengembangkan Kegiatan Ekonomi Utama Perkapalan, Telematika, Alat Utama Sistem Senjata (Alutsista), dan Jabodetabek Area.

Daya Dukung Wilayah

Air. Ketersediaan air di Koridor Ekonomi Jawa sebesar 39km³/tahun, namun dengantotal populasi mencapai 60 persen daritotal populasi nasional dan juga kontribusi terhadap PDRB nasional sebesar 60persen, menyebabkan kebutuhan air dikoridor Ekonomi Jawa sangat tinggi. Hal ini mengakibatkan koridor Ekonomi Jawa ataupun Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara mengalami defisit air sebesar 69,3 km³/tahun. (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011).

Energi. Cadangan minyak di Koridor EkonomiJawa (Jawa Barat dan Jawa Timur) sebesar 1630,4 MMSTB dan gas sebesar 9,47 TSCF, serta cadangan batubara sebesar 20 Jutaton. Sumber energi terbarukan geothermal di Koridor Ekonomi Jawa memiliki potensi sebesar 10,092 MW yang sebagian besar terdapat di Jawa Barat dengan total potensi 5.838 MW dan Jawa Tengah sebesar 2.009 MW. Selain *geothermal* terdapat potensi tenaga listrik air yang cukup memadai yaitu 4.238 MW. (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2012).

Kesehatan. Angka harapan hidupmasyarakat di Koridor Ekonomi Jawa (70,1 tahun) berada diatas rata-rata nasional (69,4 tahun), walaupun Banten masih berada dibawah rata-rata nasional. Parameter lainnya, seperti kasus TBC yang ditemui di Koridor Ekonomi Jawa mencapai 45 persen daritotal kasus TBC di Indonesia. (Kementerian Kesehatan, 2011).

Lahan. Luas lahan di Koridor Ekonomi Jawa mencakup tujuh persen dari total daratan diIndonesia dengan proporsi hutan hanya 10 persen dari luas daratannya, namun masih terjadi deforestasi mencapai 2,1 persen pertahun. (Kementerian Kehutanan, 2011).



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 101 -

a. Makanan dan Minuman

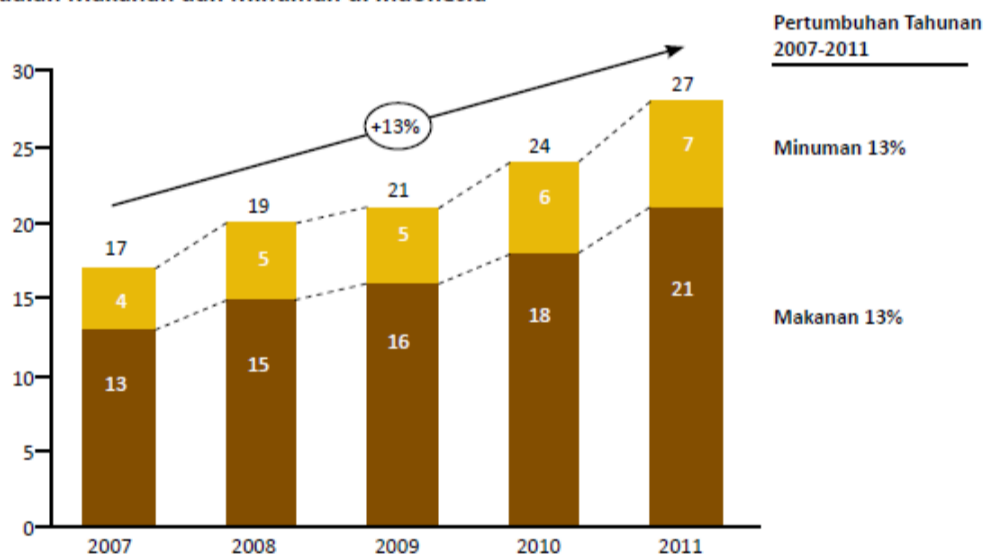
Industri makanan dan minuman adalah kontributor yang cukup signifikan terhadap PDB Indonesia. Pada tahun 2012 nilai produksi industri makanan dan minuman mencapai USD 70 Miliar dan tumbuh rata-rata sebesar 16 persen setiap tahun. Disamping itu, industri makanan dan minuman merupakan industri yang menyerap tenaga kerja paling besar diantara industri manufaktur lainnya. Pada tahun 2010, industri ini mampu menyerap tenaga kerjasebesar 3,6 Juta orang atau terjadi peningkatan sebesar 3,28 persen dibandingkan dengan tahun 2009.

Kinerja lainnya dari industri makanan dan minuman ditunjukkan oleh peningkatan nilai ekspor dari industri ini pada tahun 2011. Selama periode tersebut, nilai ekspor dari industri makanan-minuman mencapai USD 13,73 Miliar terjadi peningkatan sebesar 48 persen dibandingkan dengan tahun sebelumnya yang hanya mencapai USD 9,26 Miliar.

Gambar 3.C.2

Total Penjualan Makanan dan Minuman di Indonesia

Total Penjualan Makanan dan Minuman di Indonesia



Sumber : Euromonitor, 2013

Produksi industri makanan dan minuman menyumbang sekitar 3,9 persen dari total produksi manufaktur di Koridor Ekonomi Jawa. Besarnya produksi yang dihasilkan oleh industri makanan dan minuman tidak terlepas dari banyaknya investasi yang terealisasikan untuk industri tersebut. Investasi pada industri makanan dan minuman tersebut ditargetkan untuk mencapai IDR 14.642 Miliar.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 102 -

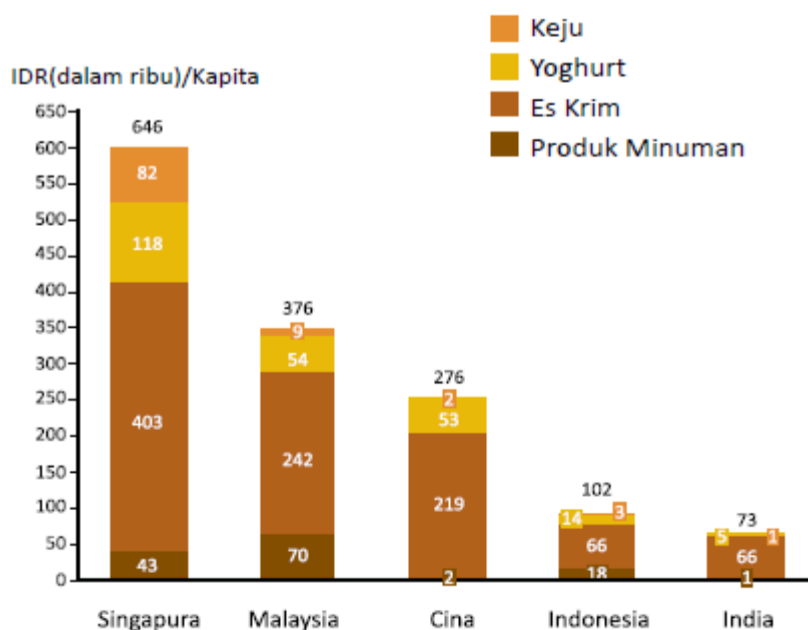
Susu adalah salah satu produk industri makanan dan minuman yang mempunyai potensi untuk dikembangkan karena konsumsi produk susu per-kapita di Indonesia masih sangat rendah dibandingkan dengan Cina, Malaysia, dan Singapura walaupun berada diatas India. Hal ini dapat dilihat sebagai peluang, karenanya penjualan produk susu di Indonesia diproyeksikan akan tumbuh sebesar 17 persen setiap tahunnya.

Walaupun industri makanan dan minuman tumbuh dalam beberapa tahun terakhir, namun terdapat tantangan dalam penyediaan infrastruktur, sumber daya manusia, dan regulasi. Hal ini menghambat industri makanan dan minuman tumbuh dengan optimal sesuai potensinya. Salah satu regulasi yang dianggap cukup menghambat pertumbuhan industri makanan dan minuman adalah pengenaan tarif Bea Masuk Produk terhadap produk makanan dan minuman seperti produk yang berasal dari tepung beras, kentang, susu, dan cokelat, yang lebih rendah dibandingkan dengan tarif Bea Masuk dari bahan bakunya sendiri.

Tantangan regulasi lainnya yang juga dianggap cukup menghambat adalah pengenaan Bea Masuk untuk bahan baku kemasan. Pengenaan Bea Masuk telah mendorong terjadinya kenaikan harga kemasan yang pada akhirnya mendorong kenaikan harga produk dalam kemasan, seperti permen dan biskuit. Dalam hal ekspor, tantangan yang dihadapi adalah biaya transportasi yang tinggi jika dibandingkan dengan margin nilai tambah produk makanan dan minuman yang kecil.

Gambar 3.C.3

Konsumsi Produk Susu di Indonesia



Sumber : Euromonitor, 2013



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 103 -

Strategi yang perlu dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:

- a. Pemenuhan kebutuhan domestik yang diproyeksikan tumbuh dengan pesat, melalui upayalangkah- langkah pemasaran yang lebih efektif;
- b. Peningkatan kemampuan ekspor regional untuk produk dengan nilai tambah tinggi, melalui peningkatan penerapan
- c. Standar Nasional Indonesia (SNI) dengan pemberian “*label*” (*branding*) yang kuat.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk menjalankan strategi tersebut diperlukan langkah-langkah terkait regulasi dan kebijakan sebagai berikut:

- a) Mereformasi kebijakan dan peraturan yang terkait untuk lebih menarik investasi asing ataupun dalam negeri agar Bea Masuk untuk bahan baku tepung beras, kentang, susu, dan coklat lebih rendah dibandingkan dengan Bea Masuk produk hilirnya (Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 241/PMK.011/2011 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor);
- b) Mereview kebijakan untuk penurunan biaya bahan baku kemasan untuk peningkatan daya saing produk kemasan makanan-minuman (PMK Nomor 19/2009 tentang Penetapan Tarif Bea Masuk atas Barang Impor Produk-produk Tertentu dalam rangka penurunan Bea Masuk untuk bahan baku kemasan yaitu *polypropylen* dan *polyethylene*);
- c) Percepatan penerbitan nomor Merk Dagang Dalam Negeri (MD) atau Merk Dagang Luar Negeri (ML) terkait dengan Peraturan Kepala BPOM RI Nomor HK.03.1.5.12.11.09955 tahun 2011.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Pengembangan konektivitas yang diperlukan untuk menunjang Kegiatan Ekonomi Makanan-Minuman di Koridor Ekonomi Jawa adalah sebagai berikut:

- a) Jalan akses menuju kawasan industri di Kabupaten Karawang;
- b) Jalan tol menuju Pelabuhan Tanjung Priok;
- c) Jaringan pipa gas dan pemenuhan kebutuhan gas sebagai sumber energi;
- d) Fasilitas Karantina di pelabuhan belum optimal sehingga menimbulkan tingginya biaya terkait Surat Edaran Balai Besar Karantina Tumbuhan Tanjung Priok Nomor: 530 b/KT-270/L.3.A.2.003.00/09/06, Perihal: Tata Cara Pindah Lokasi Barang Impor.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 104 -

3) SDM dan IPTEK

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Makanan-Minuman memerlukan dukungan langkah-langkah pengembangan SDM dan teknologi seperti:

- a) Penarikan sumber daya manusia yang berkualitas dari dalam dan luar negeri;
- b) Meningkatkan pendidikan dan pelatihan tenaga ahli lokal yang mendukung industri makanan-minuman;
- c) Menyediakan program teknik mesin dan teknik pangan, serta memberikan bantuan pengembangan SMK pelaksana pembelajaran kewirausahaan/*teaching industry* dalam rangka menciptakan SDM berkualitas dari lulusan SMK;
- d) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung kegiatan ekonomi makanan-minuman di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Jawa;
- e) Memaksimalkan produksi dan melakukan ekspansi pasar ke luar negeri melalui pelatihan yang mendukung, seperti: manajemen pengembangan ekspor, strategi penetrasi ke pasar Taiwan, produk makanan-minuman ke pasar Jepang, strategi mewaralaba ke pasar luar negeri, serta kemasan makanan-minuman untuk ekspor;
- f) Meningkatkan penggunaan teknologi di kegiatan ekonomi makanan-minuman melalui pembelian peralatan/mesin untuk mendukung produksi olahan kakao dan mengembangkan *research center*;
- g) Mendorong universitas dengan memberikan dukungan pada jurusan terkait, seperti teknik kimia, teknik industri, dan teknik pangan;
- h) Membuat *community college* serta melakukan penguatan politeknik yang mendukung kegiatan ekonomi makanan-minuman.

b. Tekstil

Industri tekstil adalah salah satu industri penyerap tenaga kerja terbesar di Indonesia (lebih dari 1,5 Jutaorang secara langsung pada tahun 2012 dan diperkirakan menyerap 400.000 tenaga kerja baru pada tahun 2013). Dari jumlah tenaga kerja tersebut, lebih dari setengah (700 ribu orang) bekerja di industri tekstil garmen yang juga merupakan industri padat karya.

