

KONSEP TOL LAUT DAN IMPLEMENTASI 2015 - 2019



Daftar Isi

1 Pendahuluan (4)

2 Kondisi Saat Ini (9)

Posisi Indonesia dalam Global *Competitiveness Index* (9)

Kondisi Transportasi Laut Indonesia (12)

3 Konsep Tol Laut (25)

Logistik dan Perdagangan Internasional (25)

Konsep Wilayah Depan dan Wilayah Dalam (26)

Konsep Pelabuhan Hub dan Pelabuhan *Feeder* (28)

Konsep Rute Pendulum (29)

Pelabuhan Strategis Tol Laut (32)

Pembangunan Pelabuhan Mendukung Tol Laut (33)

Pembangunan Galangan Kapal Mendukung Tol Laut (35)

Elemen Utama dan Pendukung Konsep Tol Laut (36)

4 Perencanaan dan Implementasi Tol Laut (36)

Kaitan dengan RPJMN (38)

Perencanaan dan Implementasi 24 Pelabuhan Strategis (39)

Indikasi Kebutuhan Pembiayaan Implementasi Tol Laut (47)

Revitalisasi Pelayaran Rakyat (49)

ASDP dan *Short Sea Shipping* Sebagai Komplemen Tol Laut (51)

5 Implementasi Konsep Tol Laut Tahun 2015 (56)



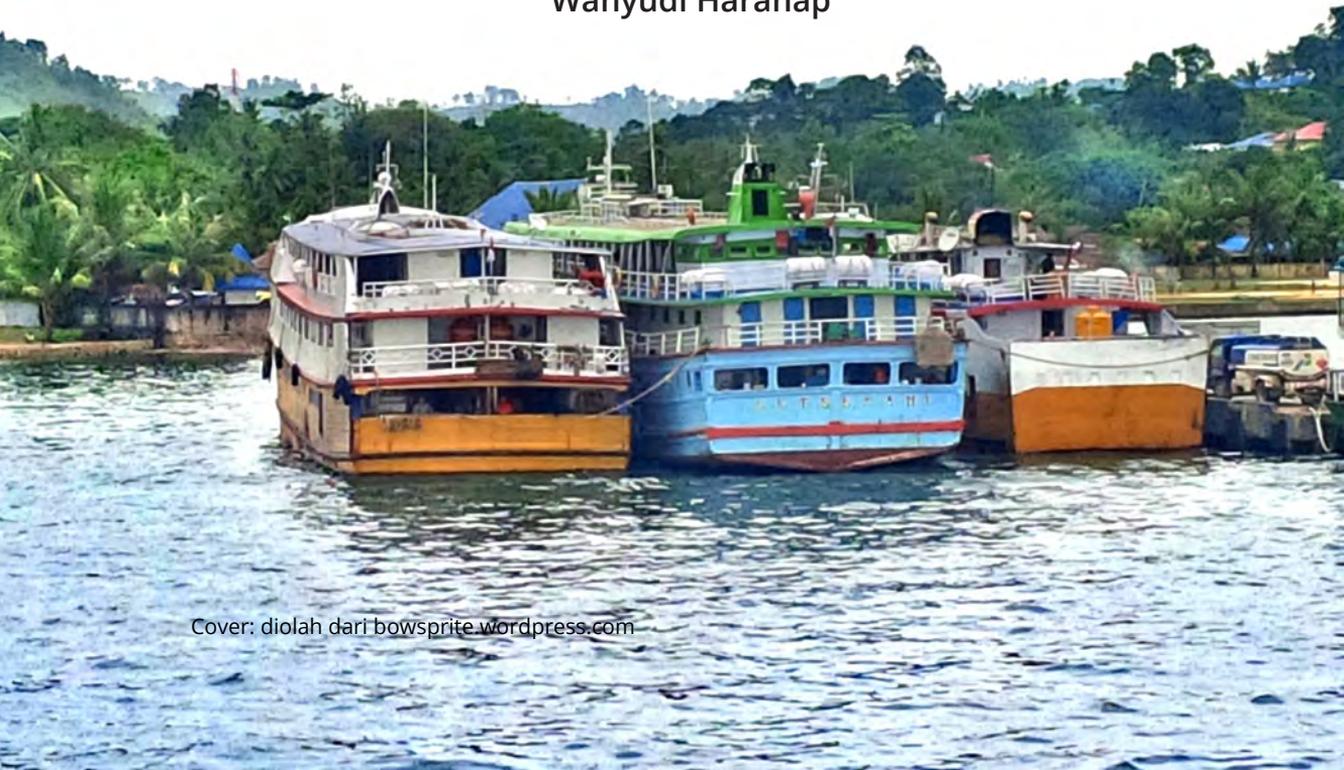
KONSEP TOL LAUT DAN IMPLEMENTASI 2015 - 2019

Penulis:

Bambang Prihartono
Chandra Irawan
Bastian
Wayan Deddy Wedha Setyanto

Editor:

Raden Bonnyswara
Hanan Estrida
Rima Willya
Wahyudi Harahap



Kata Pengantar

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah laut terluas serta memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia. Indonesia juga memiliki wilayah perairan yang kaya dengan potensi cadangan energi, potensi perikanan, potensi pariwisata bahari, serta memiliki jalur pelayaran strategis yang dapat dimanfaatkan sebagai basis pengembangan kekuatan geopolitik, ekonomi, dan budaya bahari.

Untuk itu Indonesia membutuhkan terobosan baru guna memanfaatkan potensi wilayahnya. Terobosan berupa pengembangan konsep Tol Laut melalui elaborasi perencanaan trayek angkutan laut, subsidi angkutan laut, revitalisasi pelayaran rakyat, dan pengembangan industri berbasis komoditi wilayah, menjadi hal yang penting untuk direalisasikan.

Realisasi terobosan Tol Laut ditekankan oleh Presiden Jokowi untuk menghubungkan jalur pelayaran rutin dari wilayah timur ke wilayah barat Indonesia guna meminimalisir biaya logistik. Disamping itu, implementasi Tol Laut juga akan berdampak terhadap peningkatan akses niaga dari negara Pasifik bagian selatan ke negara Asia bagian timur.

Oleh sebab itu, saya berharap buku mengenai Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015/2016 ini dapat membantu menjelaskan mengenai langkah-langkah yang diperlukan untuk menyukseskan implementasi Tol Laut guna mewujudkan cita-cita bangsa Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Jakarta, Desember 2015

Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/
Kepala Bappenas

Sofyan Djalil

Kata Pengantar

Pembangunan kemaritiman sangat ditekankan dalam Visi Misi Presiden Jokowi dalam periode pembangunan jangka menengah 2015-2019. Sesuai dengan arahan tersebut, Kementerian Perhubungan bersama Bappenas serta BUMN telah menyelesaikan perencanaan konsep Tol Laut disertai perencanaan elemen-elemen pendukungnya.

Hingga saat ini, telah dilakukan berbagai implementasi kegiatan untuk merealisasikan konsep Tol Laut. Salah satu kunci kesuksesan Tol Laut adalah telah diberikannya subsidi atau *Public Service Obligation* (PSO) kepada armada Tol Laut. Dengan demikian, mulai saat ini kapal dapat berlayar secara teratur meski angkutan yang dibawa kosong.

Armada kapal laut akan berlayar melayani seluruh wilayah di Indonesia, khususnya pada 24 pelabuhan strategis 2015-2019 secara teratur dan terjadwal. Diharapkan dengan memberikan keteraturan kedatangan dan keberangkatan armada kapal laut di seluruh pelabuhan strategis saat ini akan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah-wilayah baru, khususnya diluar Jawa.

Pembangunan sumber daya manusia perhubungan laut juga telah ditingkatkan baik kapasitas maupun jumlahnya. Namun demikian, Kementerian Perhubungan perlu dibantu perusahaan pelayaran untuk ikut serta membangun sumber daya manusia khususnya pelaut Indonesia.

Bersama ini, maka diharapkan kita dapat bahu-membahu membangun bangsa melalui implementasi konsep Tol Laut, yang secara garis besar disampaikan pada buku ini. Mari membangun bangsa melalui pembangunan transportasi yang handal.

Jakarta, Desember 2015

Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Ignasius Jonan

1 Pendahuluan

Terjadinya perubahan tantangan perdagangan global ditandai dengan perubahan arah *emerging economy market* sejak tahun 1970, 1990 dan menjadi semakin jelas memasuki tahun 2010, sehingga menyebabkan peran Indonesia dalam konteks perdagangan global dunia menjadi semakin penting. *Inter regional trade* mendominasi 12% dari PDB dunia dalam kurun 1980-2009, didukung dengan penurunan hambatan tarif dan non-tarif serta penurunan biaya transportasi dan komunikasi. Dalam bidang transportasi terjadi perbaikan kapasitas sarana dan prasarana, peningkatan kecepatan serta *space shrinking technologies*, begitu juga dalam kancah maritim, terjadi peningkatan transaksi perdagangan domestik maupun internasional di Indonesia setelah penetapan azas cabotage tahun 2005, meskipun belum dirasakan peningkatan pelayanan prasarana secara signifikan khususnya di wilayah yang belum berkembang industri dan perdagangannya.

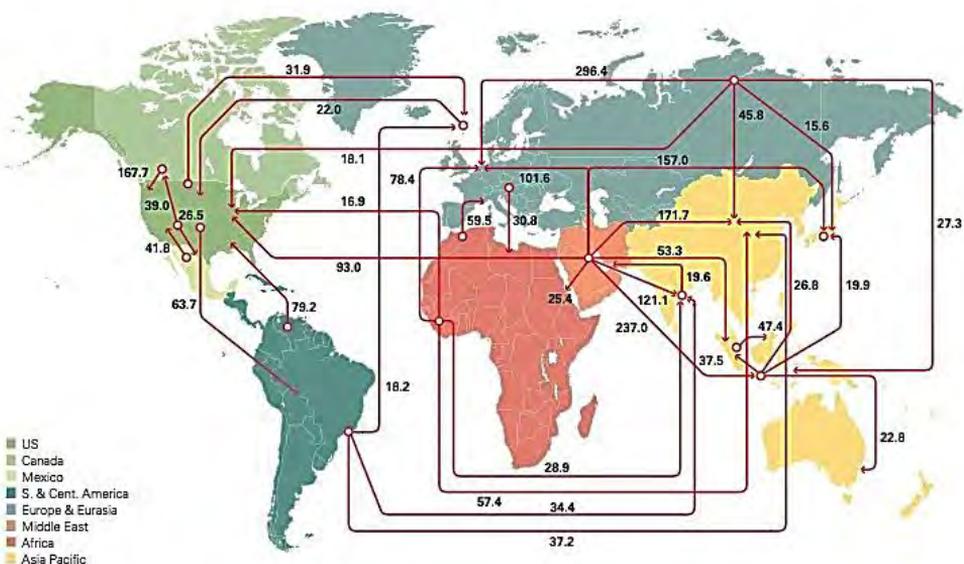
Keadaan geografis Indonesia sebagai negara kepulauan dengan jumlah pulau terbanyak yaitu 18.110 pulau, juga sebagai negara yang memiliki wilayah laut mencapai dua pertiga dari luas wilayahnya, serta negara kedua terpanjang di dunia dengan pantai sepanjang 95.181 KM¹, sangat menguntungkan. Diperkirakan dari sektor laut saja Indonesia sudah bisa memberikan lapangan kerja bagi 180 juta penduduk².

1 Setyo Nugroho dan Tri Achmadi, Konsep Poros Maritim dan Alternatif Tol Laut, disampaikan pada seminar “Kerangka Pembangunan Kemaritiman 2015-2019” di Bappenas.

2 H. Son Diamar, Menuju Poros Maritim Dunia, FGD Bappenas, 10 November 2014.

Arus Perdagangan Internasional Minyak Mentah Dunia (juta ton)

Major trade movements 2014
Trade flows worldwide (million tonnes)

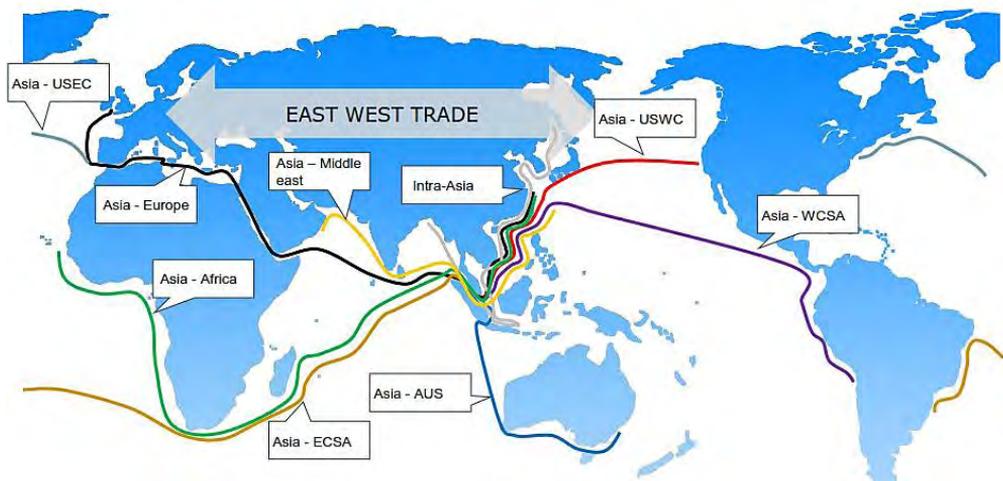


Namun perkembangan sektor maritim nasional masih sangat terbatas. Untuk menjadi sebuah negara maritim, Indonesia harus mampu mengoptimalkan wilayah laut sebagai basis pengembangan kekuatan geopolitik, kekuatan militer, kekuatan ekonomi dan kekuatan budaya bahari.

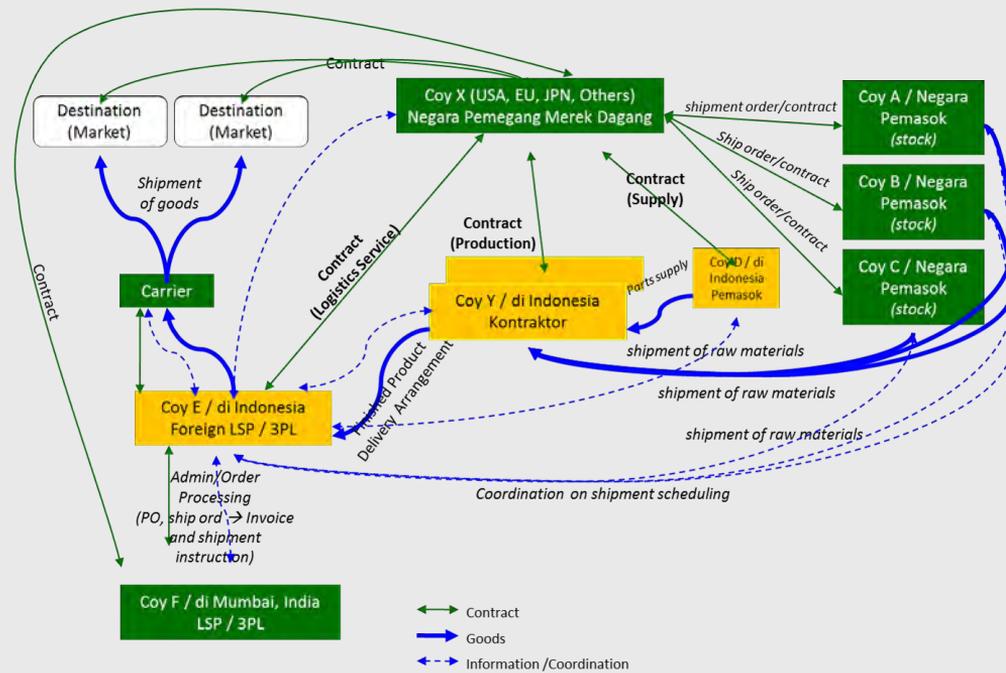
Indonesia memiliki potensi wilayah laut yang dapat dioptimalkan pemanfaatannya, antara lain kandungan cadangan minyak, gas alam, pariwisata bahari, perikanan tangkap dan budidaya kelautan lain. Khususnya di sektor transportasi, wilayah laut Indonesia tidak saja berfungsi untuk menghubungkan seluruh kepulauannya, namun juga melayani angkutan laut/logistik internasional yang melintasi alur laut kepulauan Indonesia (ALKI).