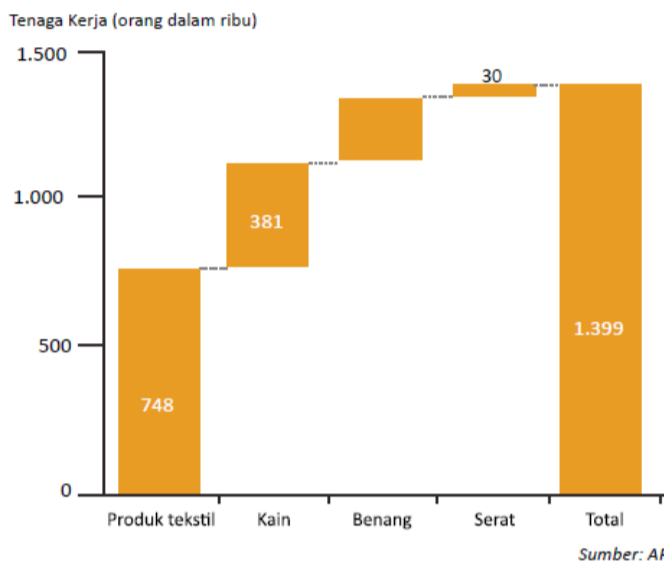


PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 105 -

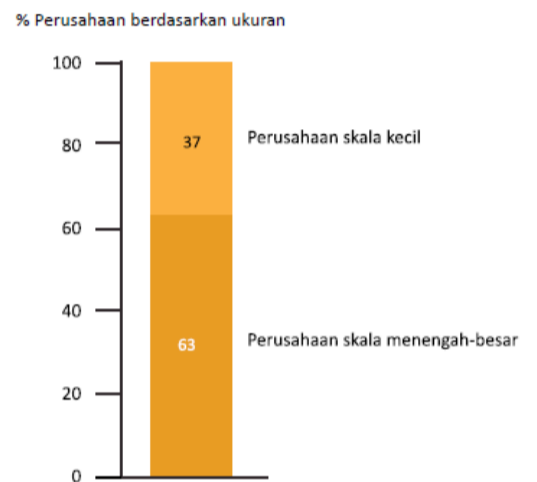
Gambar 3.C.4:

Penyerapan Tenaga Kerja untuk
Setiap Rantai Nilai Kegiatan
Utama Tekstil



Gambar 3.C.5:

Persentase Perusahaan Tekstil
Berdasarkan Ukuran

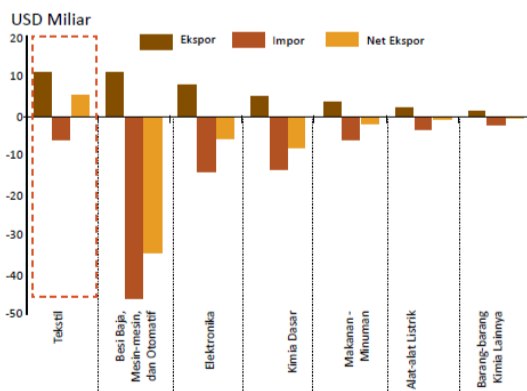


Industri tekstil juga merupakan salah satu sumber devisa yang penting sebagai satu-satunya industri manufaktur non-migas dengan net ekspor positif. Produk tekstil juga merupakan komoditi ekspor terbesar Indonesia ke Amerika Serikat.

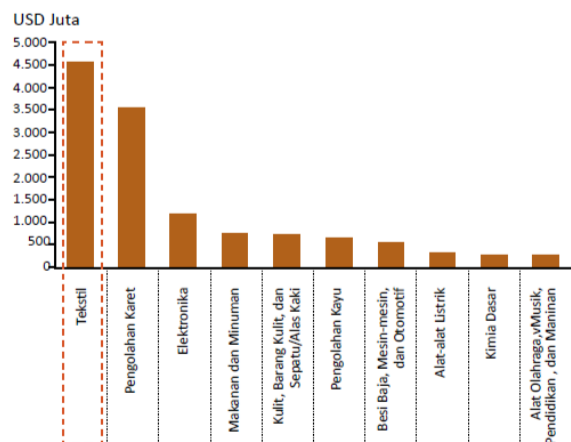
Gambar 3.C.6

Sepuluh Besar Ekspor ke US Berdasarkan Nilai Tahun 2011

Ekspor dan Impor Barang Dagangan Non Minyak dan Gas Indonesia (2011)



10 Besar Komoditi Ekspor Indonesia ke US (2011)



Sumber : Kemenperin, 2013



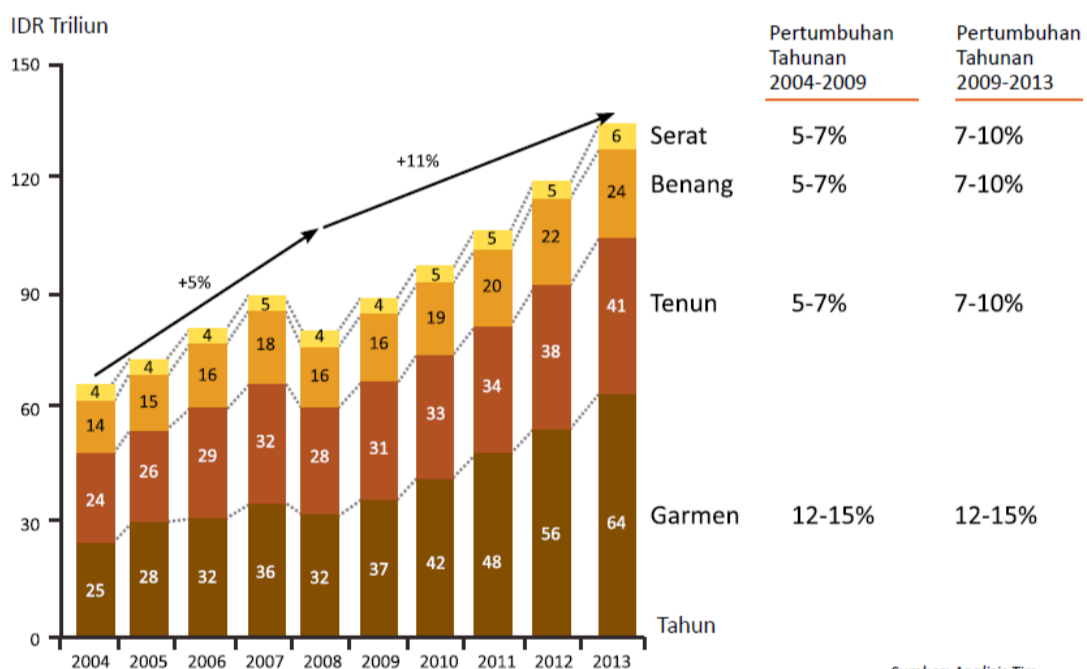
PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 106 -

Pada persaingan global, nilai ekspor tekstil Indonesia ke Amerika dan Jepang terpaut sangat jauh dengan nilai ekspor tekstil Cina ke kedua negara tersebut. Sementara, kebijakan di banyak negara membatasi impor yang didominasi oleh negara tertentu, sehingga hal ini merupakan peluang bagi Indonesia.

Sementara, kontribusi produk tekstil terhadap PDB nasional cukup signifikan, yaitu sebesar 1,93 persen pada tahun 2011, dan pada triwulan I tahun 2012 mencapai 1,86 persen, produk tekstil diperkirakan dapat terus meningkat di masa yang akan datang.

Gambar 3.C.7
Perkiraan Pertumbuhan Industri Tekstil



Sumber: Analisis Tim

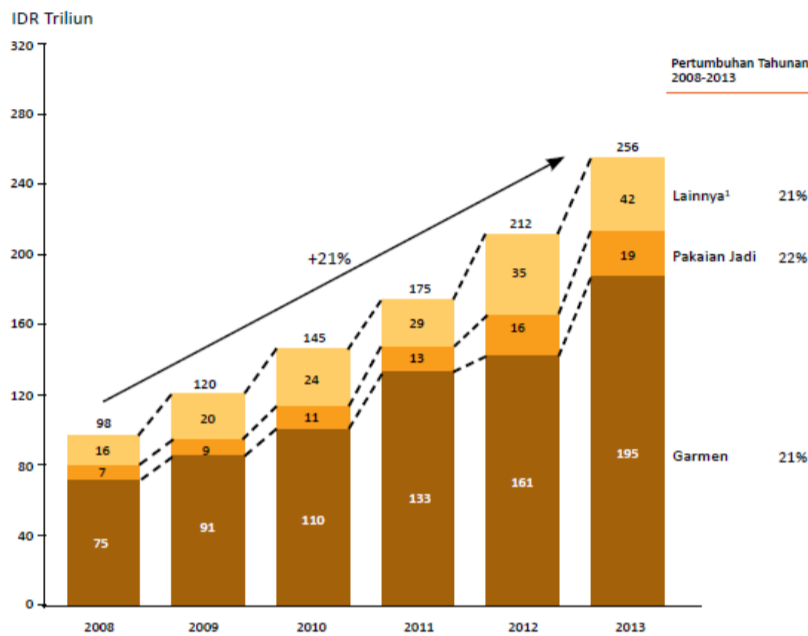
Dari sisi hulu, Indonesia masih mengimpor 90 persen kapas alam bahan baku. Indonesia memiliki iklim yang cocok untuk budi daya kapas, sehingga peluang integrasi ke arah hulu untuk mengurangi ketergantungan impor dan meningkatkan nilai tambah perlu mendapat perhatian lebih lanjut. Dari sisi hilir, saat ini telah mulai berkembang industri desain garmen di Jakarta. Desain adalah kegiatan dengan nilai tambah yang tinggi, sehingga perlu didukung oleh kemampuan desain yang mampu bersaing.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 107 -

Gambar 3.C.8
Total Penjualan Produk Tekstil Sampai pada Konsumen



¹ Lainnya meliputi material pakaian dan pengeluaran untuk pembersihan, perbaikan dan sewa pakaian

Sumber: Euromoni

Secara umum, Industri tekstil merupakan jenis industri yang padat karya, sehingga kemudahan dalam penyerapan tenaga kerja menjadi sangat penting, dan saat ini peringkat Indonesia di bawah Cina, India, dan Thailand.

Secara spesifik, industri tekstil hulu (serat menjadi kain) sebagai jenis industri yang padat modal dan *fulltechnology* sangat memerlukan energi yang besar, sehingga ketersediaan dan harga listrik berpengaruh terhadap tingkat daya saing produk yang dihasilkan (harga listrik Indonesia di atas Cina dan Vietnam).

Hal lain yang menghambat adalah kurang kompetitifnya biaya transportasi melalui pelabuhan, karena tingkat efisiensi pelabuhan Indonesia yang sangat rendah. Waktu *turn around* kapal di pelabuhan Jakarta, Semarang, dan Surabaya adalah 67 jam, 77 jam, dan 38 jam yang jauh lebih lama dibandingkan dengan Singapura yang hanya 26 jam.

Disamping beberapa faktor penghambat pengembangan industri tekstil tersebut di atas, kondisi peralatan industri tekstil juga mempengaruhi produktivitas tekstil selama ini, dimana mayoritas alat tekstil yang dimiliki sudah berusia lebih dari 20 tahun.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

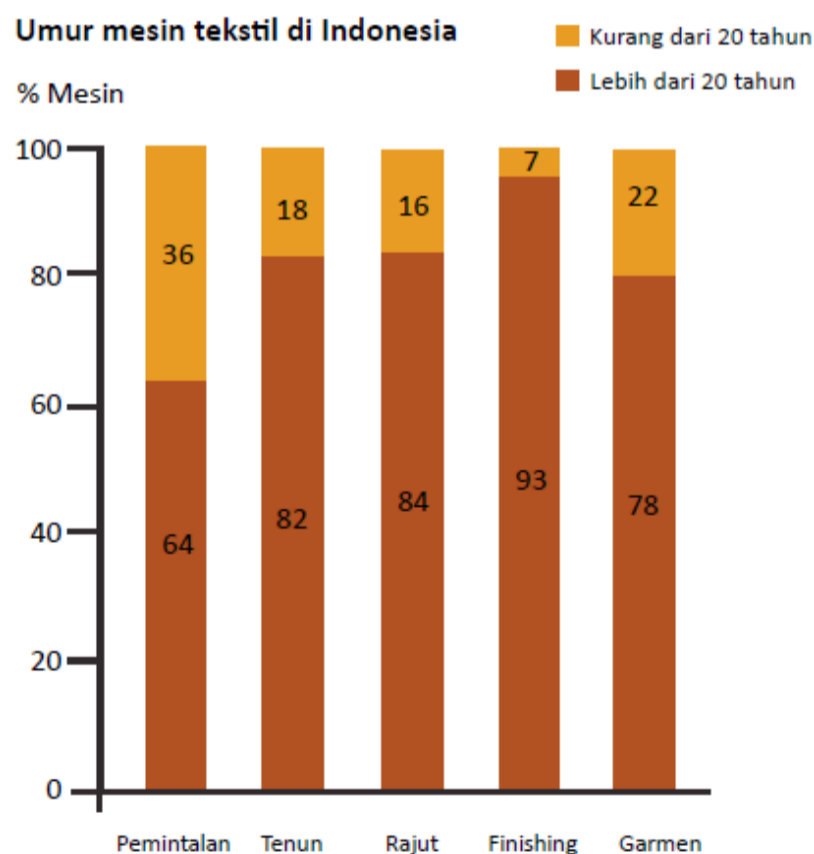
- 108 -

Dalam mengembangkan kegiatan ekonomi ini, perlu dikembangkan strategi agar dapat menangkap kembali pasar domestik dan meningkatkan nilai ekspor dengan menguatkan peran Indonesia sebagai negara tujuan penghasil produk tekstil. Di samping itu juga terdapat peluang untuk memperkuat posisi dalam rantai nilai dari hulu (produksi bahan mentah) hingga hilir (desain-produksi garmen) sehingga tercipta integrasi vertikal serta dapat meningkatkan daya saing.

Sebagian besar produksi tekstil Indonesia terpusat di Koridor Ekonomi Jawa (94 persen), dimana Bandung dan Sukoharjo merupakan *hub* produksi utama, selain industri-industri hulu pembuat serat di Purwakarta, Subang, dan Tangerang.

Gambar 3.C.9

Umur Mesin Tekstil di Indonesia (Tahun 2006)



Sumber: Kementerian Perindustrian, 2006, Analisis Tim



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 109 -

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk lebih meningkatkan Kegiatan Ekonomi Utama Tekstil, terutama di Koridor Ekonomi Jawa, diperlukan dukungan regulasi dan kebijakan berupa:

- a) Peningkatan kerja sama bilateral dengan negara pengimpor tekstil, hal ini didukung oleh adanya kebijakan dibanyak negara yang membatasi impor yang didominasi oleh negara tertentu;
- b) Peninjauan kembali terhadap Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan untuk lebih meningkatkan iklim usaha dan investasi, karena industri tekstil secara umum adalah padat karya;
- c) Penangkapan pasar domestik industri tekstil yang diproyeksikan tumbuh pesat (21 persen);
- d) Peningkatan pengawasan terhadap masuknya produk impor (legal maupun ilegal), khususnya di pelabuhan-pelabuhan ekspor-impor, yang semakin banyak membanjiri pasar lokal, disamping meningkatkan kualitas produk nasional agar dapat menahan arus impor yang cukup besar;
- e) Permohonan insentif pajak karena Industri *Spinning, Weaving, Non Woven, Knitting, Dyeing-Printing-Finishing* dan *Garment* belum masuk dalam daftar bidang usaha yang memperoleh fasilitas pajak dalam rangka investasi terkait PP 52/2011;
- f) Industri dalam Kawasan Berikat harus ekspor 75 persen dari hasil produksinya dan 25 persen untuk pasar dalam negeri terkait PMK Nomor 147 Tahun 2011 Tentang Kawasan Berikat serta revisinya, yaitu PMK Nomor 255/PMK.04/2011;
- g) Pemberian Insentif pada kegiatan ekonomi Hulu Industri Tekstil (yaitu Industri Serat dan industri benang) guna memperkuat daya saing produk industri turunannya, yaitu kain dan pakaian jadi terkait PMK Nomor 130/PMK.011/2011 tentang Pemberian Fasilitas Pembebasan atau Pengurangan Pajak Penghasilan Badan;

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Hal lain yang memerlukan perhatian dalam pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Tekstil adalah peningkatan konektivitas melalui dukungan pelayanan infrastruktur, yang dalam hal ini berupa:

- a) Peningkatan penyediaan produksi dan kelayakan harga listrik (yang dapat bersaing dengan harga listrik di Cindan Vietnam);
- b) Peningkatan efisiensi waktu angkut (waktu *turn around* kapal) melalui pelabuhan-pelabuhan utama, seperti: Jakarta, Semarang, dan Surabaya;



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 110 -

- c) Penurunan biaya angkut (*Terminal Handling Charge*), agar lebih rendah jika dibandingkan Singapura, Filipina, Malaysia, dan Thailand;
- d) Peningkatan akses jalan tol (menuju tol Cikampek di Purwakarta, dan Pelabuhan Tanjung Priok);
- e) Fasilitas Karantina di pelabuhan belum optimal sehingga menimbulkan tingginya biaya terkait Surat Edaran Balai Besar Karantina Tumbuhan Tanjung Priok Nomor: 530 b/KT-270/L.3.A.2.003.00/09/06, Perihal: Tata Cara Pindah Lokasi Barang Impor.

3) SDM dan IPTEK

Kegiatan Ekonomi Utama Tekstil yang padat karya dan juga padat modal serta *full of technology* memerlukan upaya-upaya terkait pengembangan SDM dan IPTEK, yaitu:

- a) Penyediaan dukungan *upgrade* mesin/alat yang sudah tua dan peningkatan teknologi pertekstilan;
- b) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung Kegiatan Ekonomi Utama Tekstil di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Jawa;
- c) Peningkatan inovasi teknologi untuk produk tekstil sehingga dapat meningkatkan penjualan produk tekstil sampai pada konsumen akhir, melalui pelatihan peningkatan kekuatan dan ketahanan degradasi benang kitosan sebagai benang operasi pada pembedahan hewan dan pembuatan benang gelatin sebagai produk tekstil biomaterial melalui proses *wet spinning*, prosedur ekspor;
- d) Penyediaan dan peningkatan jalur vokasi yang tepat (khususnya di bidang desain produk tekstil), seperti: pembuatan *community college* dan pembangunan politeknik baru di Subang;
- e) Pada tingkat universitas, diberikan dukungan terhadap jurusan-jurusan terkait, khususnya teknik kimia, teknik mesin, dan *design*.

c. Peralatan Transportasi

Industri peralatan dan mesin di Koridor Ekonomi Jawa memiliki potensi yang besar untuk tumbuh. Lebih dari 80 persen kontribusi PDB dari kegiatan ekonomi peralatan dan mesin berasal dari Koridor Ekonomi Jawa. Pada industri peralatan dan mesin, segmen peralatan transportasi merupakan kontributor terbesar.

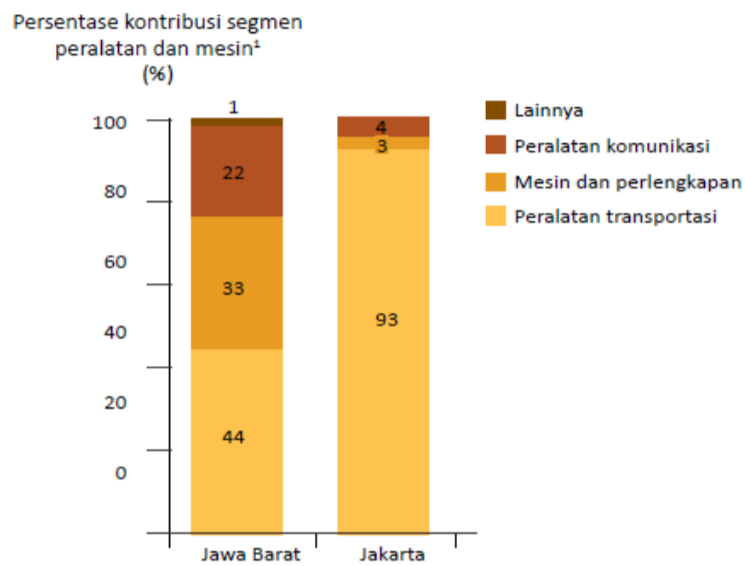


PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 111 -

Gambar 3.C.10

Persentase Kontribusi Segmen Peralatan dan Mesin di Jakarta dan Jawa Barat

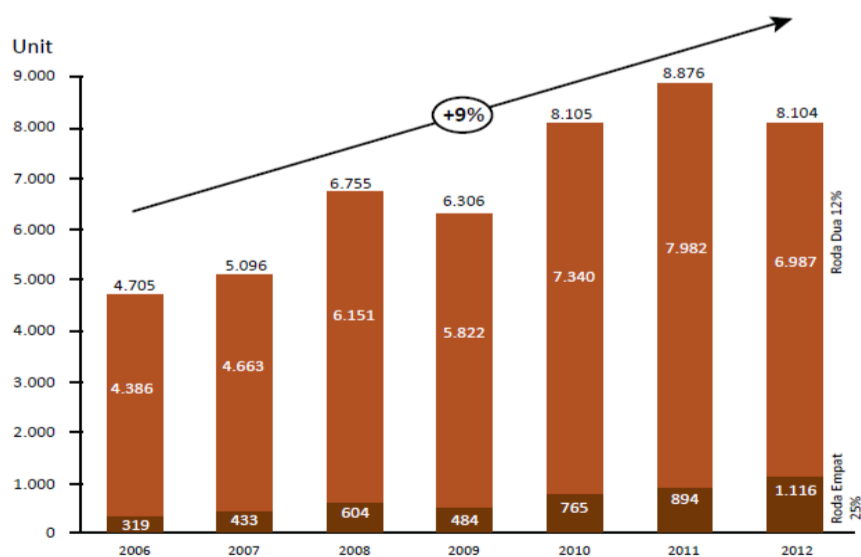


Sumber: BPS, Analisis Tim

Sebagai contoh, 93 persen dari kegiatan ekonomi peralatan dan mesin di Jakarta datang dari segmen peralatan transportasi. Industri peralatan transportasi terkonsentrasi dan membentuk *hub* utama produksi peralatan transportasi di Jakarta, Bogor, Bekasi, dan Karawang (*Greater Jakarta*).

Gambar 3.C.11

Nilai Penjualan Kendaraan Bermotor



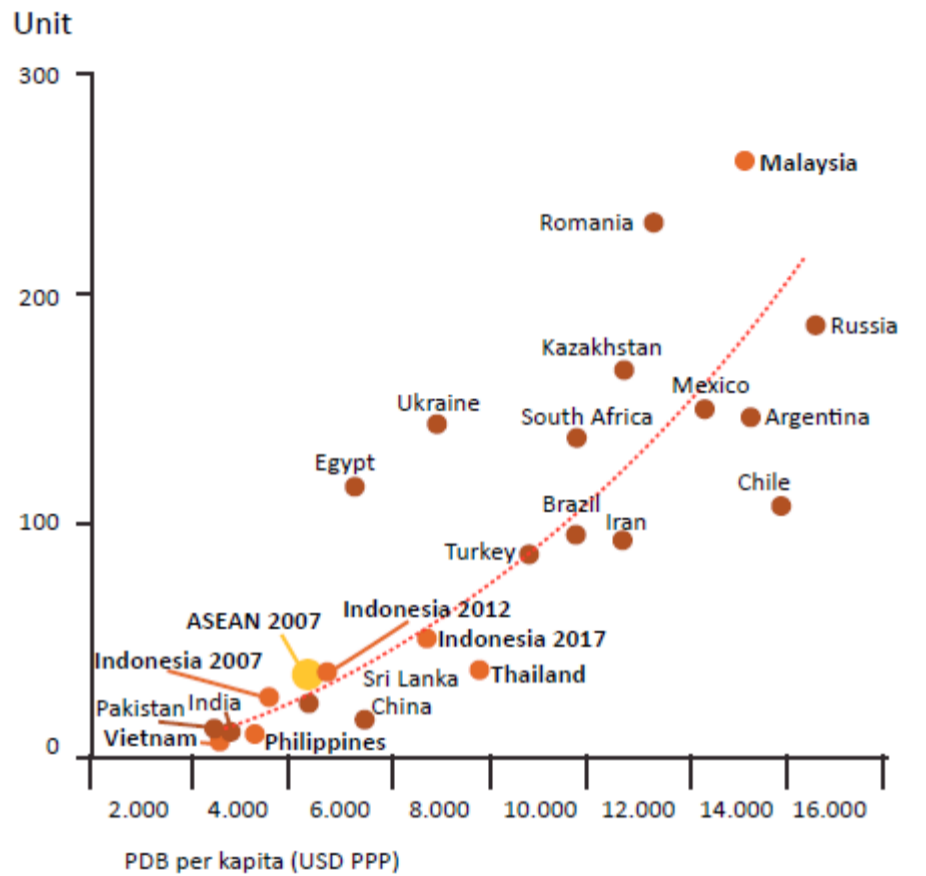
Sumber: AISI dan Gaikindo, 2013



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 112 -

Gambar 3.C.12
Kepemilikan Mobil per 1.000 orang



Catatan: Data dikumpulkan untuk negara-negara dengan PPP per kapita , USD 15,000; negara-negara ASEAN termasuk Indonesia, Thailand, Malaysia, Filipina, dan Vietnam