Ilustrasi *Global Trade Flow and Indonesia Context* (Maersk, 2014) menggambarkan potensi pemanfaatan wilayah laut Indonesia cukup tinggi mengingat perkembangan aktivitas ekonomi/perdagangan khususnya di wilayah Eropa, Afrika dan Asia Pasifik yang tidak lagi mengenal batas negara sehingga menyebabkan tingginya kebutuhan transportasi mendukung rantai pasok global. Oleh sebab itu perlu segera dirumuskan sebuah kebijakan nasional untuk memanfaatkan rantai pasok global melalui peningkatan peran transportasi logistik memanfaatkan transportasi laut yang efisien. Berdasarkan perhitungan pakar maritim Indonesia diperkirakan sekitar 90% perdagangan internasional diangkut melalui laut, sedangkan 40% dari rute perdagangan internasional tersebut melewati Indonesia. Angka yang luar biasa. Hal ini berarti, Indonesia sampai kapanpun akan menjadi tempat strategis dalam peta dunia.

Global Trade Flow and Indonesia Context



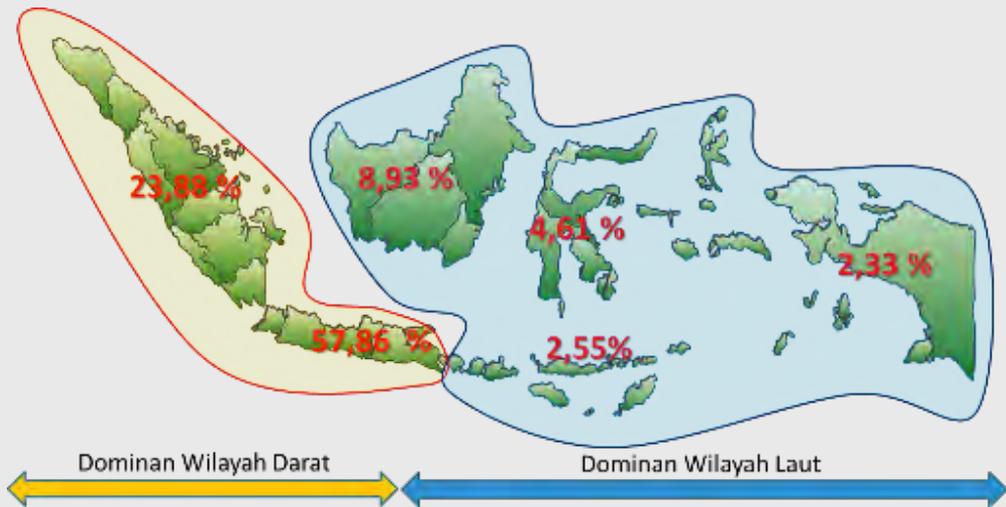
Konektivitas menjadi Kunci dalam Menjawab Tantangan Globalisasi Ekonomi



Transportasi laut saat ini digunakan oleh sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting bagi penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan nasional. Telah diketahui bahwa biaya jasa layanan transportasi laut logistik sebelumnya belum dapat berkompetisi dengan negara tetangga. Diperlukan upaya pembaharuan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan untuk mengakomodir ukuran kapal yang sesuai, menghilangkan antrian sandar, serta menyediakan sistem dan layanan kepelabuhanan yang profesional.

Potensi Indonesia dalam konteks regional memerlukan dorongan lebih tinggi karena persaingan yang tinggi sesama negara ASEAN. Indonesia meskipun naik dari posisi 59 ke 53 pada peringkat *Logistic Performance Index* (World Bank, 2014), namun masih lebih rendah dibandingkan kinerja logistik Singapura, Malaysia, Thailand bahkan Vietnam.

Kontribusi PDB Indonesia Berdasarkan Pulau



Saat ini transportasi angkutan laut domestik masih terpusat melayani wilayah yang memiliki aktifitas ekonomi tinggi yaitu di wilayah Barat Indonesia meskipun karakteristik kepulauan di wilayah Timur Indonesia telah menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung aktivitas pergerakannya saat ini. Konsep tersebut dikenal sebagai konsep pembangunan *ship follow the trade* dimana konsep tersebut memiliki daya ungkit yang tinggi terhadap percepatan pertumbuhan ekonomi nasional.

Namun untuk mewujudkan pemerataan, diperlukan pembangunan dengan konsep *ship promote the trade*, dimana pembangunan konektivitas di wilayah Timur Indonesia diharapkan mampu meningkatkan aktivitas ekonomi dan perdagangannya. Pengembangan pelayanan transportasi laut sebagai tulang punggung distribusi logistik yang menghubungkan wilayah Barat dan Timur Indonesia diharapkan mampu menurunkan biaya logistik sehingga mempercepat pertumbuhan ekonomi disertai terwujudnya pemerataan.

Arus Perdagangan Menggunakan Armada Laut



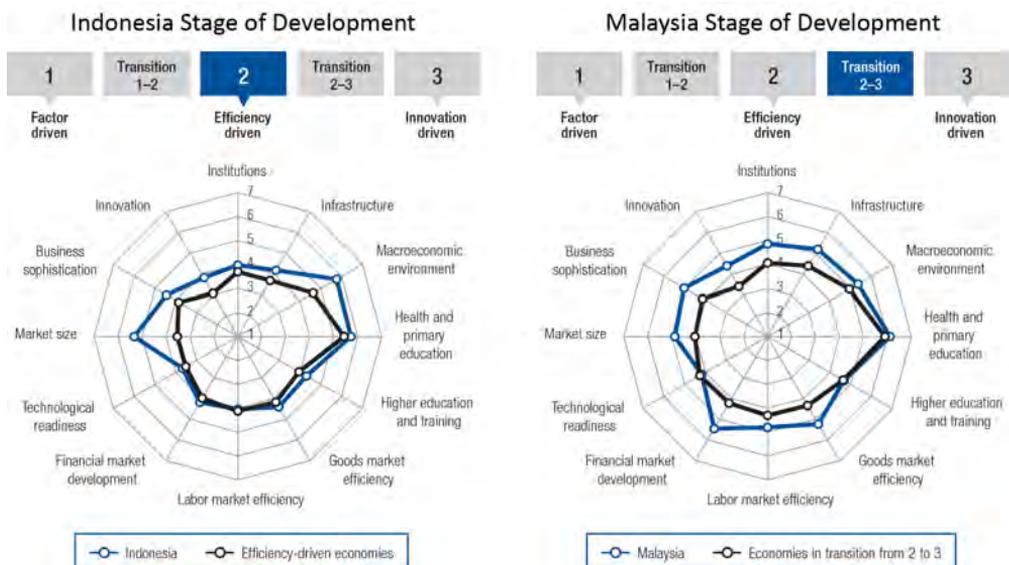
Pada periode pembangunan jangka menengah 2015-2019, konsep Tol Laut diimplementasikan diantaranya untuk tujuan peningkatan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, penurunan *dwelling time* sebagai penghambat utama kinerja pelabuhan nasional, serta peningkatan peran transportasi laut Indonesia yang saat ini baru mencapai 4% dari seluruh transportasi Indonesia, dimana share tersebut sangat kecil bagi sebuah negara kepulauan.

Untuk mencapai tujuan tersebut maka melalui buku ini diharapkan mampu memberikan gambaran besar bersama agar dapat bersinergi mewujudkan implementasi konsep Tol Laut. Melalui sinergi implementasi konsep Tol Laut diharapkan berdampak terhadap terciptanya keunggulan kompetitif bangsa, terciptanya perkuatan industri nasional di seluruh hinterland pelabuhan strategis, serta tercapainya PDB tertinggi di Asia Tenggara yang disertai pemerataan nasional dan disparitas harga yang rendah.

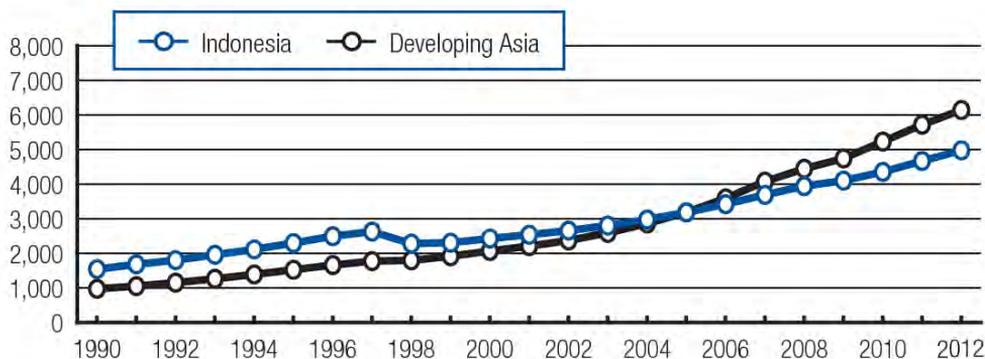
2 Kondisi Saat Ini

2.1 Posisi Indonesia dalam *Global Competitiveness Index*

World Economic Forum (WEF) menentukan 12 pilar yang dikelompokkan ke dalam tiga kelompok faktor, yang menentukan tingkat daya saing sebuah negara yang dituangkan pada peringkat *Global Competitiveness Index*. Kelompok pertama merupakan persyaratan dasar yang diperlukan negara untuk berkompetisi, antara lain kelembagaan, infrastruktur, kondisi ekonomi makro, dan tingkat pendidikan serta kesehatan masyarakat yang dianggap sebagai penggerak utama pertumbuhan ekonomi. Kelompok kedua, adalah faktor yang berkorelasi terhadap peningkatan efisiensi dan produktivitas ekonomi seperti pendidikan tinggi dan pelatihan (kualitas sumber daya manusia), kinerja pasar yang efisien, serta kesiapan teknologi di tingkat nasional maupun lokal. Serta kelompok ketiga, adalah faktor inovasi dan kemajuan proses produksi lokal berkorelasi terhadap tingkat inovasi sebuah negara.



PDB Per Kapita 1990-2012



Saat ini pembangunan Indonesia telah berada di tingkat kedua yang bernama *efficiency driven economies*, dimana pertumbuhan negara didasarkan pada pengembangan proses produksi yang lebih efisien dan peningkatan kualitas produk. Keunggulan utama Pembangunan Indonesia dibanding rerata negara *efficiency-driven economies* lain adalah infrastruktur, kecanggihan proses produksi dan inovasi. Namun apabila dibandingkan dengan negara tetangga dalam hal ini Malaysia, Indonesia cukup tertinggal dalam berbagai hal, termasuk infrastruktur. Rendahnya Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia dibandingkan negara-negara Asia yang sedang berkembang juga menunjukkan saat ini Indonesia masih belum unggul dalam berkompetisi dengan negara-negara tetangga.

Peringkat Indonesia dalam "*Global Competitiveness Index*" meningkat dari posisi 55 pada tahun 2008/2009 menjadi posisi 34 dari 144 negara pada tahun 2014/2015. Peningkatan pada pengembangan infrastruktur merupakan salah satu penyebab lompatan Indonesia dalam *Global Competitiveness Index* sebesar 21 peringkat. Indonesia mendapat score GCI 4.57 pada tahun 2014-2015 meningkat 0,04 poin dari tahun 2013-2014.

	2012 – 2013						
	Indonesia	Malaysia	Thailand	Vietnam	Filipina	Indonesia	Malaysia
Infrastruktur	82	29	49	119	98	82	25
Jalan	90	27	39	120	87	78	23
Kereta Api	54	17	65	68	94	44	18
Trans. Laut	104	21	56	113	120	89	24
Trans. Udara	89	24	33	94	112	68	20
Listrik	93	35	44	113	98	89	37
Telp. Seluler	90	33	57	18	95	82	27
Telp. Tetap	78	85	95	96	103	82	79

Peringkat Indonesia dalam *Global Competitiveness Index*

Tahun	GCI Overall Index	
	Ranking/Jumlah Negara	Score
2008-2009	55/134	4,25
2009-2010	54/133	4,26
2010-2011	44/139	4,43
2011-2012	46/142	4,38
2012-2013	50/144	4,40
2013-2014	38/148	4,53
2014-2015	34/144	4,57

Peningkatan peringkat indeks kompetensi Indonesia di sektor transportasi khususnya transportasi laut juga terus meningkat ke peringkat 77 di tahun 2015 dari peringkat 104 di tahun 2012 menunjukkan pembangunan di Indonesia berada pada arah yang benar. Namun hal tersebut belum cukup untuk dapat bersaing dengan negara tetangga, dalam hal ini dibandingkan Thailand dan Malaysia.

Praktisi perdagangan di Indonesia turut menilai kualitas dan jumlah infrastruktur di Indonesia masih rendah. Menurut Kamar Dagang dan Industri Indonesia, biaya logistik yang ditanggung oleh industri saat ini masih tinggi, yaitu sebesar 17% dari biaya produksi. Hal tersebut menyebabkan iklim investasi di Indonesia masih kurang kompetitif dan menarik.

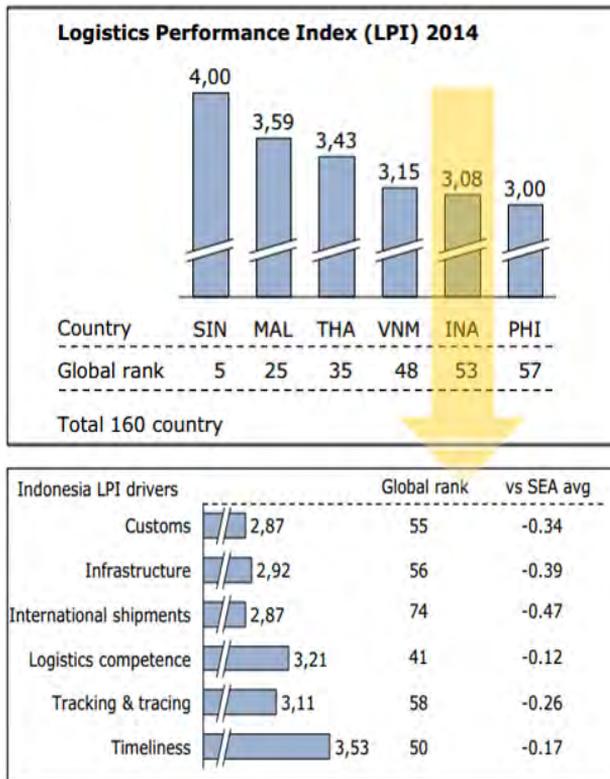
The Global Competitiveness Index World Economic Forum 2012-2015 (Infrastruktur)

2013 – 2014				2014 - 2015				
	Thailand	Vietnam	Filipina	Indonesia	Malaysia	Thailand	Vietnam	Filipina
	61	110	96	72	20	76	112	95
	42	102	97	72	19	50	104	97
	72	58	99	41	12	74	52	90
	56	98	116	77	19	54	88	101
	34	92	113	64	19	37	87	108
	58	95	93	84	39	58	88	87
	49	21	81	54	30	34	42	96
	96	68	109	71	73	91	88	113

2.2 Kondisi Transportasi Laut Indonesia

Peringkat Indonesia dalam *Logistic Performance Index* (LPI) naik dari peringkat 59 pada tahun 2012 menjadi peringkat 53 pada tahun 2014. Namun demikian, kenaikan tersebut masih menempatkan Indonesia dibawah negara-negara tetangga seperti Singapura (peringkat 5), Malaysia (peringkat 25), Thailand (peringkat 35), bahkan Vietnam (peringkat 48).

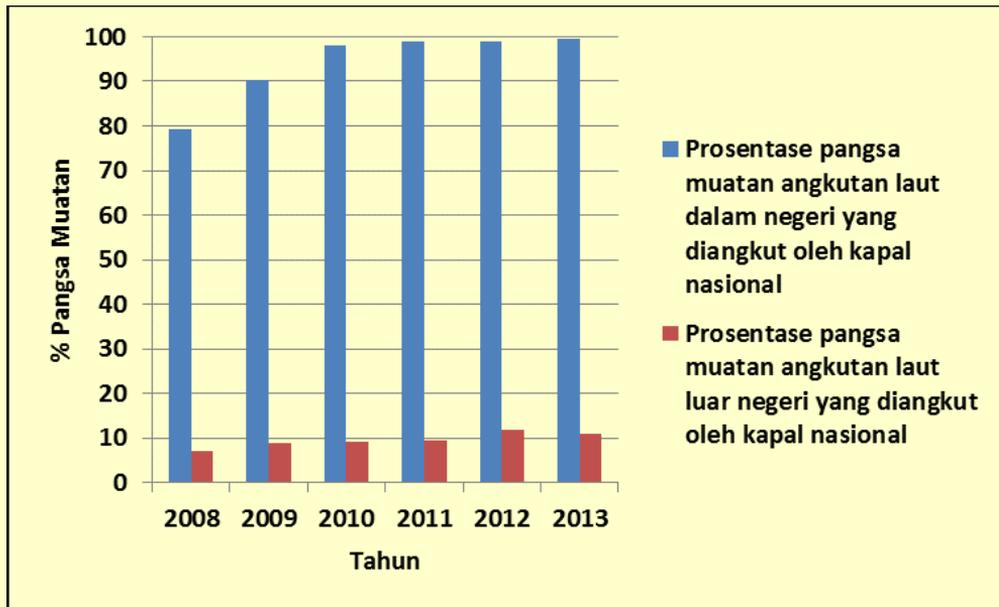
Dalam enam komponen yang diukur di dalam *Logistics Performance Index* (LPI), menunjukkan sektor kepelabuhanan memiliki permasalahan yang paling besar dimana komponen *custom*, infrastruktur dan *international shipments* masih berada dibawah rerata LPI.



Dalam laporan UNCTAD 2014, jumlah akumulasi berat kapal (DWT) yang berbendera Indonesia menempati urutan ke-20 terbesar dunia, sementara dari jumlah unit kapal menempati posisi tujuh. Hal tersebut menunjukkan bahwa kapal yang beroperasi untuk pergerakan domestik di Indonesia umumnya adalah kapal kecil. Hal tersebut dapat disebabkan oleh karena faktor fleksibilitas kapal ukuran kecil yang mampu menjangkau wilayah yang memiliki dukungan infrastruktur kepelabuhanan yang minimum.

<i>Flag of registration</i>	<i>Number of ships</i>	<i>Dead-weight tonnage (thousand dwt)</i>	<i>Per cent of world total (dwt)</i>	<i>Accumulated total</i>	<i>National owner, dead-weight tonnage (thousand dwt)</i>	<i>Foreign owner, dead-weight tonnage (thousand dwt)</i>	<i>Foreign owner as % of total dwt</i>
Panama	7 068	355 700	21.21	21.21	589	355 111	99.83
Liberia	3 126	205 206	12.24	33.45	10	205 195	99.99
Marshall Islands	2 207	152 339	9.08	42.53	457	151 882	99.70
China, Hong Kong SAR	2 065	138 134	8.24	50.77	18 637	119 497	86.51
Singapore	2 318	103 467	6.17	56.94	41 080	62 387	60.30
Greece	883	77 078	4.60	61.54	70 499	6 579	8.54
Bahamas	1 327	74 874	4.47	66.00	1 104	73 770	98.53
China	2 802	73 522	4.38	70.39	73 252	270	0.37
Malta	1 698	72 935	4.35	74.74	446	72 489	99.39
Cyprus	937	32 594	1.94	76.68	6 131	26 462	81.19
Isle of Man	409	23 711	1.41	78.10	0	23 711	100.00
Italy	719	20 022	1.19	79.29	18 790	1 232	6.15
United Kingdom	658	18 805	1.12	80.41	8 264	10 541	56.06
Norway (NIS)*	531	18 221	1.09	81.50	15 035	3 187	17.49
Japan	766	17 915	1.07	82.57	17 871	44	0.24
Republic of Korea	777	16 881	1.01	83.57	16 266	615	3.64
Germany	381	16 380	0.98	84.55	15 987	393	2.40
India	702	15 245	0.91	85.46	14 636	608	3.99
Denmark (DIS)*	381	14 371	0.86	86.32	13 276	1 095	7.62
Indonesia	1 609	13 846	0.83	87.14	12 519	1 327	9.58
Antigua and Barbuda	1 207	13 391	0.80	87.94	1	13 390	100.00
United States	850	11 848	0.71	88.65	8 495	3 353	28.30
United Republic of Tanzania	163	11 663	0.70	89.34	26	11 637	99.77
Bermuda	145	11 542	0.69	90.03	210	11 333	98.18
Malaysia	531	9 212	0.55	90.58	8 668	544	5.91
Turkey	632	8 891	0.53	91.11	8 600	291	3.27
Netherlands	926	8 789	0.52	91.63	6 572	2 217	25.22
France	226	7 577	0.45	92.09	4 096	3 480	45.93
Belgium	110	6 693	0.40	92.49	3 733	2 959	44.22
Viet Nam	811	6 652	0.40	92.88	6 511	141	2.12

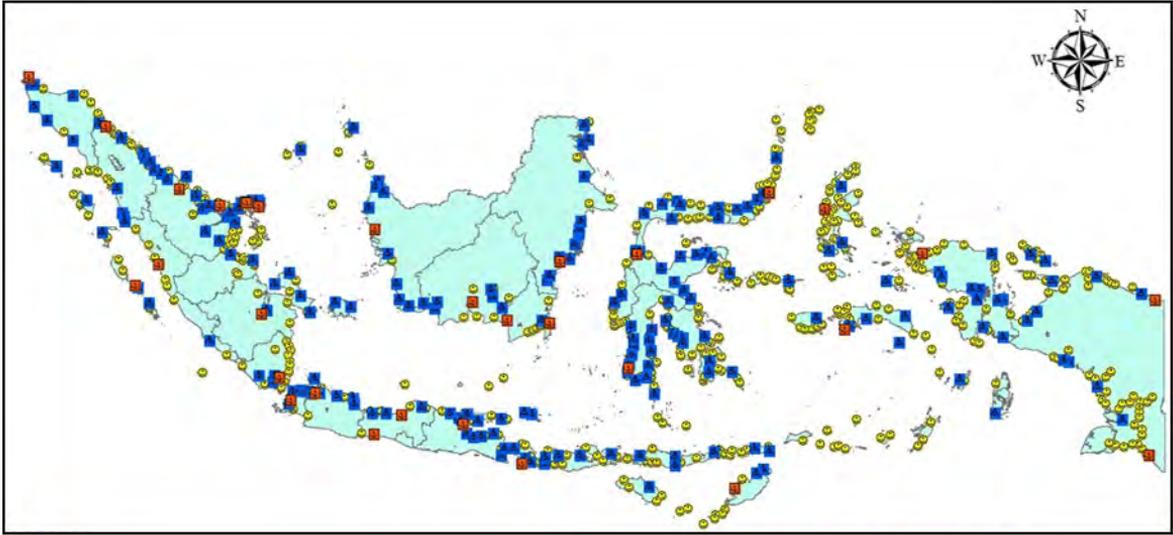
Produktivitas Angkutan Laut



Layanan angkutan laut dalam negeri yang saat ini telah didominasi oleh armada laut berbendera Indonesia yang menunjukkan keberhasilan implementasi asas Cabotage. Namun untuk layanan angkutan laut luar negeri (internasional), saat ini masih didominasi oleh armada asing, sehingga menyebabkan defisit transaksi jasa dalam Neraca Pembayaran Indonesia (NPI). Di Tahun 2012 untuk pangsa muatan 9,8% defisit sekitar USD 10 milyar. Peningkatan pangsa muatan angkutan luar negeri menggunakan armada nasional atau implementasi asas *Beyond Cabotage* perlu segera direalisasikan, diantaranya melalui perubahan *term-of-trade* dan pengembangan pelabuhan Hub International.

Saat ini total jumlah pelabuhan di Indonesia baik komersial maupun non-komersial yaitu berjumlah 1.241 pelabuhan, atau satu pelabuhan melayani 14 pulau (14,1 pulau/pelabuhan) dengan luas rerata 1548 km²/pelabuhan. Keadaan infrastruktur tersebut masih belum berimbang jika dibandingkan negara kepulauan lainnya di Asia, misalnya: Jepang 3,6 pulau/pelabuhan dan 340 km²/pelabuhan; serta Filipina 10,1 pulau/pelabuhan dan 460 km²/pelabuhan. Keadaan tersebut, disertai tingginya jumlah armada laut di Indonesia seperti telah dijelaskan, menyebabkan tingginya antrian sandar kapal di Indonesia.

Sebaran Pelabuhan di Indonesia



**TOTAL PELABUHAN DAN
TERMINAL : ± 2155**



**1130 PELABUHAN NON
KOMERSIAL** YG DIKELOLA
PEMERINTAH (YG LAYAK SECARA
KOMERSIAL AKAN DITENDERKAN KE
PIHAK SWASTA, UNTUK DIKELOLA
DAN DIKEMBANGKAN OLEH
OPERATOR SWASTA)



**111 PELABUHAN KOMERSIAL
(TERMASUK 25 PELABUHAN
STRATEGIS) DIKELOLA OLEH PT.
PELABUHAN INDONESIA**



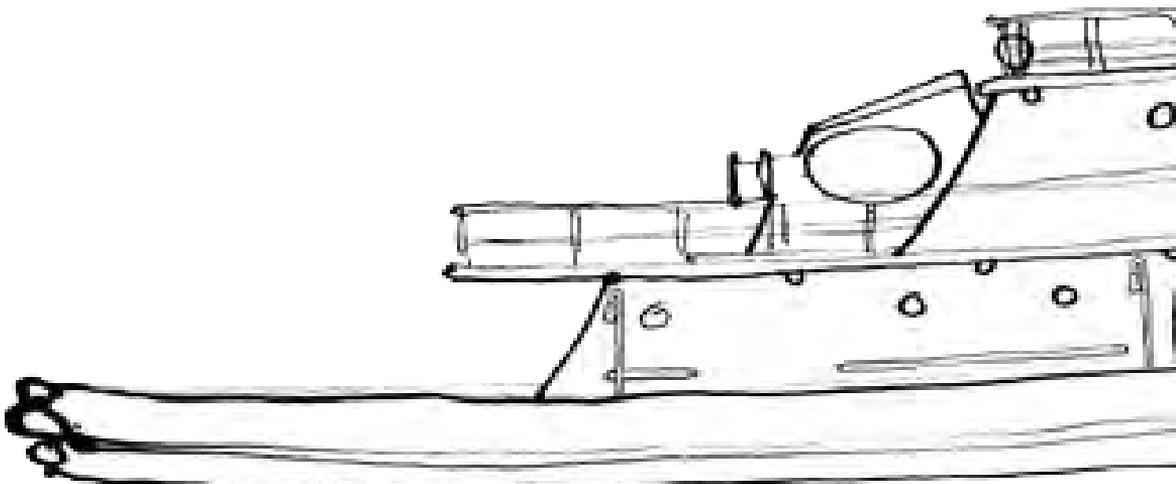
**+ 914 TERMINAL KHUSUS DAN
TUKS (PERTAMBANGAN, MINYAK
DAN GAS, PERKEBUNAN,
PERIKANAN, BAHAN KIMIA DSB)**

Jumlah terminal khusus (Tersus) dan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) yang banyak menunjukkan tingginya kebutuhan dan potensi pengembangan infrastruktur transportasi laut. Saat ini jumlah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan internasional cukup banyak (141 pelabuhan) yang umumnya digunakan untuk kegiatan ekspor. Kegiatan import saat ini telah terkonsentrasi di pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar. Sedangkan RIPN telah menetapkan dua pelabuhan sebagai Hub Internasional yaitu pelabuhan Bitung dan Kuala Tanjung, dimana terletak di wilayah luar Indonesia.

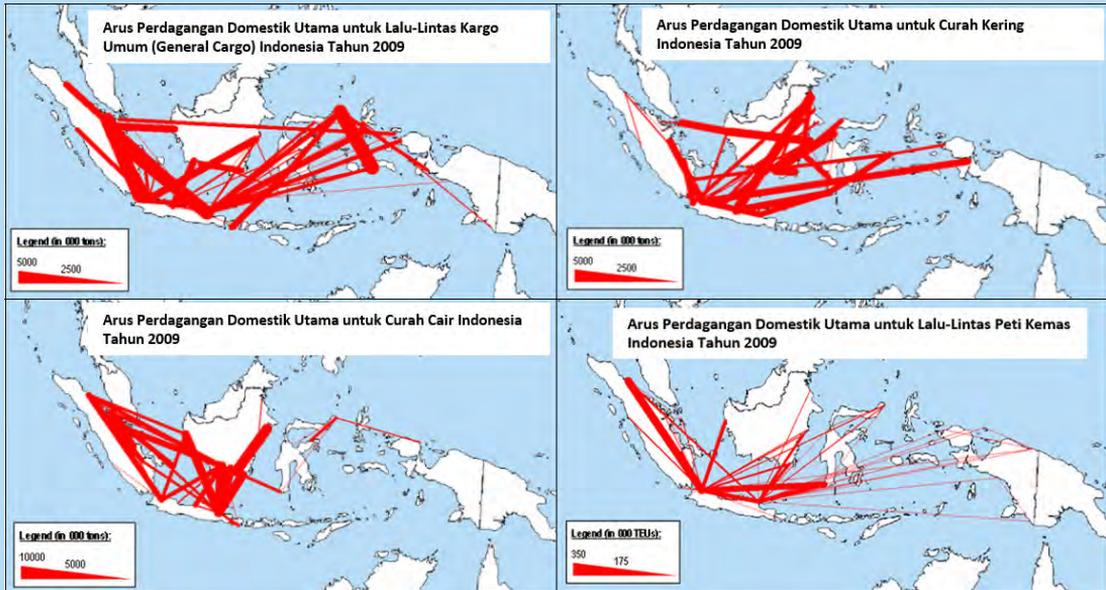
Kedalaman dan Ukuran Kapal Maksimum Pelabuhan

		Draft ¹ Meter	Maximum vessel size ³ TEU	
Pelindo 1	Belawan	9	1,100	
	Pontianak	6	700	
Pelindo 2	Tg. Priok	Terminal II	9	1,200
		Terminal III	8-12 ²	900
Pelindo 3	Tg. Perak	Banjarmasin	7	800
		Jamrud	10	1,600
		Nilam	8	900
		Mirah	7	800
		Kalimas	10	1,400
		Tg Emas	8	900
Pelindo 4	Makassar	8	900	
	Bitung	10	1,600	
	Sorong	11	2,600	

Kedalaman draft untuk pelabuhan komersial di Indonesia masih berkisar antara 6-10 meter dengan ukuran kapal peti kemas yang dapat dilayani maksimum antara 700-1.600 TEUs (kecuali Sorong dengan draft hingga 11 meter dengan ukuran kapal maksimum mencapai 2600 TEUs). Disamping itu saat ini masih sebagian kecil pelabuhan yang telah menyediakan peralatan bongkar muat modern (*container crane, luffing crane, JIB Crane, dsb*). Terkait *soft structure*, hingga saat ini baru lima pelabuhan utama yang telah menerapkan *Indonesia National Single Window (INSW)*, yaitu pelabuhan Belawan, Merak, Tanjung Priok, Tanjung Emas, dan Tanjung Perak yang menyebabkan waktu *pre-clearance* masih tinggi. Disamping itu tarif pelabuhan sekitar 52-60% dari total tarif angkutan peti kemas dalam negeri menyebabkan angkutan laut saat ini belum mampu berkompetisi dengan negara asia lainnya dan belum mampu mendukung pemerataan wilayah di Indonesia.