Sumber: Euromonitor; Data Konsultan; AISI; Analisis Tim

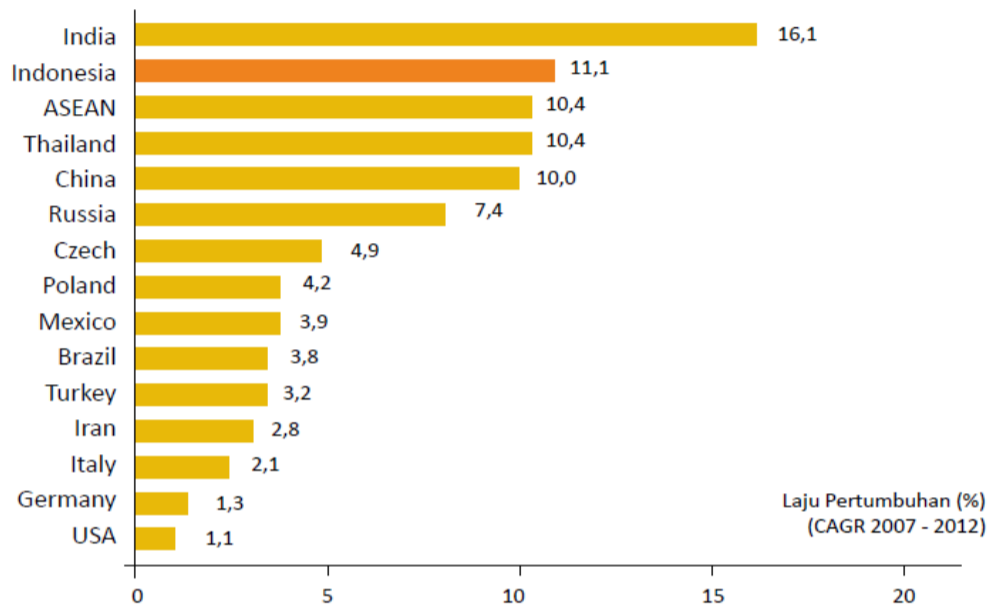
Industri peralatan transportasi berpeluang besar untuk tetap berkembang, karena kepemilikan kendaraan di Indonesia saat ini masih rendah dan diperkirakan akan semakin naik seiring dengan meningkatnya PDB. Lebih jauh, pertambahan penjualan mobil tersebut diharapkan dapat diikuti oleh pertumbuhan produksi industri komponen transportasi.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

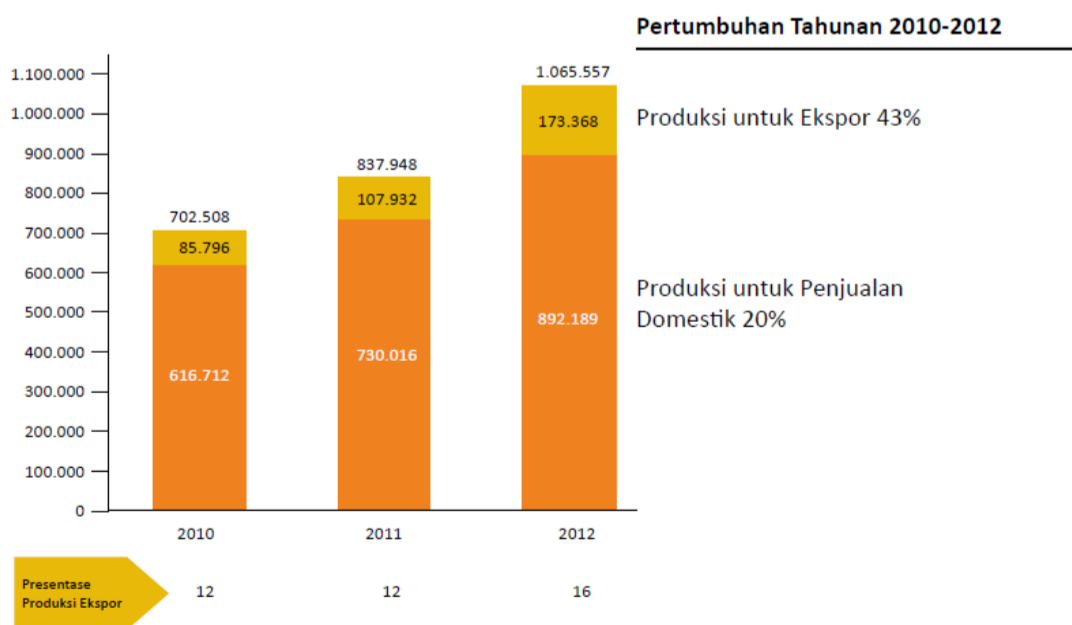
- 113 -

Gambar 3.C.13
Perbandingan Pertumbuhan Produksi Industri
Komponen Transportasi



Sumber: API; Indo

Gambar 3.C.14
Produksi Kendaraan di Indonesia untuk
Ekspor dan Penjualan Dalam Negeri



Sumber: Gaikindo, 2013



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 114 -

Disamping pasar domestik yang besar, Indonesia juga berpeluang untuk meningkatkan ekspor kendaraan. Meskipun produksi untuk ekspor belum besar dalam beberapa tahun terakhir ini, namun produksi untuk ekspor bertumbuh dua kali lebih cepat daripada penjualan domestik.

Di sisi lain, Kegiatan Ekonomi Utama Peralatan Transportasi menghadapi sejumlah tantangan dan permasalahan untuk tumbuh dan berkembang. Ketersediaan tenaga listrik merupakan salah satu tantangan yang dihadapi oleh industri ini. Pemadaman berkala dan biaya yang tinggi adalah hambatan yang banyak dikeluhkan pengusaha. Keterbatasan infrastruktur pelabuhan juga berpotensi menghambat perkembangan industri ini. Pengembangan dan pengoperasian *car terminal* di Tanjung Priok dirasakan sebagai hal yang kritis, walaupun dalam jangka menengah diproyeksikan adanya penambahan terminal.

Keterbatasan SDM yang terampil dan berkemampuan juga merupakan hal kritis yang perlu dibenahi dalam rangka menarik lebih banyak *Original Equipment Manufacture* (OEM) untuk berinvestasi di Indonesia.

Secara rinci, permasalahan yang dihadapi oleh industri peralatan transportasi untuk tumbuh dan berkembang dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Regulasi dan kebijakan negara ASEAN lebih mendorong pengembangan industri kendaraan bermotor dan komponennya sehingga impor kendaraan bermotor CBU dari ASEAN (Thailand) lebih besar dibandingkan ekspor kendaraan bermotor CBU ke negara ASEAN (Thailand);
- b. Belum adanya insentif khusus bagi pengembangan industri kendaraan bermotor dan komponennya yang berbasis teknologi masa depan *Fuel Efficient Car*; Kebijakan industri kendaraan bermotor roda dua belum efektif;
- c. Semakin banyaknya komponen kendaraan bermotor yang masuk dari China, Thailand dan India dengan kualitas rendah dan harga murah;
- d. Regulasi/kebijakan yang sekarang berlaku belum dapat menarik minat untuk investasi pengembangan industri otomotif;
- e. Regulasi yang ada saat ini tidak mendukung industri otomotif untuk melakukan ekspor.

Strategi yang dilakukan untuk menjawab permasalahan dan tantangan tersebut berupa:

- a. Meningkatkan kapasitas dalam rangkaantisipasi perkembangan pasar domestik dan ekspor tahun 2015 dan 2025, dengan memberikan prioritas investasi industri kendaraan bermotor tertentu dan komponen utamanya;



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 115 -

- b. Mengembangkan kemampuan rancang bangun kendaraan;
- c. Meningkatkan peran dalam membangun harmonisasi dan standar industri kendaraan bermotor dalam kancah internasional;
- d. Memperbaiki kebijakan insentif investasi;
- e. Memperbaiki kebijakan pengembangan ekspor;
- f. Memperbaiki kebijakan pengembangan pasar domestik.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk mendukung strategi dan upaya penyelesaian berbagai permasalahan tersebut di atas, diperlukan dukungan regulasi dan kebijakan, yaitu:

- a) Memperkuat struktur industri otomotif melalui penambahan jumlah industri komponen utama kendaraan bermotor, *engine*, *drive train*, dan *axle*;
- b) Merevisi aturan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan, serta membangun industri kendaraan bermotor berbahan bakar alternatif;
- c) Berperan aktif dalam kancah global (membangun harmonisasi dan standar industri kendaraan bermotor);
- d) Kebijakan insentif, diusulkan penurunan *tax allowance*, Biaya Masuk (BM) dan PPn;
- e) Kebijakan pengembangan ekspor, diusulkan penurunan Biaya Masuk (BM) dan PPh;
- f) Kebijakan pengembangan pasar domestik, diusulkan penurunan Biaya Masuk (BM), PPn, BBN, PKB;
- g) Diusulkan pemberian insentif pada OEM untuk menjadikan Indonesia sebagai basis produksi;
- h) Dengan adanya AFTA, OEM memiliki kebebasan lebih besar untuk menentukan basis produksi sehingga penguatan hubungan dengan OEM yang ada maupun OEM yang baru adalah hal yang krusial. Perlu diciptakan iklim yang lebih menarik untuk investasi di Indonesia dibandingkan dengan negara lain di Asia Tenggara;
- i) Permohonan Insentif pajak karena industri pembuatan mobil belum masuk dalam daftar bidang usaha yang memperoleh fasilitas pajak dalam rangka investasi terkait Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2011;
- j) Industri dalam Kawasan Berikat harus ekspor 75 persen dari hasil produksinya dan 25 persen untuk pasar dalam negeri terkait PMK Nomor 147 Tahun 2011 Tentang Kawasan Berikat serta revisinya, yaitu PMK Nomor 255/PMK.04/2011.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 116 -

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama transportasi memerlukan dukungan konektivitas atau infrastuktur berupa:

- a) Peningkatan kapasitas dan penyediaan tenaga listrik yang memadai untuk menghindari pemadaman berkala dan dapat menurunkan biaya yang tinggi;
- b) Pengembangan dan pengoperasian terminal khusus kendaraan bermotor di Pelabuhan Tanjung Priok atau dalam jangka pendek dilakukan penambahan terminal;
- c) Jalan akses menuju pabrik di Kawasan Industri Surya Cipta dan Jababeka Karawang;
- d) Jalan tol menuju Pelabuhan Tanjung Priok;
- e) Jaringan pipa gas dan pemenuhan kebutuhan gas;
- f) Fasilitas Karantina di pelabuhan belum optimal sehingga menimbulkan tingginya biaya terkait Surat Edaran Balai Besar Karantina Tumbuhan Tanjung Priok Nomor: 530 b/KT-270/L.3.A.2.003.00/09/06, Perihal: Tata Cara Pindah Lokasi Barang Impor.

3) SDM dan IPTEK

Terkait SDM dan IPTEK untuk pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Peralatan Transportasi, diperlukan langkah-langkah:

- a) Mendorong transfer pengetahuan dan teknologi, untuk menaikkan posisi manufaktur Indonesia dalam rantai nilai yang tidak lagi hanya memproduksi komponen plastik bodi yang sederhana tetapi juga memproduksi komponen elektris dan transmisi yang kompleks;
- b) Meningkatkan kemampuan SDM melalui pembangunan ruang praktek/bengkel SMK dan memberikan bantuan pembelajaran perakitan peralatan otomotif untuk sekolah kejuruan;
- c) Melakukan pembuatan *community college* dan melakukan penguatan di beberapa politeknik untuk akademi;
- d) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung Kegiatan Ekonomi Utama Peralatan Transportasi di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Jawa;
- e) Membuat program yang banyak melibatkan penggunaan teknologi, seperti: pelatihan pemanfaatan teknologi GPS sebagai pembatas daerah operasi kendaraan bermotor dan *pilot project* pengembangan kampas rem serat pulp untuk kendaraan bermotor.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 117 -

d. Perkapalan

Sebagai negara maritim yang mempunyai wilayah perairan yang cukup luas, Indonesia tentunya memerlukan sarana transportasi kapal untuk menjangkau pulau-pulau dan menghubungkan daratan yang satu ke daratan yang lainnya. Disinilah peran kapal sangat dibutuhkan, tidak hanya sebagai sarana transportasi penumpang dan barang, namun juga untuk mendukung sistem pertahanan di wilayah perairan Indonesia.

Dalam kurun waktu lima tahun terakhir, industri perkapalan di Indonesia menunjukkan perkembangan yang cukup baik. Pada bulan Maret 2010, Indonesia telah memiliki armada sebanyak 9.309 unit kapal (11,95 Juta *Gross Tonnage*) atau meningkat sebanyak 3.268 unit kapal (54,1 persen) dibandingkan dengan bulan Maret 2005 yang hanya memiliki 6.041 unit kapal (5,67 Juta *Gross Tonnage*) (IPERINDO, 2011). Peningkatan ini merupakan dampak dari diberlakukannya asas cabotage yaitu angkutan dalam negeri 100 persen diangkut oleh Kapal Berbendera Indonesia.

Dalam skala nasional, tantangan utama yang dihadapi oleh industri perkapalan adalah meningkatkan kapasitas industri galangan kapal nasional dalam membuat kapal. Hal ini merupakan konsekuensi dari diberlakukannya asas cabotage yang dinilai oleh sejumlah kalangan terlalu cepat dan kurang sejalan dengan kemampuan industri dalam negeri untuk membuat kapal.

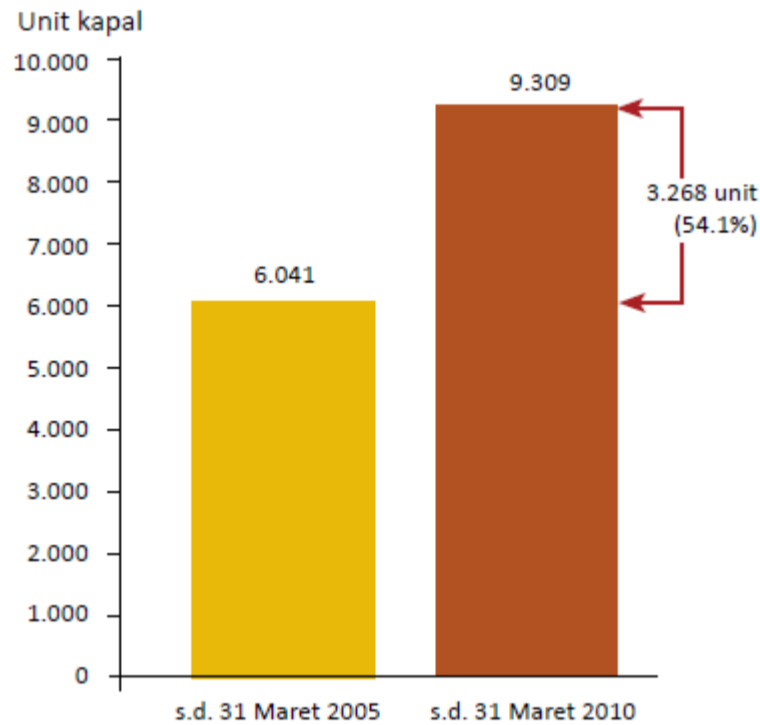


PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 118 -

Gambar 3.C.15

Peningkatan Jumlah Armada Niaga Nasional
Berbendera Indonesia (Posisi Maret 2005 vs Maret 2010)



Sumber: IPERINDO; 2011

Dalam skala internasional, tantangan utama yang dihadapi adalah meningkatkan peranan Indonesia dalam pembangunan kapal di dunia. Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia, namun posisi Indonesia dalam peranan pembangunan kapal di dunia masih jauh di bawah Vietnam. Saat ini Indonesia berada di posisi ke-18, sementara Vietnam berada di posisi ke-5. Posisi puncak dipegang oleh Cina, disusul oleh Korea Selatan dan Jepang (Investor Daily, 2009; IPERINDO, 2011).

Strategi yang dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:

- Peningkatan pendayagunaan kapal hasil produksi dalam negeri;
- Peningkatan kapasitas dan kemampuan industri perkapalan;
- Pengembangan industri pendukung perkapalan (komponen perkapalan); dan
- Peningkatan dukungan kegiatan ekonomi perbankan terhadap industri perkapalan.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 119 -

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk dapat mendukung pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perkapalan di Koridor Ekonomi Jawa, sama halnya dengan Koridor Ekonomi Sumatera, diperlukan dukungan regulasi dan kebijakan terkait sebagai berikut:

- a) Meningkatkan jumlah dan kemampuan industri galangan kapal nasional dalam pembangunan kapal sampai dengan kapasitas 50.000 DWT (*Dead Weight Tonnage*), sementara galangan kapal yang memiliki fasilitas produksi berupa *building berth/graving dock* yang mampu membangun/mereparasi kapal sampai dengan kapasitas 300.000 DWT diarahkan pengembangannya di luar Koridor Ekonomi Jawa atau Koridor Ekonomi Sumatera;
- b) Memberikan prioritas bagi pembuatan dan perbaikan di dalam negeri untuk kapal-kapal di bawah 50.000 DWT;
- c) Meninjau kembali Keputusan Presiden Nomor 22 Tahun 1998 tentang Impor Kapal Niaga dan Kapal Ikan dalam Keadaan Baru dan Bukan Baru, dalam rangka pendayagunaan industri galangan kapal nasional beserta industri pendukungnya;
- d) Memberikan prioritas bagi pembuatan kapal-kapal penunjang eksplorasi dan eksploitasi minyak dan gas yang sudah mampu dibuat di dalam negeri, kecuali untuk jenis kapal tipe C;
- e) Menetapkan tingkat suku bunga dan kolateral yang wajar untuk pinjaman dari bank komersial serta Menata ulang kebijakan pengenaan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dari hulu hingga hilir di industri perkapalan dalam rangka memangkas ongkos produksi;
- f) Menata ulang kebijakan penetapan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BM DTP) bagi industri perkapalan dimana BM DTP hanya ditujukan bagi komponen perkapalan yang belum diproduksi di Indonesia;
- g) Pemutakhiran Penerbitan Peta Persebaran Ranjau Laut di Indonesia oleh TNI Angkatan Laut.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Upaya pengembangan industri perkapalan di Koridor Ekonomi Jawa memerlukan dukungan konektivitas (infrastruktur) berupa:

- a) Pembangunan dermaga, fasilitas *break water*, jalur akses utama dan jalur akses terminal pada pelabuhan-pelabuhan maupun kawasan yang dimanfaatkan untuk kegiatan industri perkapalan;
- b) Penyediaan pembangkit listrik;
- c) Penyediaan instalasi pengolahan air bersih dan fasilitas pengolahan limbah;



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 120 -

3) SDM dan IPTEK

Upaya pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perkapalan perlu juga didukung oleh pengembangan SDM dan IPTEK, berupa:

- a) Peningkatan fasilitas yang dimiliki oleh laboratorium uji perkapalan agar sesuai dengan standar *International Maritime Organization* (IMO);
- b) Pengadaan pelatihan secara periodik yang ditujukan kepada tenaga kerja di industri perkapalan;
- c) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung kegiatan ekonomi perkapalan di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Jawa;
- d) Peningkatan pendidikan dan peningkatan kemampuan SDM perkapalan dengan membangun *community college* dan melakukan penguatan politeknik.

e. Telematika

Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional, telematika telah diakui sebagai industri andalan masa depan. Disamping itu, telematika (ICT) merupakan Meta Infrastruktur yang tepat dan menjadi prasyarat penting untuk menjaga keberlanjutan pertumbuhan ekonomi. Karena itu pengembangan telematika perlu terus dipercepat guna meningkatkan daya saing bangsa dan mewujudkan ekonomi berbasis pengetahuan.

Telematika telah mampu menyediakan jangkauan dan pilihan layanan yang semakin memudahkan berbagai lapisan masyarakat untuk mendapatkan akses komunikasi baik suara, gambar maupun data. Saat ini, kecuali Koridor Ekonomi Kepulauan Papua dan Maluku, seluruh kota besar di Koridor Ekonomi Jawa dan pulau-pulau utama lainnya telah dijangkau oleh *backbone* jaringan serat optik. Sementara itu, pasar produk telematika juga semakin membesar setiap tahunnya. Pada tahun 2009, pasar produk meliputi produk *Hardware* USD 979,9 Juta, *Consulting* USD 211,7 Juta, *Software* USD 110,3 Juta (HP Indonesia, 2009).

Namun demikian untuk mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi di masa depan, pengembangan infrastruktur telematika perlu disesuaikan dengan kecenderungan internasional dan perkembangan teknologi baru yang tersedia. Untuk itu pemerintah Indonesia telah menargetkan pembangunan *National Broadband Network* (NBN) dalam kurun waktu 2012 – 2015.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

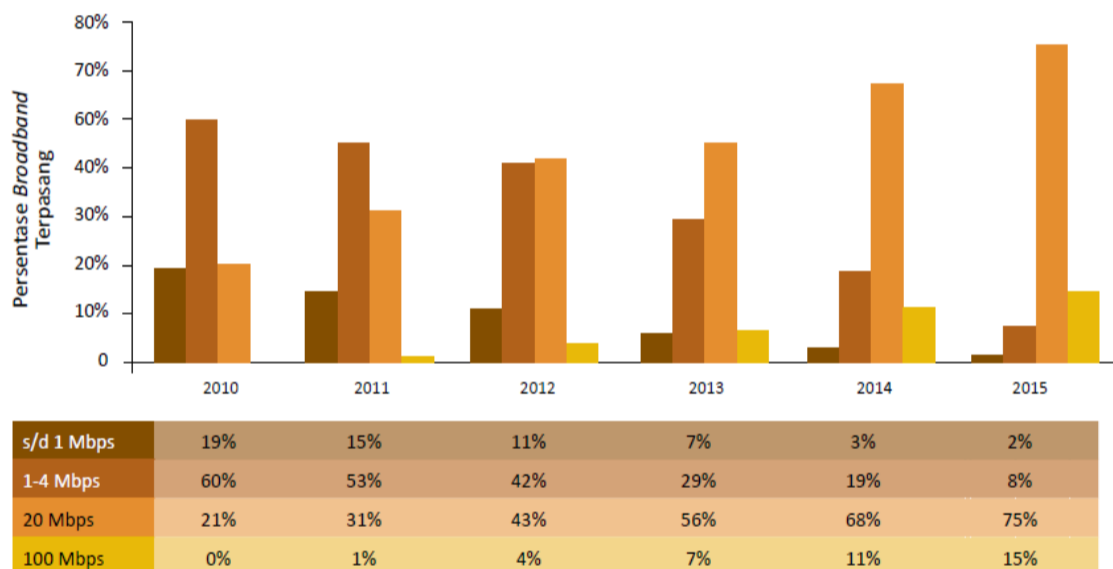
- 121 -

Hal ini sejalan dengan studi Bank Dunia (2009) yang menyatakan bahwa untuk negara berkembang setiap 10 persen peningkatan penetrasi broadband dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi sebesar 1,38 persen. Sebagai salah satu kegiatan ekonomi utama nasional, pengembangan NBN diintegrasikan ke dalam MP3EI.

Gambar 3.C.16

Target Transformasi Akses Wireline 2010-2015

Persentase Kapasitas Broadband Terpasang



Sumber: Telkom Indonesia, 2011

Sasaran yang hendak dicapai dalam pengembangan infrastruktur telematika adalah mewujudkan NBN yang berangkat dari pengembangan jaringan Telkom *Super Highway* dan jaringan operator lainnya yang sudah ada saat ini. Dengan pengembangan telematika ini, pada tahun 2014 ditargetkan 8 persen dari seluruh rumah tangga atau 30 persen dari seluruh penduduk sudah memiliki akses *broadband*.

Namun demikian pembangunan NBN ke depan untuk memacu pertumbuhan ekonomi juga harus disinkronkan dengan upaya merevitalisasi industri telematika dalam negeri, mengingat selama ini kemajuan Kegiatan Ekonomi Utama Telematika sebagian besar masih bergantung kepada barang impor.

Data Kementerian Komunikasi dan Informatika menunjukkan bahwa perkembangan infrastruktur telematika mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dengan belanja modal (CAPEX) perangkat telematika sekitar IDR 40 Triliun pada kurun waktu 2004 – 2005 dan jumlah ini semakin meningkat dari tahun ke tahun, terlebih dengan tumbuhnya kebutuhan atas kapasitas *broadband* nasional.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 122 -

Gambar 3.C.17
Target Layanan Telematika Nasional

	2008	2009	2010		2014
Jumlah Penduduk (juta)	238	240	242		252
Jumlah Rumah Tangga (juta)	61	62	63		66
Jumlah Pelanggan <i>Broadband</i> (juta)	0,41	0,85	1,25		19,7
Penetrasi BB (% Rumah Tangga)	0,2%	0,4%	0,5%	TARGET PENETRASI BROADBAND	8%
Penetrasi BB (% Penduduk)	0,7%	1,4%	2%		30%

Struktur industri telematika dapat digambarkan dalam bentuk layers, dimana industri yang berada di lapisan atas bertumpu pada keberadaan industri di lapisan bawahnya, (Struktur Lapisan Industri Telematika) seperti gambar di samping.