Arus Perdagangan Domestik



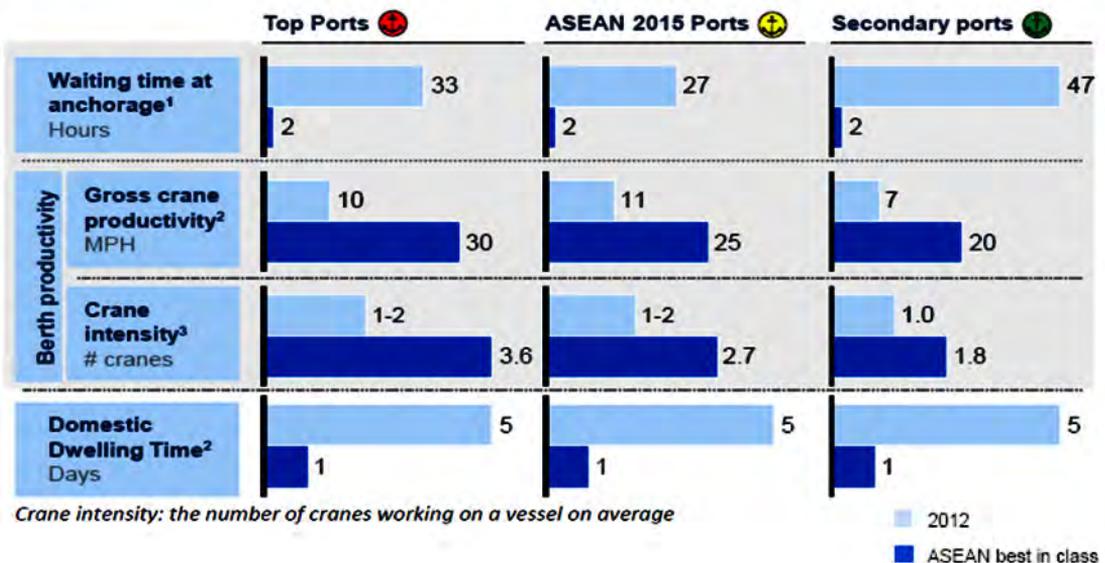
Informasi arus perdagangan domestik Indonesia tahun 2009 menunjukkan bahwa terjadi ketimpangan aktivitas logistik antara wilayah barat dan wilayah timur Indonesia. Ketimpangan tersebut tidak hanya terjadi karena sebaran infrastruktur yang belum merata, namun juga akibat sebaran komoditas dan aktivitas ekonomi yang sebagian besar berada di wilayah Barat Indonesia. Keadaan tersebut menunjukkan perlunya pengembangan kegiatan ekonomi (Industri, Pariwisata, Pertanian, dsb), khususnya di wilayah Papua, Papua Barat, Maluku Utara, Maluku, NTB dan NTT yang terintegrasi dengan pengembangan simpul transportasi laut (pelabuhan) sebagai tulang punggung distribusi logistik.



"TUG BOAT"

Sumber: bowsprite.wordpress.com

Kinerja Pelabuhan Komersil Indonesia



Perbandingan dengan kinerja pelabuhan strategis di ASEAN tahun 2013 menunjukkan:

1. **Waktu tunggu/waiting time (WT)** di sejumlah pelabuhan strategis Indonesia relatif masih tinggi, yakni 27-47 jam (WT terendah di ASEAN mencapai 2 jam).
2. **Gross Crane Productivity** di sejumlah pelabuhan strategis di Indonesia relatif masih rendah sekitar 7-11 MPH (*Gross Crane Productivity* tertinggi di ASEAN mencapai 20-30 *crane moves per hour* atau MPH).
3. **Crane Intensity (CI)** di sejumlah pelabuhan strategis di Indonesia relatif masih rendah sekitar 1-2 (CI tertinggi di ASEAN mencapai 1,8-3,6).
4. **Domestic Dwelling Time** di sejumlah pelabuhan strategis di Indonesia relatif masih tinggi sekitar 5 hari (terendah di ASEAN mencapai 1 hari).

Kinerja Pelayanan Kapal Tahun 2012 – 2013

NO	PELABUHAN	STANDAR KINERJA			2012			2013		
		WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)	WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)	WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)
1	Belawan	1	2	70	1,17	1,27	72,61	0,76	2,58	73,39
2	Dumai	2	6	80	1,27	4,95	72,23	1,85	5,11	84,04
3	Sibolga	1	1	70	0,00	0,00	9,70	-	-	11,20
4	Lhok Seumawe	1	1	80	0,25	0,85	74,01	0,26	1,00	78,00
5	Pekanbaru	2	12	70	0,22	8,17	49,40	0,19	7,98	44,10
6	Tanjung Pinang	1	1	70	-	0,30	21,34	0,00	1,50	16,40
7	Tg. Priok	1	2	80	0,75	1,00	87,18	0,24	0,62	76,76
8	Panjang	1	1	80	0,44	0,59	62,25	0,45	0,41	63,00
9	Palembang	1	8	80	0,13	6,25	51,40	0,12	6,33	52
10	Teluk Bayur	1	1	70	0,23	0,63	24,52	0,01	0,93	63,96
11	Pontianak	1	5	80	0,08	3,38	47,18	0,06	3,37	54,34
12	Banten	1	1	80	1,00	1,10	83,72	1,00	1,10	85,39
13	Tg. Perak	2	4	80	6,27	-	0,00	6,09	30,61	923,40
14	Tg. Emas	1	1	80	0,41	0,53	75,14	0,34	0,53	55,21
15	Banjarmasin	2	4	80	0,57	3,09	75,65	0,82	2,69	76,45
16	Benoa	1	1	70	0,00	1,00	55,56	0,00	1,00	45,16
17	Tenau / Kupang	2	1	70	0,19	0,11	83,21	0,52	0,42	82,13
18	Tanjung Intan	1	2	70	0,00	2,00	0	0,10	1,48	66,07
19	Makassar	1	1	80	0,54	1,58	80,72	0,13	1,45	70,12
20	Balikpapan	1	2	80	1,43	1,63	76,72	0,10	0,59	70,00
21	Samarinda	1	5	80	2,34	4,63	74,85	0,30	4,00	55,00
22	Bitung	1	2	70	0,50	1,38	64,84	0,70	4,00	48,17
23	Ambon	1	2	70	1,15	1,63	66,72	0,16	0,43	76,82
24	Jayapura	1	12	70	0,50	0,68	53,72	0,90	1,00	67,00
25	Sunda Kelapa	1	2	-	-	-	51,92	-	-	54,20
26	Bengkulu	1	2	-	0,23	0,35	73,53	0,23	0,04	74,00
27	Pangkal Balam	1	2	-	1,00	1,00	75,12	1,00	0,92	55,62
28	Tg. Pandan	1	2	-	0,17	0,61	20,18	0,08	0,29	22,47
29	Cirebon	1	2	-	-	1,59	4,12	-	1,66	53,45
30	Jambi	1	2	-	0,43	28,30	38,67	0,10	30,29	45,85
31	Gresik	1	2	-	0,00	0,00	61,34	4,00	2,00	73,97
32	Tg. Wanai	1	2	-	0,68	0,76	79,19	0,16	0,83	63,89
33	Kotabaru	1	2	-	0,11	1,00	74,29	0,00	2,00	92,50
34	Sampit	1	2	-	0,00	8,01	91,54	0,00	8,00	86,57
35	Gorontalo	1	2	-	0,54	1,58	70,22	0,54	1,58	70,72
36	Pantoloan	1	2	70	0,16	1,58	69,49	0,24	0,76	80,09
37	Manado	1	2	70	0,77	1,58	69,49	0,77	1,85	33,33
38	Toilitoli	1	2	70	0,72	1,63	64,00	-	-	59,00
39	Biak	1	2	70	0,47	1,54	63,00	0,70	1,00	71,79
40	Nunukan	1	2	70	0,73	2,63	61,92	0,40	0,70	71,50
41	Sorong	1	2	70	9,08	1,08	54,53	1,00	1,00	54,00
42	Parepare	1	2	70	0,98	2,63	60,72	1,36	0,51	23,83
43	Kendari	1	2	70	0,66	1,65	57,08	6,10	2,27	70,96
44	Tarakan	1	2	70	1,58	2,00	38,82	2,71	3,28	42,45
45	Merauke	1	2	70	0,87	1,82	51,18	2,00	2,20	57,00
46	Manokwari	1	2	70	0,90	1,75	91,38	0,64	0,88	59,00
47	Fakdak	1	2	70	0,90	1,92	73,72	0,80	1,90	73,68
48	Ternate	1	2	70	0,95	0,68	80,47	0,40	0,50	55,95

Tahun 2013, jumlah pelabuhan yang memenuhi standar kinerja *waiting time (WT)/ approach time (AT)/ effective time (ET)* hanya sekitar 37/36/26 pelabuhan. Beberapa sumber permasalahan yang telah diidentifikasi adalah:

1. Kurangnya penyediaan infrastruktur pelabuhan, khususnya dermaga dan lapangan penumpukan, terutama pada pelabuhan-pelabuhan utama.
2. Kondisi fisik pelabuhan, khususnya kedalaman pelabuhan, dimana sebagian besar pelabuhan berada di muara sungai sehingga memiliki tingkat sedimentasi tinggi.
3. Aksesibilitas pelabuhan yang terganggu akibat kepadatan yang tidak terkontrol disekitar pelabuhan, menimbulkan hambatan arus ke luar masuk pelabuhan.
4. Waktu operasional pelabuhan dan keterbatasan kinerja SDM, khususnya tenaga bongkar muat.
5. Kurangnya jaminan keamanan (premi kargo ke Indonesia yang lebih tinggi).

Kecelakaan Transportasi Laut

NO	JENIS KECELAKAAN	TAHUN			
		2010	2011	2012	2013
A	KEJADIAN				
1	TENGGELAM	49	63	50	57
2	KEBAKARAN	18	33	36	25
3	TUBRUKAN	17	14	19	19
4	KANDAS/HANYUT	35	37	41	37
5	LAIN-LAIN	32	41	27	17
	JUMLAH	151	188	173	155
B	KORBAN JIWA				
	MENINGGAL	198	343	79	150
C	FAKTOR PENYEBAB				
1	MANUSIA	43	31	24	24
2	ALAM	84	107	84	80
3	TEKNIS DAN LAIN-LAIN	21	50	65	51
	JUMLAH	148	188	173	155

NO	DATA KECELAKAAN KAPAL	TAHUN	
		2012	2013
C	Bendera Kapal		
1	Berbendera Indonesia	189	166
2	Berbendera Asing	10	11
D	Ukuran Kapal		
2	Kapal Gt < 7	13	10
3	Kapal Gt 7 – 35	28	29
4	Kapal Gt 35 – 500	68	61
5	Kapal Gt > 500	90	77
E	Jenis Kapal		
1	Kapal Motor (Km)	117	119
2	Motor Tanker (Mt)	3	11
3	Kapal Tradisional / Klm	29	16
4	Kapakug Boat (Tb)	23	17
5	Kapal Tongkang (Barge)	27	14

Terjadi kecenderungan penurunan kejadian kecelakaan, dimana laporan KNKT menyatakan "Rate of Accident" (RoA) pelayaran telah turun dari 0,302 pada tahun 2007 menjadi 0,037 pada tahun 2013. Data Tahun 2013 menunjukkan sebagian besar kecelakaan laut terjadi pada kapal berbendera Indonesia (94%) dengan ukuran kapal 35 – 500 GT (34%) dan kapal > 500 GT (44%). Berdasarkan jenis kecelakaan yang terjadi, kejadian kapal tenggelam dan kandas masih cukup dominan (lebih dari 60% di 2013) sedangkan penyebab utamanya adalah faktor alam dan teknis (85%).



Ketersediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Jenis SBNP	Tahun 2012			Tahun 2013		
	DJPL	Non DJPL	Total	DJPL	Non DJPL	Total
Menara Suar	279	0	279	281	0	281
Rambu Suar	1313	714	2027	1322	730	2052
Pelampung Suar	372	504	876	399	535	934
Rambu Tanda Siang	138	69	207	140	69	209
Anak Pelampung	40	19	59	36	19	55
Total	2142	1306	3448	2178	1353	3531

Untuk mengurangi angka kecelakaan transportasi laut, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang layak dalam jumlah yang sesuai dengan wilayah kelautan Indonesia sangat diperlukan. Pengelolaan navigasi pelayaran saat ini dilakukan oleh 25 distrik navigasi dengan tingkat penyediaan sarana dan prasarana serta SDM yang beragam.

Berdasarkan jenis dan kepemilikan, SBNP yang terpasang sebagian besar jenis rambu suar (58,11%) dan setelahnya adalah pelampung suar yang terpasang di laut (26,45%). Sedangkan penguasaan SBNP saat ini sebagian besar oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yaitu sebanyak 61,68%.

Tingkat gangguan terhadap keberadaan dan operasional SBNP masih relatif tinggi. Disamping itu belum seluruh alur dan perlintasan di Indonesia ditetapkan dan ditetapkan, oleh sebab itu belum diketahui kebutuhan SBNP untuk wilayah-wilayah tersebut.



"BUOY TENDER"

Sumber: bowsprite.wordpress.com

Jenis dan Umur Kapal Navigasi

NO	JENIS KAPAL	JUMLAH		NO	UMUR KAPAL	JUMLAH
		TH 2012	TH 2013			
1	Kapal Buoy Tender (kapal induk perambuan)	8	8	1	0 s.d 10 tahun	5
2	Kapal Aids Tender (Kapal Bantu Perambuan)	42	42	2	10 s.d 20 tahun	15
3	Kapal Inspection Boat (Kapal Pengamat Perambuan)	14	14	3	20 s.d 30 tahun	1
				4	30 s.d 40 tahun	13
				5	40 s.d 50 tahun	17
				6	Di atas 50 tahun	13
	TOTAL	64	64		TOTAL	64

Jumlah kapal negara kenavigasian di Indonesia tidak mengalami penambahan sejak Tahun 2009. Meskipun menurut studi Masterplan Navigasi, 2010, kebutuhan kapal kenavigasian sudah mencukupi (tersedia 64 kapal dari total kebutuhan 60 kapal), namun perlu dilakukan penyesuaian lokasi penempatan 20 kapal yang telah ada, khususnya kapal bantu perambuan dan kapal pengamat perambuan.

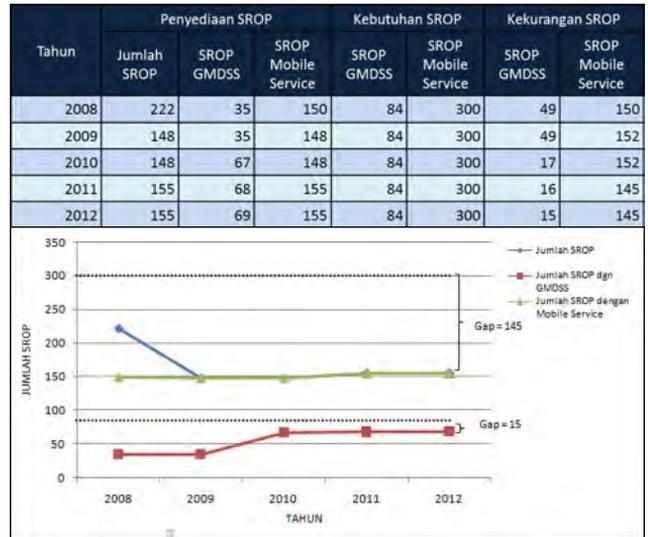
Rata-rata umur kapal negara kenavigasian saat ini mencapai 37 tahun. Dan apabila tidak dilakukan pengadaan kapal navigasi baru secara rutin, pada tahun 2020 hanya terdapat 19 kapal navigasi yang berusia dibawah 35 tahun.



Ketersediaan Stasiun Radio Pantai (SROP) sampai dengan tahun 2012 berada di 155 lokasi. Ketercukupan SROP dengan *Global Maritime Distress And Safety System* (GMDSS) baru mencapai 82,14% dari kebutuhan, sedangkan ketersediaan SROP dengan *Mobile Service* baru mencapai 51,67% dari kebutuhan pada tahun 2012.

Dari sisi sebaran lokasi, prosentase tingkat kecukupan SROP di wilayah laut A1/A2/A3 adalah 82/63/100%. Sedangkan prosentase SROP yang memiliki kondisi dan fungsi sesuai standar yang ditetapkan di wilayah laut A1/A2/A3 = 91/63/100%.

Perkembangan Penyediaan SROP

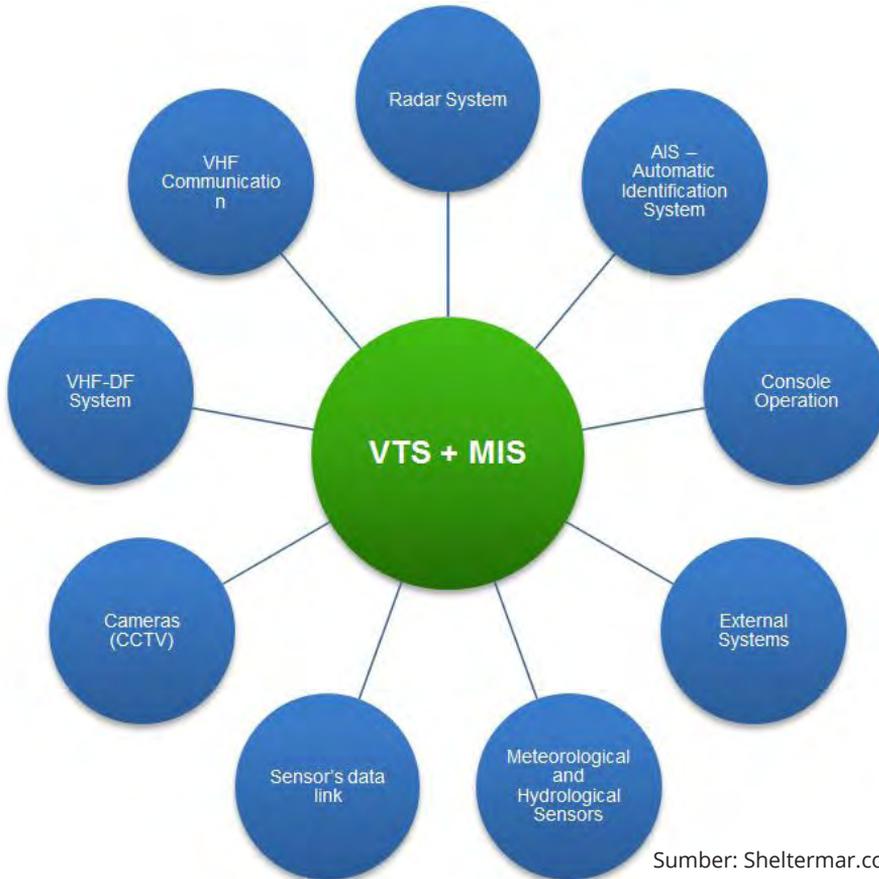


"AID TENDER VESSEL"

Sumber: product.damen.com

Penyediaan *Vessel Traffic Service (VTS)* hingga tahun 2013 baru mencapai 12 unit dan ketersediaan *National Database Centre for Long Range Identification And Tracking of Ships System (NDC LRIT)* baru 1 unit. Meskipun penggunaan LRIT telah diberlakukan sejak tahun 2008, namun jumlah kapal yang dilengkapi LRIT masih sangat terbatas.

Komponen *Vessel Traffic Management Information System*



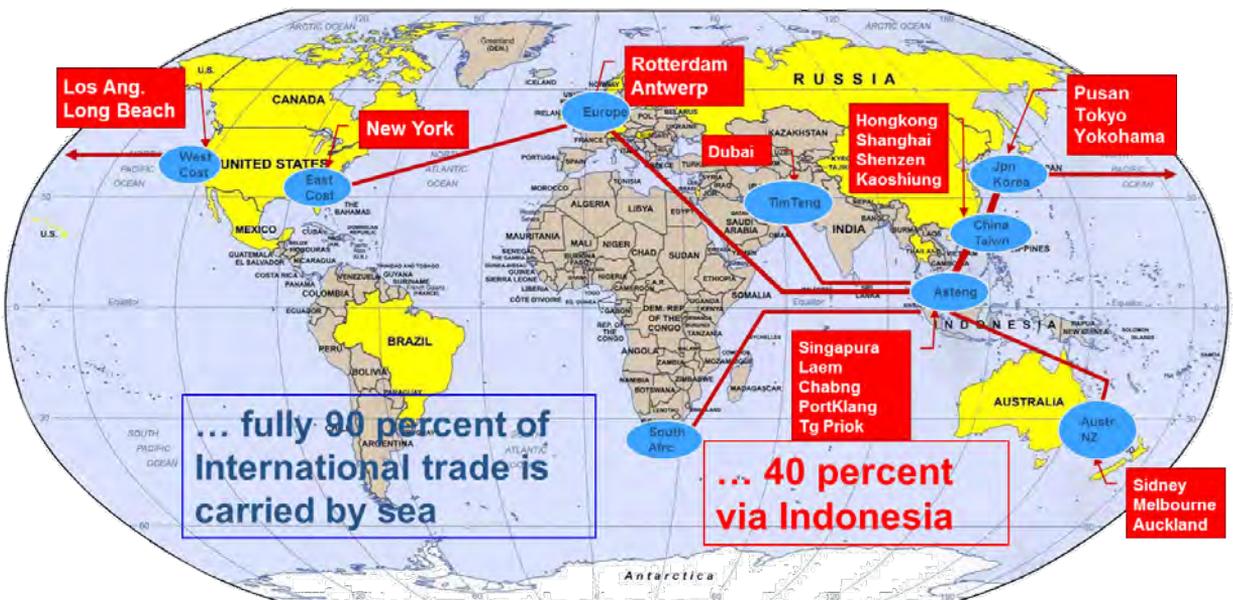
Vessel Traffic Management Information System (VTMIS) merupakan pengembangan VTS sehingga menjadi *Integrated Maritime Surveillance*, memanfaatkan teknologi informasi untuk mengintegrasikan data-data VTS dari berbagai sumber sehingga meningkatkan efektivitas kegiatan kepelabuhanan atau operasi kemaritiman.

3 Konsep Tol Laut

3.1 Logistik dan Perdagangan Internasional

Pengertian Tol Laut yang ditekankan oleh Presiden Joko Widodo merupakan suatu konsep memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian Timur. Konsep tersebut selain untuk mengkoneksikan jalur pelayaran dari barat ke timur Indonesia juga akan mempermudah akses niaga dari negara-negara Pasifik bagian selatan ke negara Asia bagian Timur. Ide dari konsep Tol Laut tersebut akan membuka akses regional dengan cara membuat dua pelabuhan besar berskala hub international yang dapat melayani kapal-kapal niaga besar diatas 3.000 TEUs atau sekelas kapal panamax 6000 TEUs. Melalui realisasi rencana tersebut diharapkan Indonesia dapat memiliki peran yang signifikan dalam mendukung distribusi logistik internasional.

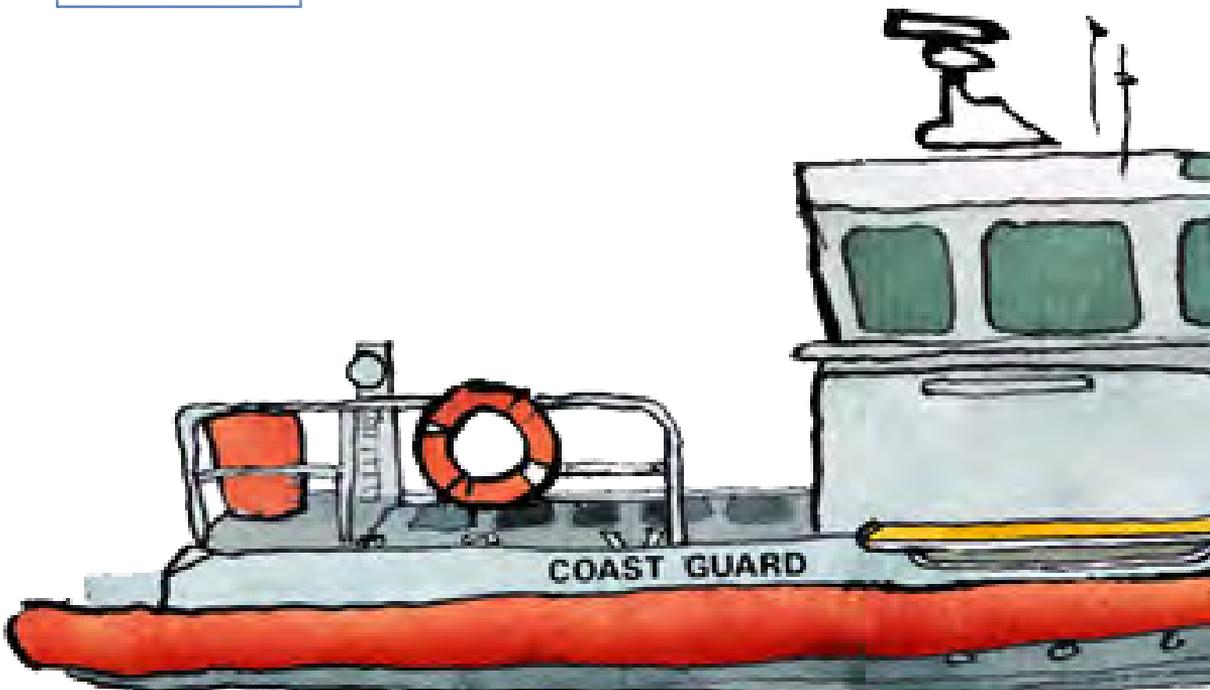
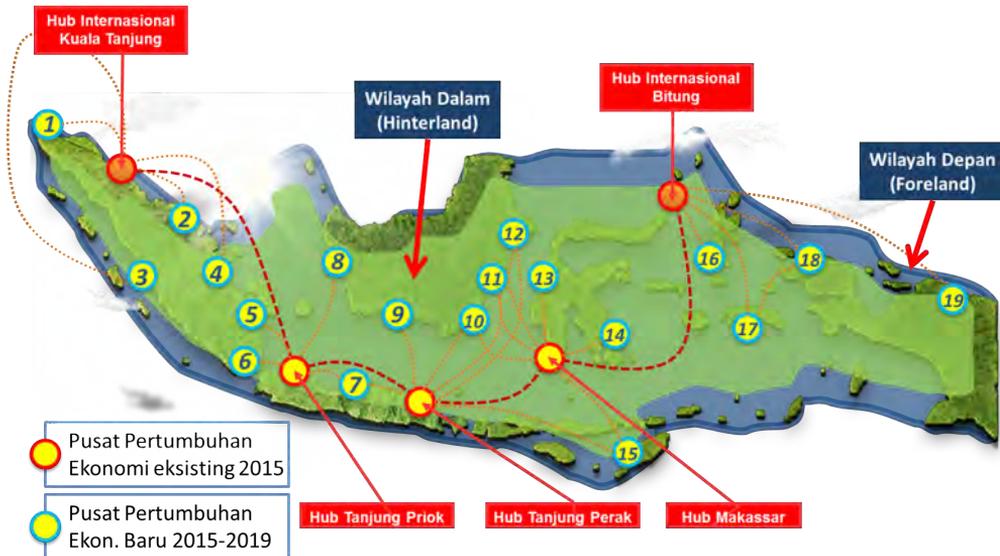
Peluang Pelayaran Logistik Industri dan Perdagangan Internasional



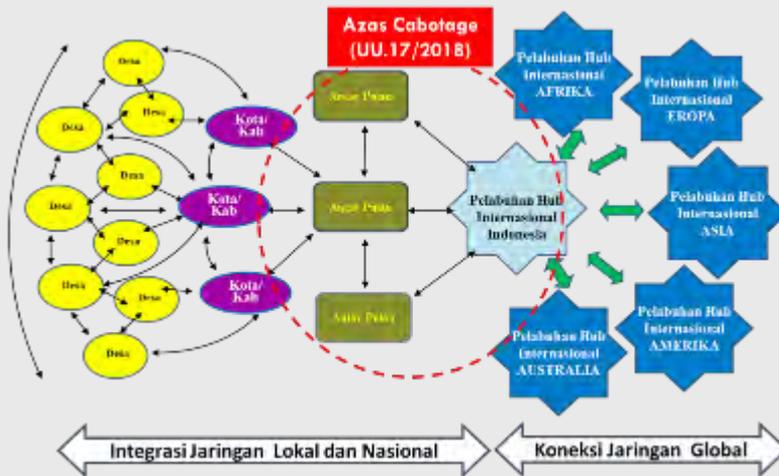
3.2 Konsep Wilayah Depan dan Wilayah Dalam

Terbukanya akses regional melalui implementasi konsep Tol Laut dapat memberikan peluang industri kargo/logistik nasional untuk berperan dalam distribusi internasional, dimana saat ini 40% melalui wilayah Indonesia. Untuk menjadi pemain di negeri sendiri serta mendukung asas *cabotage* serta *beyond cabotage*, maka saat ini Pemerintah telah menetapkan dua pelabuhan yang berada di wilayah depan sebagai hub-internasional, yaitu pelabuhan Kuala Tanjung dan pelabuhan Bitung.

Konsep Wilayah Depan dalam Logistik Nasional



Jaringan Sistem Logistik Nasional



Dengan posisi pelabuhan hub internasional di wilayah depan maka kapal yang melakukan ekspor/impor dengan Indonesia akan berlabuh di wilayah depan. Untuk melanjutkan distribusi logistik ke wilayah dalam akan menggunakan kapal berbendera Indonesia/lokal. Konsep tersebut tidak hanya akan meminimalisir pergerakan kapal dagang internasional (saat ini masih didominasi kapal berbendera asing) di wilayah dalam Indonesia, namun juga meminimalisir penetrasi produk asing hingga wilayah dalam Indonesia.



"MEDIUM RESPONSE BOAT"

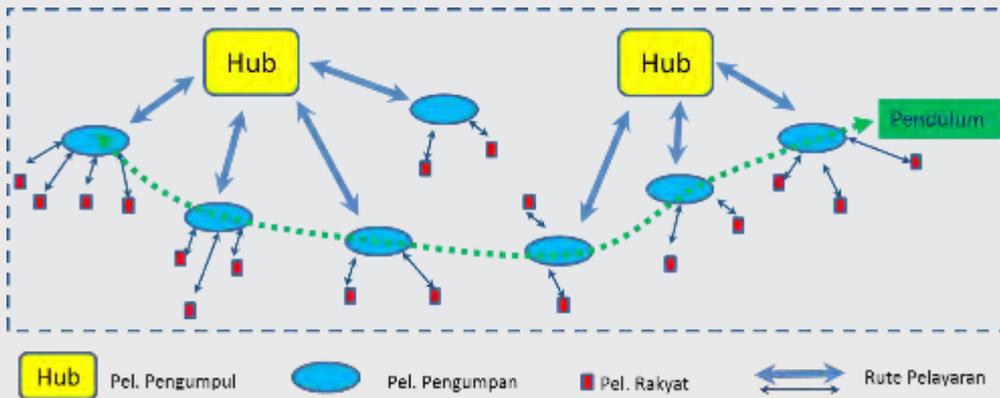
Sumber: bowsprite.wordpress.com

3.3 Konsep Pelabuhan Hub dan Pelabuhan Feeder

Distribusi logistik di wilayah depan (pelabuhan hub internasional) akan dihubungkan ke wilayah dalam melalui pelabuhan-pelabuhan hub nasional (pelabuhan pengumpul) yang kemudian diteruskan ke pelabuhan *feeder* (pelabuhan pengumpan) dan diteruskan ke sub-feeder dan atau pelabuhan rakyat. Sesuai dengan konsep wilayah depan dan wilayah dalam tersebut maka armada kapal yang melayani pergerakan kargo/logistik internasional akan berbeda dengan armada kapal yang melayani pergerakan kargo domestik.