Berdasarkan pertimbangan posisi strategis, kesiapan *stakeholder* dalam negeri, nilai, serta jadwal pelaksanaan, maka sangat diharapkan keberpihakan Pemerintah untuk mendukung sepenuhnya industri dalam negeri yaitu:

- Industri Manufaktur Perangkat, pabrikasi perangkat terminal di semua Koridor Ekonomi dan *industry chipset* dipusatkan di Koridor Ekonomi Jawa.
- Industri Jasa Berbasis Pengembangan Ekosistem, yaitu jasa profesional dan konsultasi, *market research*.
- Industri Konten dan Aplikasi, yang menunjang aplikasi pada kegiatan-kegiatan ekonomi produktif seperti agro industri, pariwisata, perikanan, pertambangan, dan industri kreatif (iklan, animasi, *games*, dan *cloud application*).
- Ekosistem Riset dan Inovasi yang mendukung perkembangan industri dan disinkronkan dengan prioritas serta kebutuhan pengguna di setiap Koridor Ekonomi.

Dalam hal industri manufaktur perangkat telematika, terdapat keterkaitan antara hulu-hilir. Sektor hulu dari industri manufaktur perangkat telematika ini adalah pengembangan dan inovasi dan pada sektor hilir merupakan *finished product* berupa perangkat telematika. Perangkat ini tidak hanya terbatas pada *small/hand-held devices*, *base station*, komputer, maupun alat elektronik, melainkan termasuk perangkat penunjang operator telekomunikasi (infrastruktur telekomunikasi).



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 123 -

Tantangan utama yang dihadapi oleh industri telematika adalah menyiapkan industri telematika untuk menghadapi persaingan pasar bebas 2014. Pada tahun 2014, di samping Indonesia yang menargetkan penetrasi broadband 30 persen, negara-negara lain juga menargetkan peningkatan penetrasi broadband yang besar seperti: Korea 93 persen, Singapura 87 persen, Malaysia 73 persen, dan Taiwan 57 persen.

Gambar 3.C.18
Struktur Lapisan Industri Telematika



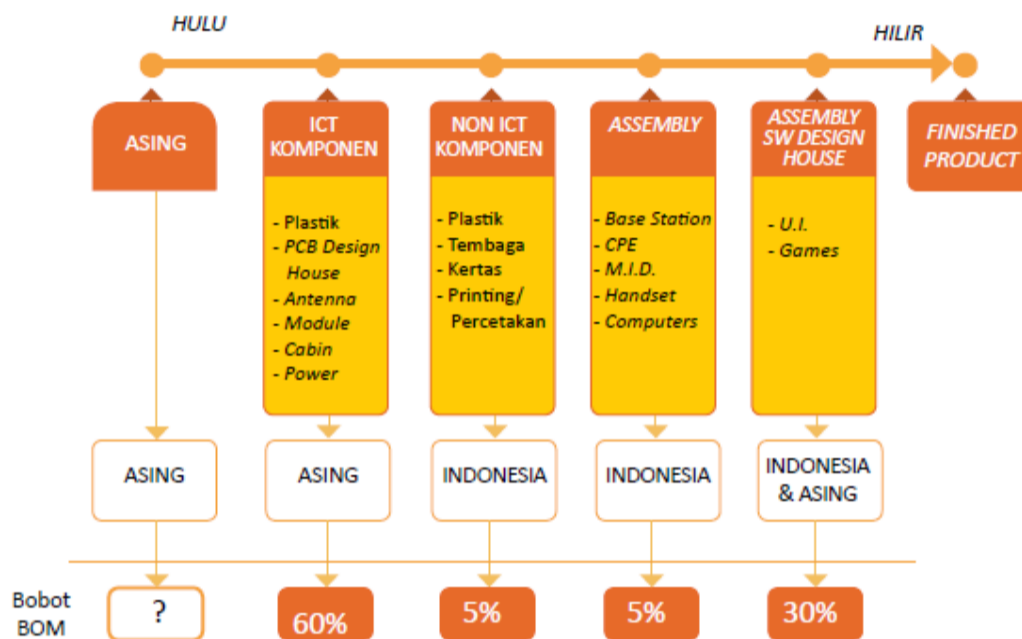


PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 124 -

Gambar 3.C.19
Keterkaitan Industri Hulu-Hilir Industri Telematika

Arus Hulu-Hilir Industri ICT (Kondisi Saat Ini)



Strategi yang dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:

- Harmonisasi kebijakan dan program pemerintah untuk menciptakan suasana yang kondusif guna mendorong perkembangan telematika di Indonesia;
- Mempercepat pemerataan penyediaan infrastruktur dan layanan telematika;
- Memperluas pemanfaatan aplikasi telematika dalam berbagai Kegiatan Ekonomi Utama;
- Memperkuat daya saing industri telematika nasional.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk dapat mendukung strategi umum tersebut, beberapa langkah terkait regulasi dan kebijakan perlu dilakukan, yaitu:

- Evaluasi perhitungan TKDN (Tingkat Kandungan Dalam Negeri) dan pembinaan Industri Dalam Negeri termasuk UKM;
- Pemberian insentif pajak untuk komponen telematika yang tidak dapat diproduksi di Indonesia;
- Penyusunan mekanisme kerjasama antar instansi pemerintah, swasta, dan lembaga penelitian.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 125 -

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Terkait konektivitas atau infrastruktur, pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Telematika juga perlu didukung oleh:

- a) Penyediaan *backbone* dan *lastmile* dengan kapasitas *broadband* yang diperlukan untuk mendukung pelaku bisnis;
- b) Pengembangan sistem komunikasi dan informasi pemerintah yang aman (*secure*) dan terintegrasi.

3) SDM dan IPTEK

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Telematika perlu didukung oleh berbagai kegiatan terkait SDM dan IPTEK, yaitu:

- a) Membangun *data center* dan *data recovery center* berbasis potensi dan SDM dalam negeri;
- b) Mendorong *capacity building* kegiatan ekonomi Telematika di setiap komponen masyarakat, baik pada masyarakat umum, instansi pemerintahan dan pembuat keputusan (*decision maker*);
- c) Memberikan bantuan perakitan peralatan multimedia untuk SMK, melakukan pendirian *community college*, serta melakukan penguatan politeknik, untuk mendorong peningkatan kualitas SDM;
- d) Melakukan pelatihan diklat pembuatan multimedia dan animasi geologi 2D3D.

f. Alutsista

Kemampuan negara menjaga suasana aman kondusif bagi berkembangnya kegiatan ekonomi sangatlah penting. Tugas menjaga keamanan nasional akan semakin mudah jika ada jaminan dukungan kemampuan teknologi industri strategis nasional. Dengan demikian kemampuan teknologi nasional mampu melakukan dua fungsi sekaligus, yaitu: menghasilkan produk-produk alutsista dan mampu menghasilkan produk-produk komersial yang berdaya saing tinggi.

Dalam industri alutsista, terdapat sejumlah program nasional yang melibatkan BUMN sebagai *lead integrator* (penanggungjawab sistem) dan BUMN Industri Strategis sebagai kontraktor *level 1*, *level 2*, dan *level 3* (*tier 1* sampai *tier 3*). Program-program nasional tersebut adalah pembuatan pesawat, roket/rudal, torpedo, kapal perang/selam, kendaraan tempur (ranpur), senjata, dan pembuatan amunisi.

Terdapat sejumlah alasan yang memberikan peluang bagi Kegiatan Ekonomi Utama Alutsista untuk tumbuh dan berkembang di Indonesia, yaitu:



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 126 -

- a. Indonesia memiliki ancaman perbatasan yang cukup tinggi sebagai akibat adanya perbatasan laut dan darat yang cukup luas. Kasus perbatasan di Indonesia sering memicu disharmonisasi hubungan dengan negara tetangga. Bentuk-bentuk pelanggaran yang terjadi sangat kompleks, mulai dari *illegal fishing*, *Illegal mining*, dan *trading* diantaranya berupa penambangan pasir, penebangan kayu, dan sebagainya;
- b. Bentuk-bentuk pelanggaran tersebut menuntut upaya sistematis bangsa dan pemerintah untuk menyelamatkan perairan Indonesia, maupun meningkatkan kemampuan sumber daya untuk memanfaatkan laut Indonesia;
- c. Posisi strategis Indonesia sebagai salah satu poros lalu lintas dunia internasional, menempatkan Indonesia rawan terhadap berbagai ancaman keamanan udara. Isu keamanan udara dengan potensi ancaman di masa mendatang meliputi ancaman kekerasan (pembajakan udara, sabotase obyek vital, teror, dan sebagainya), ancaman pelanggaran udara (penerbangan gelap dan pengintaian terhadap wilayah Indonesia), ancaman sumber daya (pemanfaatan wilayah udara oleh negara lain), dan ancaman pelanggaran hukum melalui media udara (migrasi ilegal dan penyelundupan manusia).

Di sisi lain, Kegiatan Ekonomi Utama Alutsista menghadapi sejumlah permasalahan untuk tumbuh dan berkembang. Hal ini disebabkan, antara lain oleh karena belum optimalnya Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2012 tentang Industri Pertahanan dalam mendukung pengembangan dan pemanfaatan industri pertahanan nasional. Hal tersebut menyebabkan industri dalam negeri belum mampu mendesain sendiri kebutuhan Alutsista/Sarana Pertahanan TNI.

Pengembangan kegiatan alutsista hingga tahun 2025 menekankan pada peningkatan pemenuhan kebutuhan Alutsista/Sarana Pertahanan TNI dan Almatsus POLRI. Hal ini dilakukan melalui strategi: sinkronisasi pemenuhan kebutuhan alutsista dengan kemampuan industri dalam negeri, percepatan proses alih teknologi (*transfer of technology*) untuk pembangunan infrastruktur dan meningkatkan kandungan lokal serta kerjasama produksi (*joint production*), dan mendorong kegiatan ekonomi dalam negeri.

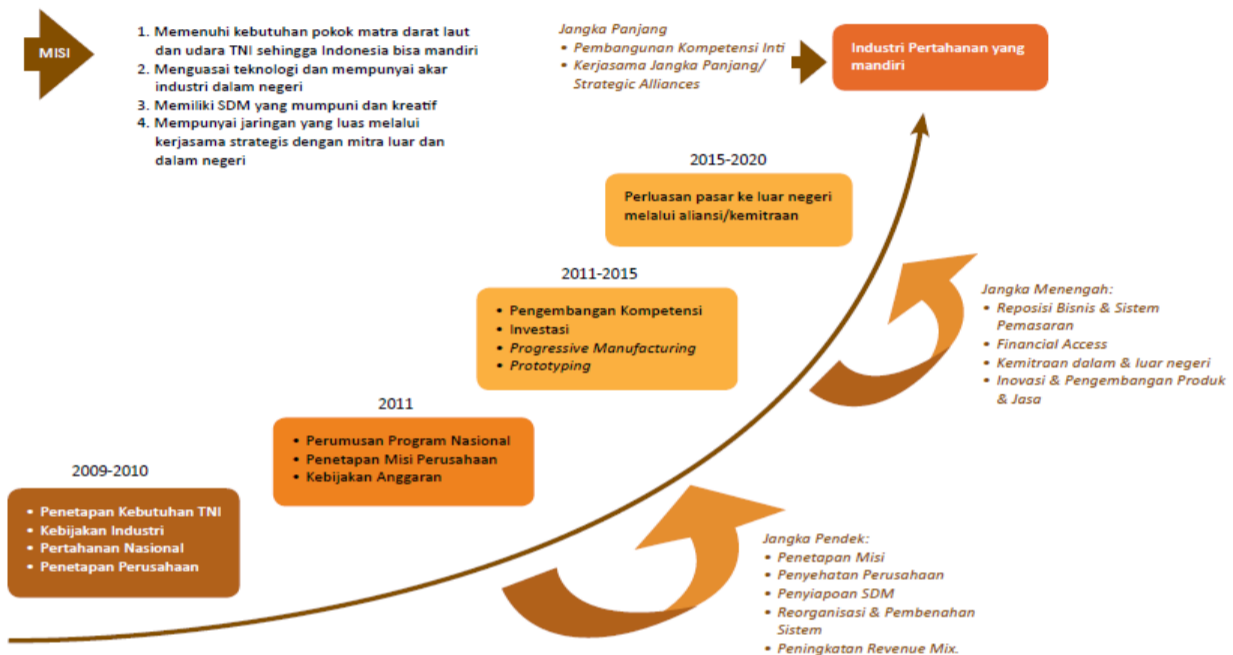


PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 127 -

Gambar 3.C.20

Industri Strategis Pertahanan sampai dengan 2025



1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk dapat mendukung strategi umum tersebut, terdapat beberapa hal terkait regulasi dan kebijakan yang harus dilakukan, yaitu:

- a) Mengoptimalkan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2012 terkait pengembangan dan pemanfaatan industri strategis untuk pertahanan;
- b) Percepatan penetapan Instruksi Presiden (Inpres) yang dapat dijadikan dasar oleh kementerian yang membidangi urusan pertahanan dan keamanan, kementerian yang membidangi urusan perindustrian, kementerian yang membidangi urusan perencanaan pembangunan nasional, dan kementerian yang membidangi urusan keuangan dalam melaksanakan pembangunan *propellant*;
- c) Peningkatan kerjasama dengan mitra luar negeri serta peningkatan keterlibatan SDM Indonesia dalam pembangunan desain bersama pesawat tempur KFx;
- d) Industri dalam Kawasan Berikat harus ekspor 75 persen dari hasil produksinya dan 25 persen untuk pasar dalam negeri terkait PMK Nomor 147 Tahun 2011 tentang Kawasan Berikat serta revisinya, yaitu PMK Nomor 255/PMK.04/2011.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 128 -

2) SDM dan IPTEK

Untuk mendukung pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Alutsista, diperlukan pembangunan pusat riset dalam rangka meningkatkan kemampuan teknologi dan produksi alutsista dan penyiapan SDM.

g. Industri Dirgantara

Disamping produk-produk yang terkait dengan pertahanan-keamanan, produk-produk komersial yang berdaya saing tinggi, juga merupakan bagian produk lain yang dihasilkan oleh industri strategis nasional dan dimasukkan dalam kelompok Kegiatan Ekonomi Utama Alutsista adalah produksi alat angkutan penumpang udara.