Mendukung hal tersebut, kemudian juga dikembangkan rute armada kapal/pelayaran yang menghubungkan kedua pelabuhan hub internasional serta melalui pelabuhan hub nasional dari wilayah timur hingga wilayah barat Indonesia. Kemudian kargo/logistik dari pelabuhan hub nasional akan didistribusikan ke pelabuhan *feeder* menggunakan kapal yang berbeda pula. Konsep konektivitas laut di atas kemudian dilayani oleh armada kapal secara rutin dan terjadwal dari barat sampai timur Indonesia kemudian disebut sebagai konsep "Tol Laut".

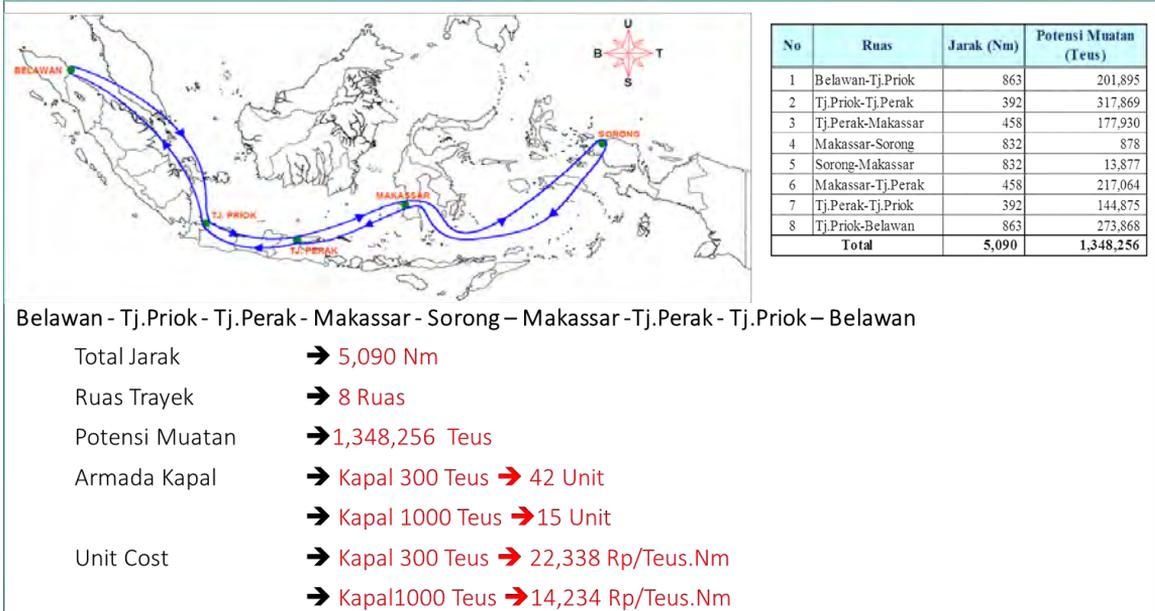
Integrasi Jaringan Pelayaran Lokal dan Nasional



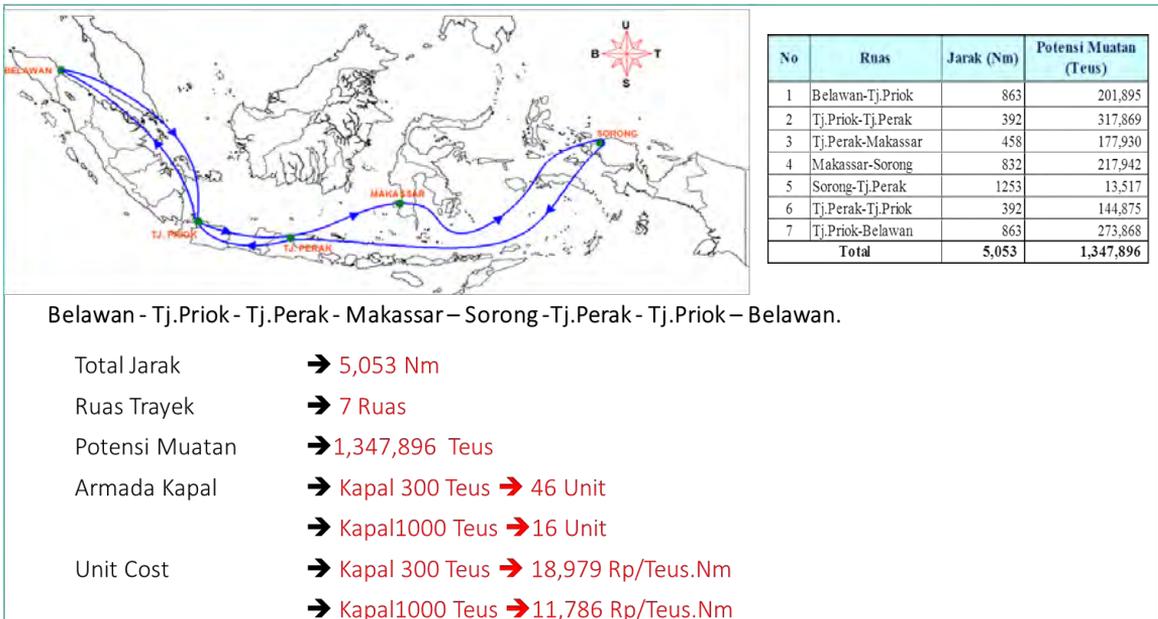
3.4 Konsep Rute Pendulum

Implementasi konsep Tol Laut diawali melalui penentuan Pelabuhan hub (nasional) berdasarkan sebaran wilayah serta potensi muatannya. Menurut kajian ITS, 2014, terdapat tujuh alternatif rute pelabuhan (hub) yang memiliki potensi muatan tinggi dan berdampak terhadap efisiensi apabila dilayani oleh armada yang bergerak seperti pendulum dari barat ke timur Indonesia. Ketujuh alternatif rute pendulum tersebut adalah sebagai berikut dibawah ini:

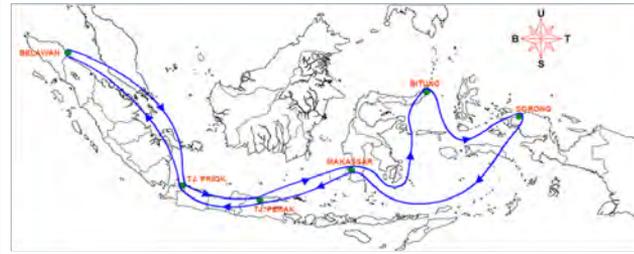
Alternatif 1



Alternatif 2



Alternatif 3



No	Ruas	Jarak (Nm)	Potensi Muatan (Teus)
1	Belawan-Tj.Priok	863	201,895
2	Tj.Priok-Tj.Perak	392	320,659
3	Tj.Perak-Makassar	458	207,392
4	Makassar-Bitung	800	240,307
5	Bitung-Sorong	520	55,052
6	Sorong-Tj.Perak	1253	13,517
7	Tj.Perak-Tj.Priok	392	144,875
8	Tj.Priok-Belawan	863	273,868
Total		5,541	1,457,565

Belawan - Tj.Priok - Tj.Perak - Makassar – Bitung - Sorong – Makassar - Tj.Perak - Tj.Priok - Belawan

- Total Jarak → 5,541 Nm
- Ruas Trayek → 8 Ruas
- Potensi Muatan → 1,457,565 Teus
- Armada Kapal → Kapal 300 Teus → 48 Unit
- Kapal 1000 Teus → 17 Unit
- Unit Cost → Kapal 300 Teus → 19,338 Rp/Teus.Nm
- Kapal 1000 Teus → 12,005 Rp/Teus.Nm

Alternatif 4

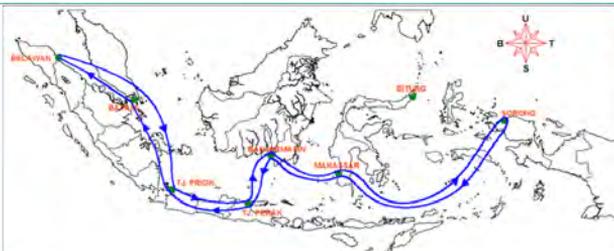


No	Ruas	Jarak (Nm)	Potensi Muatan (Teus)
1	Belawan-Batam	373	204,004
2	Batam-Tj.Priok	523	11,150
3	Tj.Priok-Tj.Perak	392	317,869
4	Tj.Perak-Makassar	458	177,930
5	Makassar-Sorong	832	878
6	Sorong-Makassar	832	13,877
7	Makassar-Tj.Perak	458	217,064
8	Tj.Perak-Tj.Priok	392	144,875
9	Tj.Priok-Batam	573	302,734
10	Batam-Belawan	373	5,599
Total		5,206	1,395,980

Pelabuhan Belawan – Batam - Tj.Priok - Tj.Perak - Makassar – Sorong - Tj.Perak - Tj.Priok – Batam - Belawan

- Total Jarak → 5,206 Nm
- Ruas Trayek → 13 Ruas
- Potensi Muatan → 1,395,980 Teus
- Armada Kapal → Kapal 300 Teus → 37 Unit
- Kapal 1000 Teus → 10 Unit
- Unit Cost → Kapal 300 Teus → 20,069 Rp/Teus.Nm
- Kapal 1000 Teus → 12,885 Rp/Teus.Nm

Alternatif 5

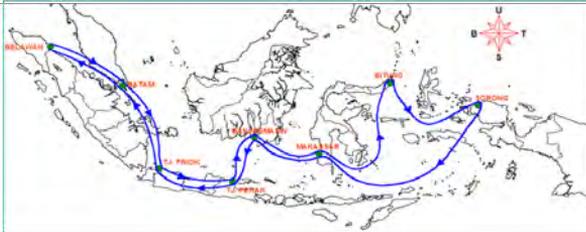


No	Ruas	Jarak (Nm)	Potensi Muatan (Teus)
1	Belawan-Tj.Priok	863	201,895
2	Tj.Priok-Tj.Perak	392	371,572
3	Tj.Perak-Banjarmasin	235	231,922
4	Banjarmasin-Makassar	265	-
5	Makassar-Sorong	832	878
6	Sorong-Makassar	832	13,877
7	Makassar-Banjarmasin	265	217,135
8	Banjarmasin-Tj.Perak	235	101,422
9	Tj.Perak-Tj.Priok	392	144,875
10	Tj.Priok-Belawan	863	273,868
Total		5,174	1,557,444

Belawan – Batam - Tj.Priok - Tj.Perak - Makassar – Sorong - Tj.Perak - Tj.Priok – Batam - Belawan

- Total Jarak → 5,174 Nm
- Ruas Trayek → 10 Ruas
- Potensi Muatan → 1,395,980 Teus
- Armada Kapal → Kapal 300 Teus → 41 Unit
- Kapal 1000 Teus → 15 Unit
- Unit Cost → Kapal 300 Teus → 25,548 Rp/Teus.Nm
- Kapal 1000 Teus → 16,693 Rp/Teus.Nm

Alternatif 6



No	Ruas	Jarak (Nm)	Potensi Muatan (Teus)
1	Belawan-Batam	373	204,004
2	Batam-Tj.Priok	523	11,150
3	Tj.Priok-Tj.Perak	392	374,362
4	Tj.Perak-Banjarmasin	235	261,384
5	Banjarmasin-Makassar	265	-
6	Makassar-Bitung	800	23,243
7	Bitung-Sorong	520	58,449
8	Sorong-Makassar	832	13,877
9	Makassar-Banjarmasin	265	217,135
10	Banjarmasin-Tj.Perak	235	101,422
11	Tj.Perak-Tj.Priok	392	144,875
12	Tj.Priok-Batam	573	302,734
13	Batam-Belawan	373	5,599
Total		5,778	1,712,635

Belawan – Batam - Tj.Priok - Tj.Perak – Makassar - Bitung – Sorong –
Makassar - Tj.Perak - Tj.Priok – Batam - Belawan

Total Jarak → 5,778 Nm

Ruas Trayek → 13 Ruas

Potensi Muatan → 1,712,635 Teus

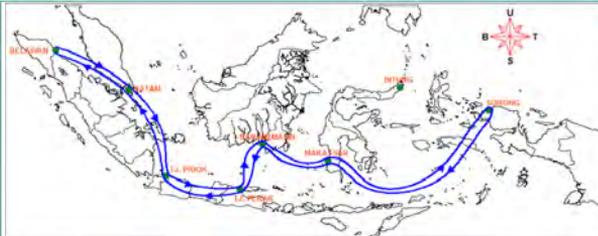
Armada Kapal → Kapal 300 Teus → 39 Unit

→ Kapal 1000 Teus → 15 Unit

Unit Cost → Kapal 300 Teus → 22,124 Rp/Teus.Nm

→ Kapal 1000 Teus → 14,510 Rp/Teus.Nm

Alternatif 7



No	Ruas	Jarak (Nm)	Potensi Muatan (Teus)
1	Belawan-Batam	373	204,004
2	Batam-Tj.Priok	523	11,150
3	Tj.Priok-Tj.Perak	392	371,572
4	Tj.Perak-Banjarmasin	235	231,922
5	Banjarmasin-Makassar	265	-
6	Makassar-Sorong	832	878
7	Sorong-Makassar	832	13,877
8	Makassar-Banjarmasin	265	217,135
9	Banjarmasin-Tj.Perak	235	101,422
10	Tj.Perak-Tj.Priok	392	144,875
11	Tj.Priok-Batam	573	302,734
12	Batam-Belawan	373	5,599
Total		5,290	1,605,168

Belawan - Batam - Tj.Priok - Tj.Perak – Makassar – Sorong – Makassar - Tj.Perak - Tj.Priok – Batam – Belawan

Total Jarak → 5,290 Nm

Ruas Trayek → 12 Ruas

Potensi Muatan → 1,605,168 Teus

Armada Kapal → Kapal 300 Teus → 37 Unit

→ Kapal 1000 Teus → 14 Unit

Unit Cost → Kapal 300 Teus → 22,672 Rp/Teus.Nm

→ Kapal 1000 Teus → 14,913 Rp/Teus.Nm

3.5 Pelabuhan Strategis Tol Laut

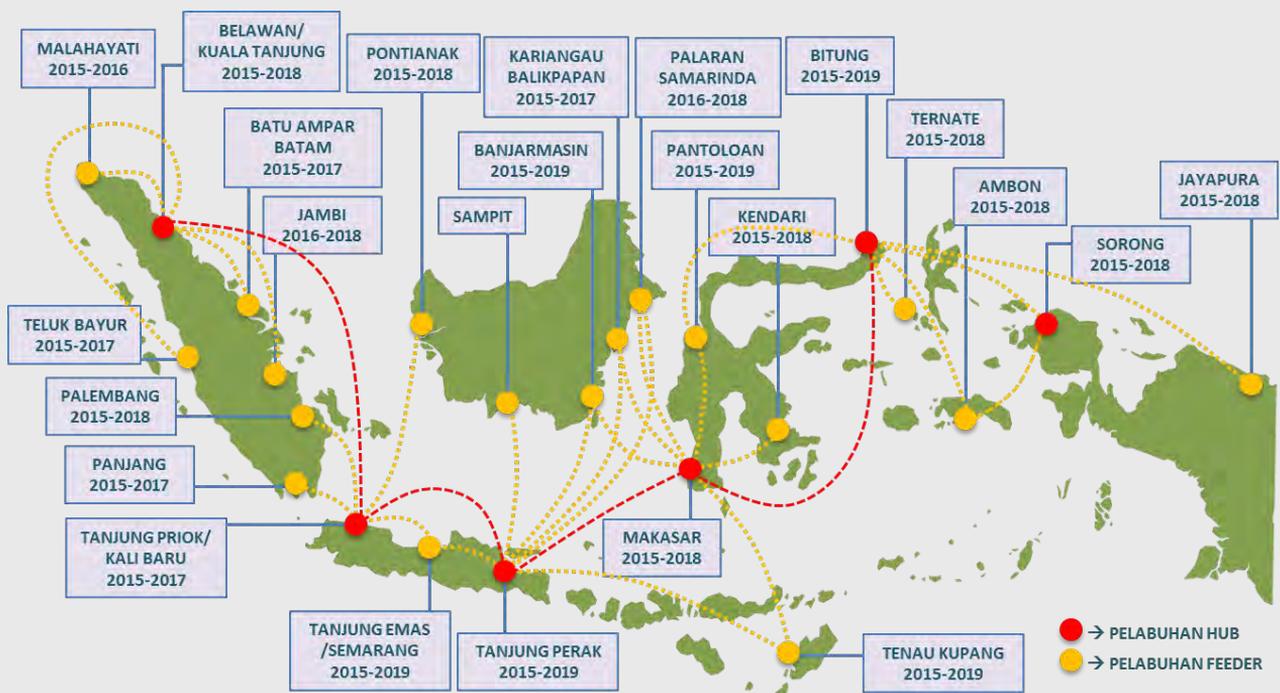
Berdasarkan kajian diatas serta kajian-kajian sebelumnya, kemudian pemerintah (Bappenas serta Kementerian Perhubungan) bersama Pelindo menetapkan 24 pelabuhan strategis untuk merealisasikan konsep Tol Laut yang terdiri dari 5 pelabuhan hub (2 hub internasional dan 3 hub nasional) serta 19 pelabuhan *feeder*. Pelabuhan Sorong direncanakan sebagai hub masa depan bersama pengembangan potensi wilayah *hinterland*-nya untuk meningkatkan potensi muatannya.

Disamping kajian-kajian terdahulu, pertimbangan lain yang turut diperhitungkan dalam penentuan pelabuhan strategis tersebut adalah sebaran wilayah, kondisi dan kapasitas pelabuhan eksisting, potensi pengembangan maksimum pelabuhan dan hinterlandnya, arus barang dan *liners* yang telah melayani, serta kemampuan pemerintah dan BUMN dalam merealisasikannya.

Untuk merealisasikan rute/jaringan pelayaran tersebut, diperlukan kebijakan strategis yaitu:

1. Penataan jaringan trayek angkutan laut (revisi SK Trayek).
2. Perluasan jaringan trayek, peningkatan frekuensi layanan, serta peningkatan keandalan kapal untuk angkutan laut dan keperintisan.
3. Optimalisasi penyelenggaraan PSO angkutan laut penumpang maupun barang, mengingat jumlah muatan barang dari wilayah Indonesia Timur yang masih rendah.

24 Pelabuhan Strategis Pendukung Tol Laut



3.6 Pembangunan Pelabuhan Mendukung Tol Laut

Dengan memperhatikan perkembangan ukuran armada kapal yang digunakan pada jalur perdagangan internasional, maka juga perlu kesiapan pelabuhan dan alurnya untuk mendukung kapal-kapal yang mampu melayani muatan yang lebih besar (kelas Panamax) dengan kecepatan layanan yang lebih tinggi, khususnya pada rute pendulum Tol Laut. Oleh sebab itu, ke-24 pelabuhan strategis direncanakan dikembangkan dengan konsep sebagai berikut:

1. Pembangunan pelabuhan bertaraf Internasional yang berkapasitas besar dan modern untuk ekspor berbagai komoditas dan berfungsi juga sebagai *International Seaport-Hub*.
2. Pengerukan kolam dan alur pelabuhan Hub min -12,5m untuk mendukung penggunaan kapal Panamax yang bergerak dengan rute pendulum.
3. Peningkatan draft pelabuhan *feeder* min -7m, untuk mendukung penggunaan kapal 3 in 1 dan atau kapal 2 in 1 yang mulai dikembangkan PT. PELNI.
4. Modernisasi fasilitas dan peralatan bongkar muat pelabuhan strategis tol laut untuk meningkatkan produktifitas pelabuhan.
5. Perluasan penerapan INSW dalam rangka persiapan implementasi ASEAN *Single Windows*.
6. Restrukturisasi dan rasionalisasi tarif jasa kepelabuhanan dalam rangka meningkatkan daya saing.

Perubahan Ukuran Kapal

		Lengin	Draft	TEU
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m	11-12 m 36-40 ft	3,000
	 Post Panamax	290 m		4,000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax Plus	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	 New Panamax	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth (2006-)	 New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

Sedangkan beberapa hal yang perlu ditindaklanjuti agar pelabuhan-pelabuhan lainnya (non-komersil) sehingga dapat bersinergi dengan konsep tol laut adalah:

1. **Optimalisasi pelabuhan hub internasional** (Pelabuhan Kuala Tanjung dan Bitung), termasuk melalui peningkatan pangsa muatan angkutan luar negeri (perubahan *term-of-trade*).
2. **Evaluasi optimalisasi pemanfaatan pelabuhan** yang telah dibangun (khususnya pelabuhan umum Pemerintah).
3. **Kajian efektivitas penyediaan terminal khusus (TERSUS)/terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS)**, termasuk dampaknya terhadap operasional dan pengembangan terminal/pelabuhan umum.
4. **Evaluasi efektivitas kebijakan pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan internasional** untuk mendukung konsep wilayah depan dan wilayah dalam.
5. **Penguatan landasan hukum dan kelembagaan** dalam koordinasi penyelenggaraan pelabuhan perikanan dan pelabuhan penyeberangan.
6. **Revitalisasi pelabuhan pelayaran rakyat** di Indonesia.

3.7 Pembangunan Galangan Kapal Mendukung Tol Laut

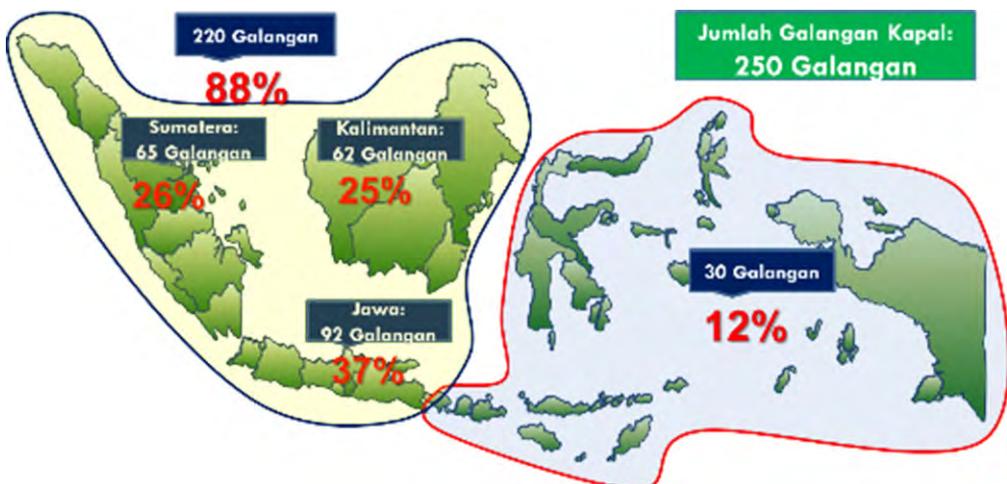
Memperhatikan potensi muatan yang tumbuh seiring dengan pemerataan pengembangan wilayah yang didukung oleh penguatan konektivitas, maka potensi industri berbagai jenis dan ukuran kapal dan jasa perawatan kapal (galangan kapal) sangat besar dengan proyeksi mencapai 1.000 unit per-tahun. Kemampuan galangan saat ini baru mencapai 200-300 unit per-tahun dengan jumlah docking kapal sekitar 250 unit yang terkonsentrasi di wilayah barat Indonesia.

Pada bab 2 telah ditunjukkan bahwa armada kapal Indonesia saat ini didominasi oleh kapal kecil berumur diatas 25 tahun. Keadaan tersebut disebabkan pelaku industri jasa pelayaran cenderung membeli kapal bekas guna menekan biaya investasi dan depresiasi. Oleh sebab itu, kebijakan strategis pengutamaan pembangunan kapal di dalam negeri perlu direalisasikan untuk mengambil peluang dari kebutuhan peremajaan dan penambahan berbagai jenis/ukuran kapal.

Untuk merealisasikan hal tersebut, maka diperlukan:

1. **Pembangunan galangan kapal baru** yang berteknologi canggih dan efisien di wilayah yang tersebar.
2. **Penyusunan payung hukum** agar dapat dikembangkan Galangan Kapal milik Pemerintah.
3. **Insentif** dan perhatian khusus dari pemerintah (Kementerian Perindustrian) untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas industri galangan kapal nasional.

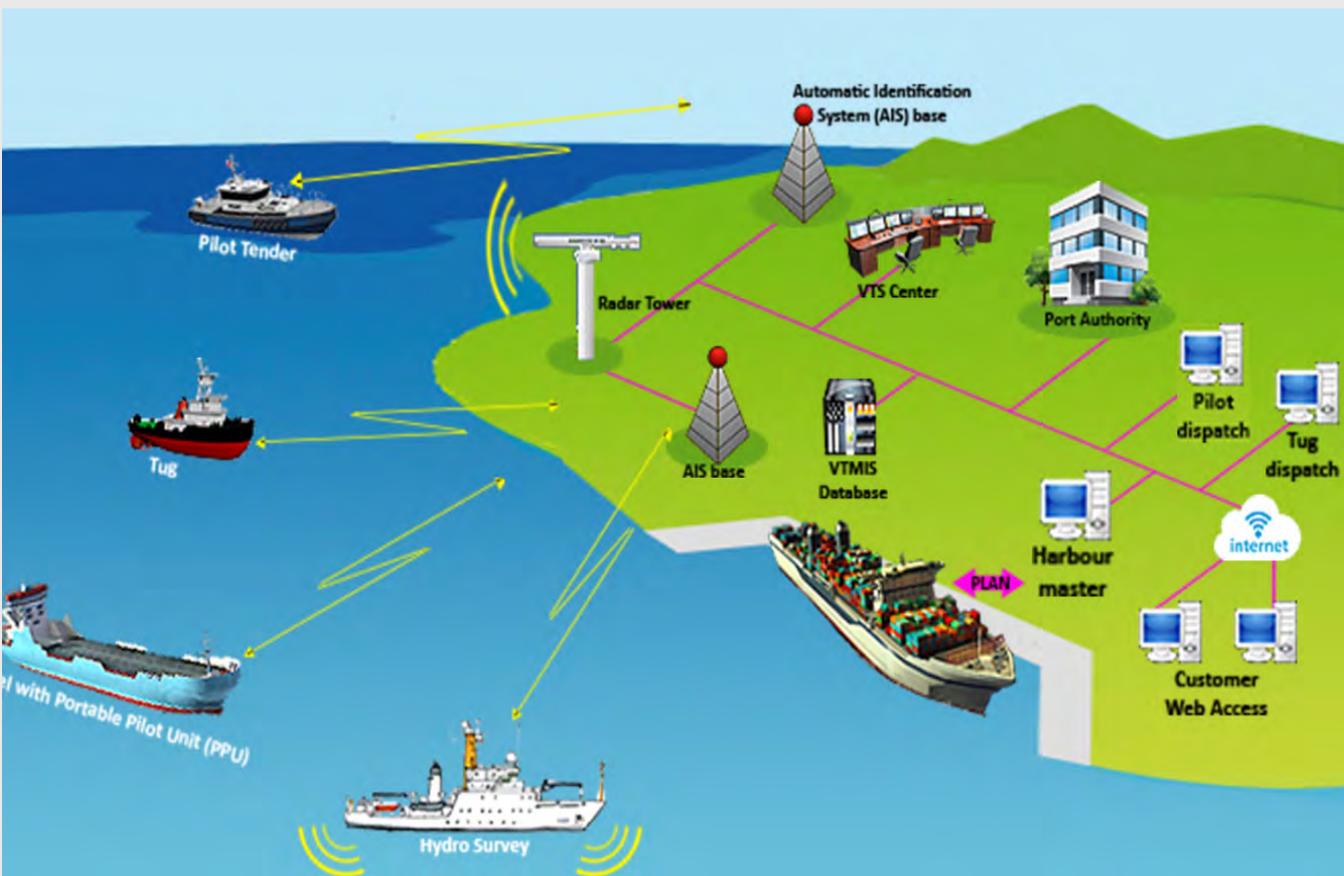
Ketimpangan Sebaran Galangan Kapal Nasional



3.8 Keamanan dan Keselamatan Tol Laut

Seiring potensi lalu lintas pelayaran yang tinggi, maka terdapat tantangan serta ancaman keamanan dan keselamatan armada serta pelabuhan, baik yang disebabkan oleh kepadatan lalu lintas, maupun ancaman gangguan keamanan lainnya seperti pembajakan, penyelundupan, pembuangan limbah, dan lain sebagainya. Oleh sebab itu, diperlukan peningkatan sarana dan prasarana pendukung keamanan dan keselamatan tol laut, yaitu diantaranya adalah:

1. Kapal Patroli Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (KPLP)
2. Komitmen penurunan Rate of Accident (RoA)
3. Peningkatan kualitas dan jumlah Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)
4. Penyesuaian lokasi kapal-kapal kenavigasian
5. Peningkatan kualitas dan jumlah Stasiun Radio Pantai (SROP)
6. Pengembangan serta penyediaan Vessel Traffic Service (VTS) dan National Database Centre for Long Range Identification And Tracking Of Ships System (NDC LRIT)
7. Peningkatan kapasitas Pelayaran Rakyat sebagai satuan keamanan pantai yang efektif, dimana memiliki fungsi strategis dalam menjaga keamanan laut nasional melalui armada-armada kecil dalam jumlah besar yang melintasi wilayah laut Indonesia hingga pedalaman.



Indikator Kinerja Keamanan dan Keselamatan Transportasi Laut:

1. Jumlah pedoman standar keselamatan dan keamanan transportasi Laut dengan baseline 30 dokumen pada tahun 2014, ditargetkan menjadi **125 dokumen pedoman dan standar keselamatan dan keamanan transportasi laut sampai pada tahun 2019.**
2. Jumlah sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan transportasi Laut mencakup:
 1. **Pembangunan SBNP** dengan baseline tahun 2014 sebanyak 2.269 Unit, ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 3.023 Unit;
 2. **Tingkat kecukupan SBNP** dengan baseline tahun 2014 sebanyak 75%, ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 100%;
 3. **Tingkat keandalan SBNP** dengan baseline tahun 2014 sebanyak 96%, ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 99%;
 4. **Pembangunan dan upgrade GMDSS** dengan baseline tahun 2014 sebanyak 73 Unit, ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 217 Unit;
 5. **Pembangunan dan upgrade VTS** dengan baseline tahun 2014 sebanyak 34 Unit, ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 69 Unit;
 6. **Penyelesaian kapal patroli** dengan baseline tahun 2014 sebanyak 315 Unit, ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 597 Unit;
 7. **Pembangunan/lanjutan/penyelesaian kapal kenavigasian** dengan baseline tahun 2014 sebanyak 64 Unit, ditargetkan sampai tahun 2019 sebanyak 124 Unit.
3. Pelaksanaan patroli dan pengawasan pada jalur lalu lintas pelayaran dengan baseline tahun 2014 sebanyak 8 kejadian, dan ditargetkan sampai **tahun 2019 menurun menjadi 5 kejadian gangguan keamanan/tahun**

Melalui Bakamla, diselenggarakan task force untuk tupoksi tersebut melalui joint operation bersama (Polisi Laut, ALRI, KPLP, Perikanan, dll) untuk melakukan kewenangan Bakamla. Adapun kewenangan Bakamla ialah:

1. Melakukan pengejaran seketika;
2. Memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan
3. Mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Bakamla tidak saja menangani keamanan laut, namun juga keselamatan dan Kesehatan laut. Untuk kesehatan, perlu diperhatikan karena penyakit dapat berpindah-pindah melalui kesehatan kapal, crew kapal, air buangan.

Prinsip Bakamla, seluruh perintah gerak operasi keamanan laut dikeluarkan oleh Bakamla dan dibuat berdasarkan hasil sistem deteksi dini, intelijen, dan compliance.