Pada kondisi geografis yang sukar terhubung dengan moda angkutan darat dan laut, maka satu-satunya moda angkutan yang dapat melayani daerah tersebut adalah moda angkutan udara apabila daerah tersebut memiliki prasarana angkutan udara atau akan dipersiapkan kebutuhan prasarana tersebut.

Pemilihan moda transportasi merupakan suatu alternatif dalam upaya memperlancar arus manusia, barang dan informasi dari suatu daerah atau wilayah ke daerah atau wilayah lain. Moda angkutan udara merupakan salah satu kebutuhan akan moda transportasi terkait dengan aspek guna waktu (*time utility*) sebagai sarana perpindahan manusia, barang dan informasi pada suatu daerah atau wilayah ke daerah atau wilayah lain.

Terselenggaranya angkutan udara perintis merupakan tugas pemerintah dengan pertimbangan bahwa penyelenggaraan angkutan udara pada rute tersebut secara ekonomi belum menguntungkan sehingga dalam pelaksanaan angkutan udara perintis yang dilakukan oleh operator nasional akan memperoleh kompensasi berupa subsidi untuk menjamin kelangsungan pelayanan angkutan udara perintis.

Gambar 3.C.21
Strategi Pengembangan Industri Kedirgantaraan



Tantangan Utama yang dihadapi industri dirgantara Nasional adalah sebagai berikut:

- a. Pasar untuk produk kelas *Feeder* (19 penumpang) dan *Commuter Regional* (30 sampai 50 penumpang) sangat besar. Hampir seluruh industri penerbangan dunia berkompetisi merebut pasar Indonesia;
- b. Bahan produk pesawat yang dimiliki Industri Indonesia, merupakan bahan produk era 1970-an dan 1980- an dan hingga saat ini belum ada produk pengganti;
- c. Rendahnya komitmen penggunaan produk dalam negeri;
- d. Tidak Memiliki Fasilitas *Customer Financing* dan *Leasing* seperti Industri pesawat terbang lainnya;
- e. Pertumbuhan penumpang dan barang terus meningkat, sementara laju angka kecelakaan pesawat terbang di Indonesia masih tinggi;
- f. Pesawat di Indonesia rata-rata telah berusia diatas 20 tahun.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk menjawab berbagai tantangan dalam pengembangan indutri dirgantara nasional tersebut, diperlukan dukungan regulasi dan kebijakan berikut:

- a) Mengembangkan standardisasi dan komponen penerbangan dengan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan alih teknologi;
- b) Mengembangkan industri bahan baku dan komponen untuk mendukung industri dirgantara;



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 130 -

- c) Mengembangkan dan memproduksi pesawat penumpang terutama berkapasitas dibawah 100 penumpang;
- d) Memberikan kemudahan fasilitas pembiayaan dan perpajakan;
- e) Memfasilitasi kerja sama dengan industri sejenis dan/atau pasar pengguna di dalam dan luar negeri;
- f) Memberikan dukungan pembiayaan dari APBN, APBD, dan perbankan dalam negeri dalam pengadaan pesawat produksi nasional;
- g) Kontrak *multiyears* dapat dimanfaatkan para operator penerbangan perintis untuk membeli pesawat berkapasitas 19 penumpang;
- h) Menetapkan kawasan industri penerbangan terpadu.

2) SDM dan IPTEK

Upaya mendukung industri dirgantara nasional terkait pengembangan SDM dan IPTEK dilakukan melalui:

- a) Pengembangan riset pemasaran dan rancang bangun yang layak jual;
- b) Peningkatan SDM Industri Kedirgantaraan.

h. Jabodetabek Area

Jabodetabek Area mencakupi 3 provinsi (yaitu DKI Jakarta, Banten, dan Jawa Barat) dan 12 kabupaten/ kota yang mengendalikan sekitar 60 persen aktivitas ekspor-impor nasional serta lebih dari 85 persen pengambilan keputusan yang terkait dengan 85 persen atau lebih masalah-masalah keuangan nasional.

Berdasarkan data penduduk terakhir, jumlah populasi yang berada di area Jabodetabek ini sekitar 28 Juta jiwa (2010) atau lebih dari 12 persen penduduk nasional. Jabodetabek Area merupakan wilayah perkotaan terbesar di wilayah Asia Tenggara. Diperkirakan lebih dari 30 persen penduduk Jabodetabek memiliki pendapatan lebih dari IDR 50 Juta atau sekitar USD 5.000 per tahun.

Terdapat sejumlah tantangan yang dihadapi dalam pengembangan Jabodetabek. Salah satu tantangan yang dihadapi oleh kawasan ini adalah tingginya kemacetan lalu lintas yang disebabkan karena kapasitas jalan saat ini berada dibawah kapasitas yang diperlukan untuk menampung pergerakan kendaraan bermotor. Kecepatan pertumbuhan kendaraan bermotor jauh lebih tinggi dibandingkan dengan kecepatan pertumbuhan kapasitas jalan.

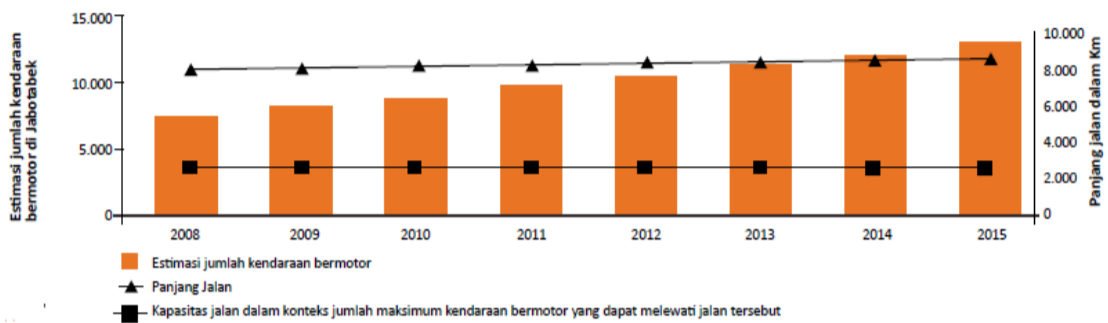


PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 131 -

Gambar 3.C.22

Perbandingan antara Estimasi Jumlah Kendaraan dan Kapasitas Jalan

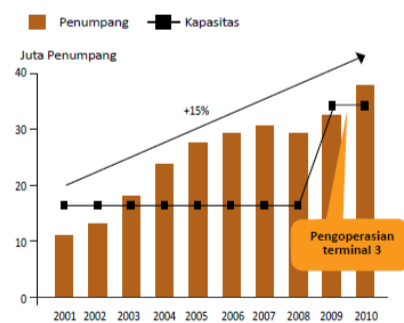


Tantangan lainnya yang dihadapi oleh Jabodetabek Area adalah rendahnya ketersediaan air bersih, kapasitas bandar udara dan pelabuhan yang sudah tidak mencukupi, serta akses menuju bandar udara sering mengalami hambatan karena banjir di musim hujan. Terjadinya banjir disebabkan karena buruknya pengaturan drainase dan penumpukan sampah di sungai-sungai di Jakarta, seperti Sungai Ciliwung, Kali Krukut, dan sebagainya.

Gambar 3.C.23:
Kapasitas Bandar Udara Yang Sudah Tidak Mencukupi Lagi

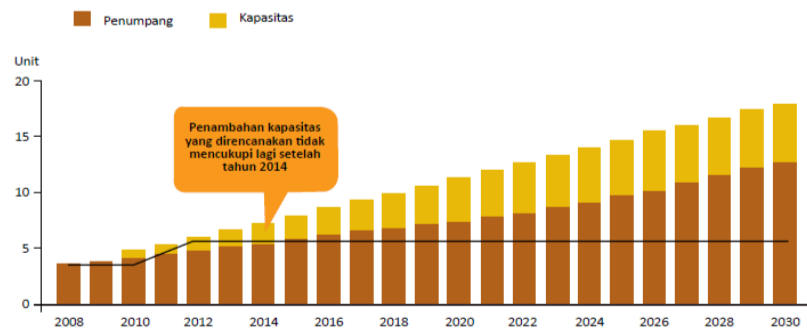
Gambar 3.C.24:
Kapasitas dan Perkiraan Permintaan terhadap Pelabuhan Kontainer di Jakarta

Kapasitas Bandara yang Sudah Tidak Mencukupi Lagi



Sumber: Analisis Tim, Jakarta Globe

Kapasitas dan Perkiraan Permintaan terhadap Pelabuhan Kontainer di Jakarta



Sumber: Indonesia Shipping Support 2010

Strategi yang dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:

- a. Penyebaran beberapa aktivitas bisnis ke luar DKI Jakarta untuk mengurangi kuantitas perjalanan antar pusat-pusat bisnis di internal Jabodetabek;



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 132 -

- b. Pengembangan sistem jaringan transportasi masal non-jalan yang handal, nyaman, aman dan murah, terutama untuk aktivitas ulang-alik dari wilayah pinggiran (diperkirakan akan mengurangi pencemaran udara kawasan ini lebih dari 50 persen) dan karena sekitar 40 persen kendaraan nasional berada di Jabodetabek, maka akan mengurangi secara signifikan besaran subsidi nasional untuk BBM), sehingga jumlah pengurangan subsidi akan dapat dimanfaatkan oleh wilayah-wilayah lain di Indonesia yang lebih membutuhkan;
- c. Pengembangan pola intermoda jaringan transportasi masal yang mudah diakses untuk seluruh aktivitas di sekitar pusat-pusat bisnis dan pemerintahan;
- d. Pengembangan jaringan logistik yang efisien dari pusat-pusat produksi di dalam kawasan maupun dengan pusat-pusat produksi yang memiliki hubungan erat;
- e. Pengembangan sistem jaringan air limbah dan drainase yang dapat mengatasi masalah kualitas lingkungan (penumpukan sampah, kumuh dan banjir).

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk dapat mendukung strategi tersebut, beberapa langkah terkait regulasi dan kebijakan perlu dilakukan, yaitu:

- a) Menata manajemen pola penanganan transportasi kedalam satu kelembagaan di tingkat pemerintah pusat;
- b) Membangun Kawasan Maja di Tangerang dalam rangka penyebaran beberapa aktivitas ke luar DKI Jakarta dan memberikan insentif untuk mendorong terjadinya penyebaran tersebut;
- c) Mendorong kerjasama dengan berbagai pihak, baik dengan pelaku domestik maupun masyarakat internasional, melalui mekanisme yang menjunjung profesionalisme;
- d) Menata lingkungan perumahan dan pusat-pusat bisnis untuk perbaikan kondisi kosmik mikro melalui penyediaan areal hijau;
- e) Memperluas area industri sampai dengan sebelah timur Jakarta, termasuk mengembangkan *smart community*.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Terkait dengan konektivitas (infrastruktur), upaya pengembangan Jabodetabek area dapat dilakukan dengan:

- a) Mengembangkan Bandar Udara Soekarno Hatta;
- b) Mengembangkan Pelabuhan Tanjung Priok;



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 133 -

- c) Mengembangkan jaringan transportasi massal kereta api dari kawasan pinggiran ke kawasan pusat metropolitan dan didalam kawasan pusat metropolitan;
- d) Membangun *MRT North-South, East-West* untuk mengurangi pencemaran udara dan besaran subsidi nasional untuk BBM;
- e) Membangun *monorail* dan *circular line* Kereta Api Manggarai – Bandar Udara Soekarno Hatta;
- f) Meningkatkan jaringan jalan di Jabodetabek Area, termasuk pembangunan *flyover* dan *underpass*;
- g) Mengembangkan jaringan logistik dari pusat-pusat industri di kawasan pinggiran Jabodetabek untuk perbaikan akses ke Pelabuhan Tanjung Priok, dan Bandar Udara Soekarno Hatta;
- h) Menata sistem pengendalian banjir;
- i) Menata sistem pembuangan limbah padat dan cair dari kawasan-kawasan perumahan dan kawasan kawasan industri, termasuk membangun pengolahan limbah padat dan pembuangan akhir di wilayah Jawa Barat;
- j) Mengembangkan sumber-sumber baru penyediaan air bersih.

i. Kegiatan Ekonomi Lain

Selain Kegiatan Ekonomi Utama yang menjadi fokus Koridor Ekonomi Jawa di atas, terdapat beberapa kegiatan yang dinilai mempunyai potensi pengembangan, seperti Semen, Besi Baja, Tembaga, dan Migas serta Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Kegiatan-kegiatan tersebut diharapkan dapat juga berkontribusi di dalam pengembangan Koridor Ekonomi Jawa secara menyeluruh. Selain itu, juga dikembangkan industri kreatif dan pariwisata yang berbasis UKM di Yogyakarta. Dalam rangka mendukung perkembangan SDM dan IPTEK, Bandung dan Yogyakarta diarahkan sebagai pusat-pusat pendidikan.

2. Investasi

Terkait dengan Pembangunan Koridor Ekonomi Jawa teridentifikasi rencana investasi baru untuk Kegiatan Ekonomi Utama Makanan-Minuman, Tekstil, Peralatan Transportasi, Jabodetabek Area, Perkapalan, Telematika, Alutsista, serta infrastruktur pendukung dengan total IDR 1.730.435 Miliar.

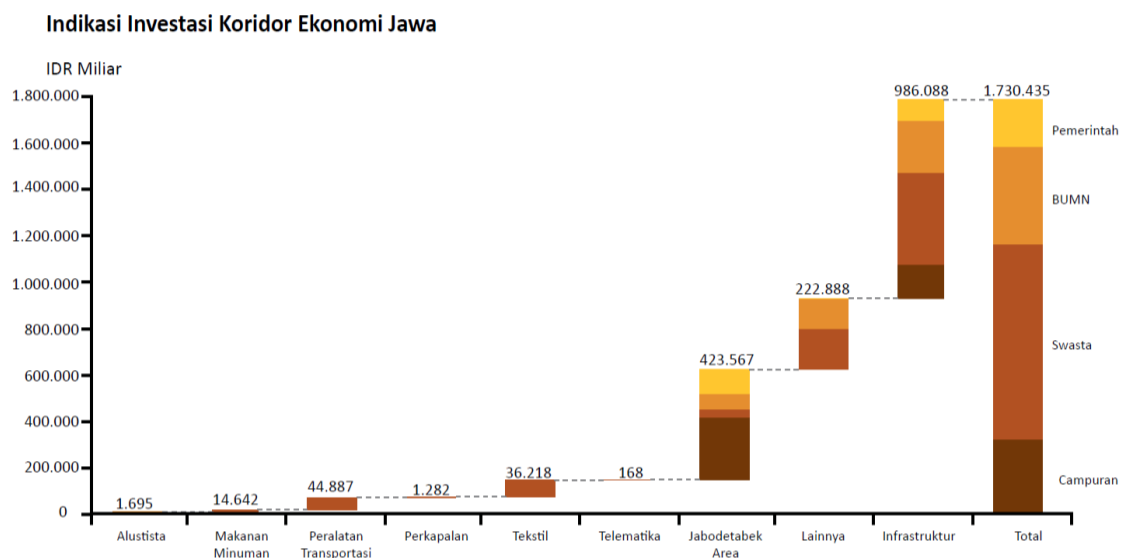


PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 134 -

Berikut ini adalah gambaran umum investasi yang ada di Koridor Ekonomi Jawa:

Gambar 3.C.25
Indikasi Investasi di Koridor Ekonomi Jawa



Sumber: Analisis Tim, 2013

Indikasi investasi yang berhasil diidentifikasi tersebut dihimpun dari dana Pemerintah, BUMN, dan Swasta serta campuran dari ketiganya.

Di samping investasi di atas, ada pula beberapa investasi untuk kegiatan yang bukan menjadi Kegiatan Ekonomi Utama di Koridor Ekonomi Jawa, tetapi menjadi bagian dari 22 Kegiatan Ekonomi Utama seperti, Besi Baja, Tembaga, dan Pariwisata yang difokuskan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) serta Migas dengan jumlah investasi sebesar IDR 204.228 Miliar. Selain itu, ada pula investasi dari beberapa kegiatan di luar 22 Kegiatan Ekonomi Utama yang dikembangkan di MP3EI seperti Semen sebesar IDR 18.660 Miliar.

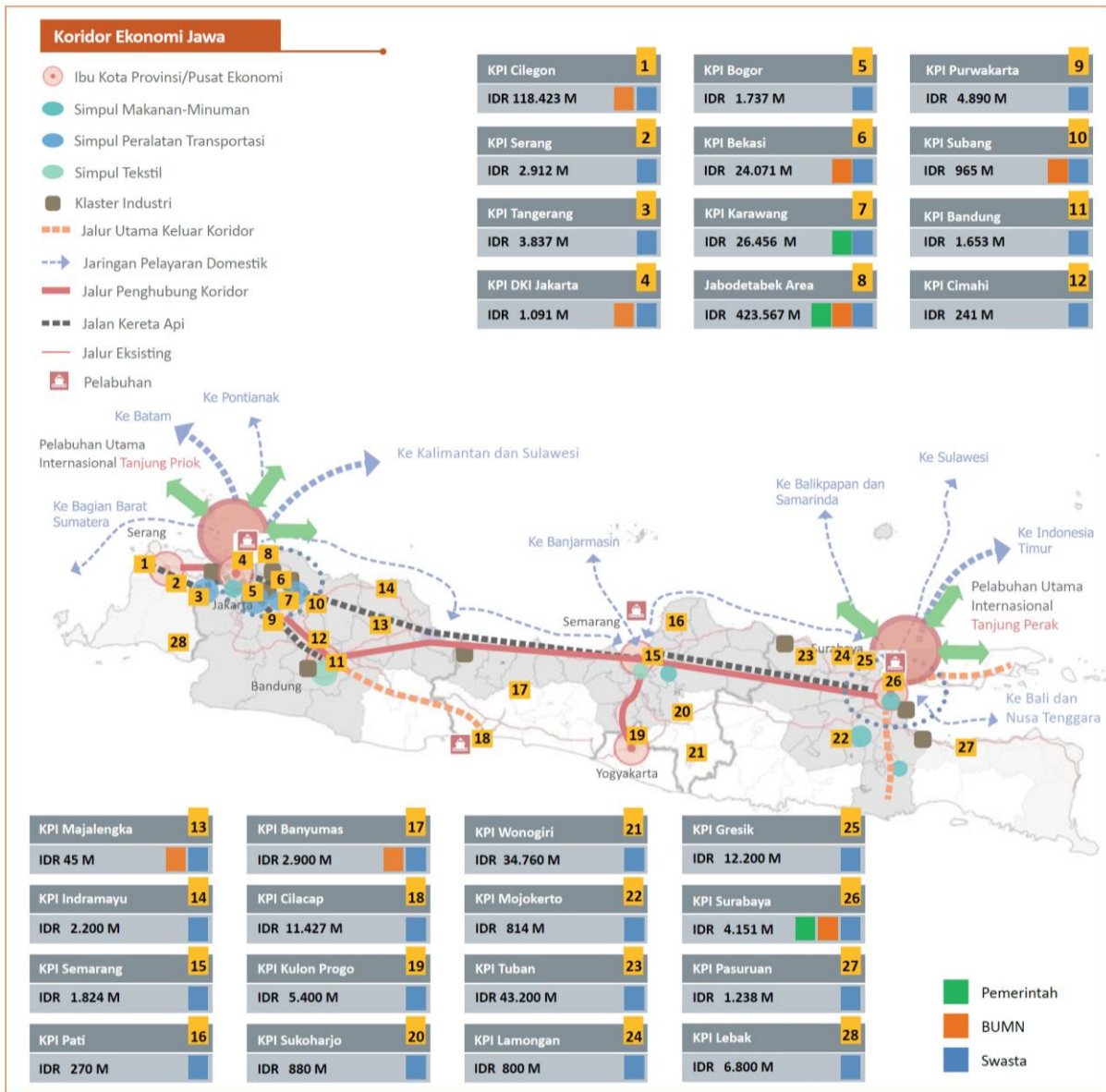


PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 135 -

Gambar 3.C.26

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Jawa



Gambar 3.C.27

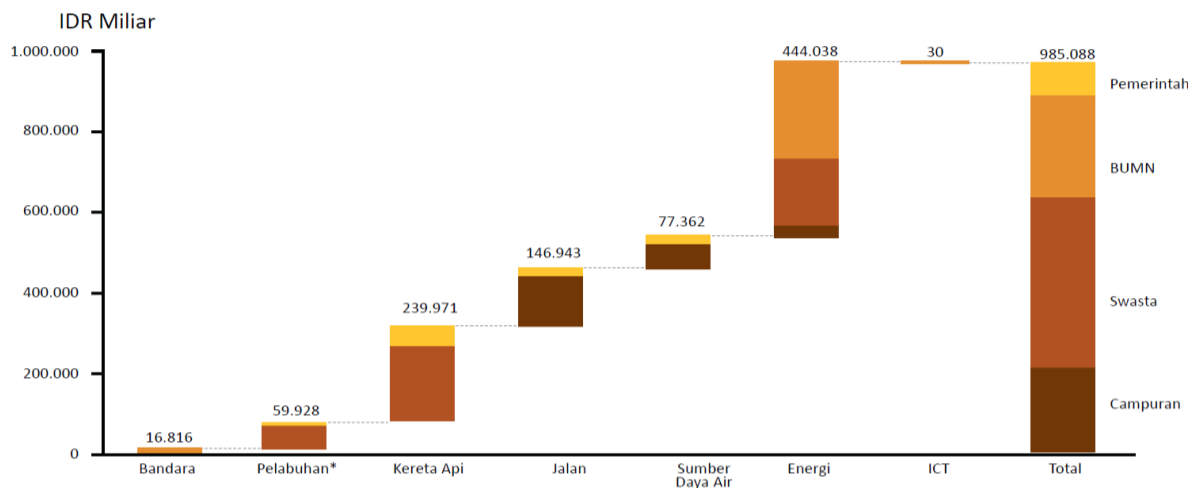


PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 136 -

Indikasi Investasi Infrastruktur oleh Pemerintah, BUMN, Swasta, dan Campuran

Indikasi Investasi Infrastruktur Oleh Pemerintah, BUMN, Swasta, dan Campuran



*termasuk fasilitas logistik dan perhubungan darat

Sumber: Analisis Tim, 2013

Ke masa depan, walaupun Koridor Ekonomi Jawa masih bertahan sebagai pilar dan *center of gravity* perekonomian, pembangunan ekonomi di wilayah ini harus membatasi Kegiatan Ekonomi Utama yang mengkonsumsi air sangat besar, mengkonsumsi energi tinggi, dan membatasi aktivitas ekonomi yang agresif terhadap perubahan bentang alam. Pengembangan Koridor Ekonomi Jawa akan berfokus pada enam Kegiatan Ekonomi Utama dengan indikasi total investasi yang akan dikeluarkan pada kurun waktu tersebut mencapai IDR 1.730.435 Miliar.

Terkait dengan struktur ruang dan dengan mengedepankan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan, pembangunan infrastruktur di Koridor Ekonomi Jawa akan difokuskan pada bagian utara Koridor Ekonomi Jawa. Di sepanjang pantai utara Koridor Ekonomi Jawa akan dibangun Tol Trans Jawa dan pembangunan *double-double track* rel kereta api yang menjadi konektivitas antar Kawasan Perhatian Investasi dalam rangka memperlancar arus perpindahan komoditas dari utara ke selatan dan sebaliknya. Disamping itu akan dilakukan pembangunan dan perbaikan pelabuhan laut di Tanjung Priok, Tanjung Mas, Tanjung Perak, Merak, dan Lamongan dalam rangka memperlancar arus komoditas baik intra koridor maupun antar koridor. Bandar Udara Internasional Jawa Barat yang akan dibangun di Kabupaten Majalengka, diharapkan mampu mengakselerasi perwujudan koridor Ekonomi dan sekaligus mengurangi beban aktivitas ekonomi di Koridor Ekonomi Jawa bagian Barat.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 137 -

Pengembangan sejumlah Kegiatan Ekonomi Utama serta pengembangan konektivitas di Koridor Ekonomi Jawa, diharapkan dapat mengatasi permasalahan utama yang dihadapi oleh koridor yaitu kesenjangan PDRB antar daerah. Percepatan dan perluasan perekonomian di Koridor Ekonomi Jawa diharapkan dapat memperkuat posisi Koridor Ekonomi Jawa sebagai “Pusat Pengembangan Industri dan Jasa Nasional” dan memberikan efek positif bagi pengembangan koridor lainnya.