3.9 Elemen Utama dan Pendukung Konsep Tol Laut

Melalui implementasi seluruh elemen yang dikembangkan dalam konsep Tol Laut diatas, maka terciptanya keunggulan kompetitif bangsa, terciptanya perkuatan industri nasional di seluruh *hinterland* pelabuhan strategis, serta tercapainya PDB tertinggi di Asia Tenggara yang disertai pemerataan nasional dan disparitas harga yang rendah dapat direalisasikan. Namun keberhasilan implementasi tol laut memerlukan langkah-langkah lain dalam kerangka mengefisienkan sistem transportasi maritim Indonesia.

Selain elemen utama seperti pengembangan pelabuhan, pengembangan *hinterland*, penyusunan rute terjadwal dan rutin dengan konsep pendulum, pembangunan galangan kapal, juga diperlukan elemen pendukung Tol Laut seperti sarana prasarana navigasi, patroli, SDM, serta infrastruktur pendukung lainnya untuk keberhasilan implementasi tol laut.

Peningkatan jumlah serta kualitas SDM sesuai kompetensi standar keselamatan dan keamanan transportasi, khususnya SDM Perhubungan Laut (khususnya awak kapal negara dan penjaga menara suar) diperlukan guna memenuhi potensi kebutuhan SDM laut yang tinggi. Target lulusan 5 tahun hingga 2019 dalam Renstra perhubungan mencapai 1.347.641 lulusan.



Sedangkan untuk menjawab kebutuhan sarana prasarana navigasi guna menjamin keselamatan transportasi laut, maka terdapat beberapa hal yang perlu ditindaklanjuti, yaitu:

1. Penyusunan kajian kebutuhan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) dinamis.
2. Pembangunan, optimalisasi sistem pengawasan dan pemeliharaan SBNP.
3. Penyusunan kajian kebutuhan kapal negara kenavigasian sesuai karakteristik wilayah operasi setiap distrik navigasi.
4. Optimalisasi lokasi, pembangunan dan peremajaan kapal negara kenavigasian.
5. Pemenuhan kebutuhan awak serta sarana prasarana penunjang pengoperasian kapal negara kenavigasian.
6. Pengadaan dan peningkatan keandalan Stasiun Radio Pantai (SROP) sesuai standar yang ditetapkan.
7. Pengembangan dan optimalisasi operasi *Vessel Traffic Services* (VTS).
8. Peningkatan operasional sistem *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT).
9. Penyusunan kajian sistem dan prosedur telekomunikasi pelayaran.

Dan infrastruktur pendukung lainnya yang perlu dikembangkan untuk mendukung implementasi transportasi laut adalah:

1. Pembangunan jaringan listrik hingga ke seluruh pelabuhan
2. Pembangunan jalan akses menuju pelabuhan
3. Integrasi kereta api dengan pelabuhan
4. Layanan distribusi logistik dari/ke pelabuhan menggunakan jaringan pipa
5. Pengembangan akses pelabuhan ke hinterland melalui angkutan sungai
6. Pengembangan *coastal shipping/short sea shipping*
7. Pengembangan skema pembiayaan inovatif untuk implementasi tol laut
8. Perkuatan *linkage* dengan perguruan tinggi sebagai basis penelitian dan pengembangan perhubungan laut



4 Perencanaan dan Implementasi Tol Laut

4.1 Kaitan dengan RPJMN

Peningkatan konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan yang dituangkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 menekankan pada terintegrasinya pembangunan Tol Laut untuk mewujudkan daya saing dan kedaulatan wilayah kepulauan Indonesia sebagai negara maritim, menunjang pertumbuhan sektor pariwisata, serta mempersempit kesenjangan wilayah.

Sementara itu, moda transportasi laut juga sangat penting untuk dikembangkan, terutama untuk angkutan jarak jauh. Namun, masih terdapat permasalahan dimulai dari keterpurukan peran armada pelayaran nasional, dimana sekitar 50% dari angkutan kargo domestik sudah berusia lebih dari 25 tahun, sehingga secara tidak langsung mempengaruhi sektor perdagangan dan perekonomian. Selain itu, biaya ekonomi yang tinggi juga menyebabkan turunnya minat pengguna transportasi laut, terlebih kurangnya fasilitas prasarana bongkar muat di pelabuhan juga masih menjadi masalah di sektor ini.

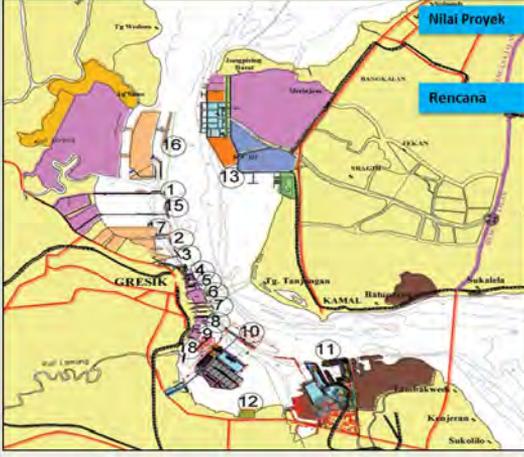
Dari aspek logistik untuk angkutan laut, terdapat permasalahan tidak efisiennya pengangkutan barang yang diangkut terutama untuk angkutan laut ke Indonesia bagian timur. Pada saat ini angkutan laut dari Pulau Jawa ke Papua terisi penuh, namun kembali dalam keadaan kosong. Salah satu penyebabnya adalah karena wilayah di timur Indonesia masih memiliki konektivitas yang rendah. Hal ini menyebabkan biaya logistik yang dibebankan kepada komoditi menjadi tinggi, sehingga diperlukan keberpihakan dalam penyelenggaraan layanan angkutan laut dari Barat ke Timur.

Oleh karena itu, diperlukan dukungan insentif fiskal maupun nonfiskal sehingga mampu menekan biaya transportasi dan logistik. Penyediaan PSO untuk angkutan barang disamping PSO angkutan penumpang yang selama ini ditugaskan pada PT.PELNI juga perlu direalisasikan. Selain itu, upaya regional balancing harus dilakukan melalui keseimbangan pembangunan konektivitas global dan nasional, perkotaan dan perdesaan, pusat-pusat pertumbuhan dan daerah tertinggal, serta pembangunan transportasi intra-pulau dan antar pulau.

4.2 Perencanaan dan Implementasi 24 Pelabuhan Strategis

Pemerintah dan PELINDO telah berkoordinasi dalam pengembangan ke-24 pelabuhan strategis sebagai bagian implementasi konsep Tol Laut. Pengembangan 24 pelabuhan strategis Tol Laut pada 2015-2019 adalah sebagai berikut:

<p>BELAWAN PORT</p>  <p>Arus Barang di Pelabuhan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pada tahun 2013, angkutan antar pulau arus muat (<i>loading</i>) barang sebesar 2,822,294 ton dan arus bongkar (<i>unloading</i>) sebesar 7,881,554 ton. Rata-rata pertumbuhan arus muat sebesar 78,44% dan arus bongkar 14,73%. • Pada tahun 2013, angkutan luar negeri arus bongkar (<i>loading</i>) barang sebesar 8,625,452 ton dan arus bongkar (<i>unloading</i>) sebesar 3,123,243 ton. Rata-rata pertumbuhan arus muat sebesar 66,93% dan arus bongkar 6,61%. 	<p>Lokasi Kota Medan, Sumatera Utara</p> <p>Deskripsi <input type="checkbox"/> Direncanakan pengembangan Pelabuhan Belawan sebagai salah satu Pelabuhan Hub dalam pengembangan Tol Laut.</p> <p>Kondisi Eksisting <input type="checkbox"/> Dermaga 950 m, Draft -10 mLWS, CY 251.48543 m², Alat (11 CC, 25 RTG, 2 MHC, 61 Head Truck, 7 Reach Stacker, 3 Side Loader, 6 Forklift)</p> <p>Nilai Proyek <input type="checkbox"/> Rp. 7,2 Trilyun</p> <p>Rencana <input type="checkbox"/> Pembangunan terminal/dermaga Phase I & II (2015-2017) <input type="checkbox"/> Pengadaan peralatan Phase I & II (CC, RTG, <i>Head Truck</i>) pada tahun 2015-2017</p> <p>Sumber Dana <input type="checkbox"/> IDB Loan USD 87,5 juta (reklamasi) & BUMN</p> <p>Pelaksana <input type="checkbox"/> Kementerian Perhubungan, Pelindo I dan KPS</p>								
<p>KUALA TANJUNG PORT</p>   <p>HINTERLAND OF KUALA TANJUNG PORT</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>PORT</th> <th>LARIK (KILOMETER)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BELAWAN PORT</td> <td>74 KILOMETER</td> </tr> <tr> <td>TELUK BELONG PORT</td> <td>101 KILOMETER</td> </tr> <tr> <td>BAGANJAHN PORT</td> <td>110 KILOMETER</td> </tr> </tbody> </table>	PORT	LARIK (KILOMETER)	BELAWAN PORT	74 KILOMETER	TELUK BELONG PORT	101 KILOMETER	BAGANJAHN PORT	110 KILOMETER	<p>Lokasi Kabupaten Batubara, Propinsi Sumatera Utara</p> <p>Deskripsi Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan salah satu Pelabuhan Hub dalam pengembangan Tol Laut, yang terintegrasi dengan rencana pengembangan Aerotropolis Kualanamu</p> <p>Kondisi Eksisting <input type="checkbox"/> <i>Groundbreaking</i> pembangunan pelabuhan ini dilakukan pada tgl 27 Januari 2015</p> <p><input type="checkbox"/> Dermaga TPK 670 m Draft -14 mLWS (penyelesaian oleh BP Batam), Dermaga Multipurpose 1.300 m, Draft -6 s.d -13 mLWS</p> <p>Nilai Proyek <input type="checkbox"/> Rp. 61 Trilyun</p> <p>Rencana <input type="checkbox"/> Perlu revisi RIP untuk pembangunan Pel. Kuala Tanjung <input type="checkbox"/> Pembangunan Terminal Multi Purpose (2015-2017) <input type="checkbox"/> Pembangunan Terminal Peti Kemas (2015-2019) <input type="checkbox"/> Pengadaan peralatan Terminal Multi Purpose (2 CC, 6 RTG, 14 Head Truck, 2 Loading Arm, Pompa Un/Loading 450 Ton/jam) 2015-2017 <input type="checkbox"/> Pengadaan peralatan Terminal Peti Kemas (S TS Crane, RTG Crane, Tractor Trailer, Reach Stacker, Straddle Crane) 2017-2019</p> <p>Sumber Dana <input type="checkbox"/> BUMN, KPS (BP Batam)</p> <p>Pelaksana <input type="checkbox"/> Kemenhub, Pelindo I</p>
PORT	LARIK (KILOMETER)								
BELAWAN PORT	74 KILOMETER								
TELUK BELONG PORT	101 KILOMETER								
BAGANJAHN PORT	110 KILOMETER								

TANJUNG PERAK PORT	
	Lokasi
	Surabaya, Jawa Timur
	Kondisi Eksisting
	<input type="checkbox"/> Dermaga Mirah: length 640m; draft -7m LWS <input type="checkbox"/> D. Jamrud Utara: length 1.200m; draft -11m LWS <input type="checkbox"/> D. Jamrud Selatan: length 800m; draft -9m LWS
	Nilai Proyek
	<input type="checkbox"/> Rp. 11,1 Trilyun <input type="checkbox"/> Pengembangan Terminal Mirah 2015-2019 (Car Terminal, Terminal Penumpang, CY, Dedicated Area Curah Cair) <input type="checkbox"/> Pengadaan Peralatan di Terminal Jamrud dan Nilam 2015-2018 (HMC, HPC, STS) <input type="checkbox"/> Pembangunan Terminal Teluk Lamong (2015-2019) : <ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan Dermaga Petikemas; • Pembangunan dermaga curah kering; • Pengembangan luas terminal dan Lap. Penumpukan Curah Kering Internasional; • Pembangunan CY • Pengadaan Peralatan (STS, ASC, CTT, SC, Power Plant) <input type="checkbox"/> Pengembangan Dermaga Berlian (2015-2019): <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan Container Yard (CY); • Pengadaan Peralatan (Harbour Portal Crane dan RTG); <input type="checkbox"/> Pengembangan Terminal Petikemas Surabaya (2015-2019): <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan Pelindo Marine Service (PMS) 2015 – 2019: <input type="checkbox"/> Pengembangan Pelindo III & Joint Venture PT AKR Corp (JIPE Manyar) (2014-2015) <input type="checkbox"/> Revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya (2014-2015) <input type="checkbox"/> Pelindo III & Joint Venture PT AKR Corp (JIPE Manyar) <input type="checkbox"/> Pelindo III & Kementerian Perhubungan
	Rencana
<ul style="list-style-type: none"> • Pada 2013, angkutan antar pulau arus barang sebesar 1,488 Jt Ton dan arus bongkar sebesar 3,015 Jt Ton. Rata-rata pertumbuhan arus muat selama lima tahun sebesar 1,91% dan arus bongkar 3,38%. • Pada 2013, angkutan luar negeri arus muat barang sebesar 479 rb ton dan arus bongkar sebesar 7,741 Jt Ton. Rata-rata pertumbuhan arus ekspor sebesar -11,72% dan arus impor 26,21% 	Sumber Dana
	Pelaksana

TANJUNG PRIOK / KALI BARU PORT	
	Lokasi
	DKI Jakarta
	Nilai Proyek
	<input type="checkbox"/> Rp. 10,900 Trilyun
	Rencana
<ul style="list-style-type: none"> • Panjang Dermaga = 900 m • Kedalaman Kolam = 20 m LWS • Luas Area = 36 HA • Throughput 1,5 Juta Teus Per tahun • Pembangunan CT1 minimal sepanjang 200 m dan beroperasi pada tanggal 31 Desember 2014 dan selesai keseluruhan pada tanggal 1 Januari 2016. 	<input type="checkbox"/> Rencana pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok / Kali Baru 2015-2019: <ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan Dermaga dan Fasilitas Terminal 2015-2017 (Container Terminal 1-3, Product Terminal 1-2) • Pengerukan Alur dan Kolam Pelabuhan dengan draft 16m 2015-2017 • Pengadaan Peralatan 2015-2017 (RTG/RMG, Guay Crane)
<ul style="list-style-type: none"> • Panjang Dermaga = 1600 m • Kedalaman Kolam = 20 m LWS • Luas Area = 48 HA • Pembangunan Terminal Produk 1 selesai tanggal 1 Januari 2016 • Pembangunan Terminal Produk 2 selesai tanggal 1 Januari 2019 	Sumber Dana
<ul style="list-style-type: none"> • Pada 2013, angkutan antar pulau arus muat barang sebesar 17,6 jt ton dan arus bongkar sebesar 18,5 jt ton. Rata-rata pertumbuhan arus muat sebesar 22,97% dan arus bongkar 5,67%. • Pada 2013, angkutan luar negeri arus bongkar barang sebesar 3,9 jt ton dan arus bongkar sebesar 18,4 jt ton. Rata-rata pertumbuhan arus muat sebesar -6,70% dan arus bongkar 12,19%. 	<input type="checkbox"/> BUMN dan Mitra
	Pelaksana
	<input type="checkbox"/> Kementerian Perhubungan dan Pelindo II

MAKASSAR NEW PORT



LUAS TOTAL TAHAP II + 150 Ha

LUAS TOTAL TAHAP I + 150 Ha

Lokasi	Makassar
Nilai Proyek	Rp 2,84 Triliun
Rencana	<input type="checkbox"/> Revisi Ijin Pengembangan Pelabuhan (2015) <input type="checkbox"/> Lanjutan pengembangan terminal/dermaga (2015-2017) <input type="checkbox"/> Pembangunan lap. Penumpukan (2017-2018) <input type="checkbox"/> Pengadaan peralatan (Wheel Loader, Excavator, Reach Steaker, HMC, RTG, Chasis) (2015-2016) <input type="checkbox"/> Pengadaan kapal tunda, kapal pandu (2016-2018)
Sumber Dana	<input type="checkbox"/> BUMN
Pelaksana	<input type="checkbox"/> Kementerian Perhubungan & PELINDO IV

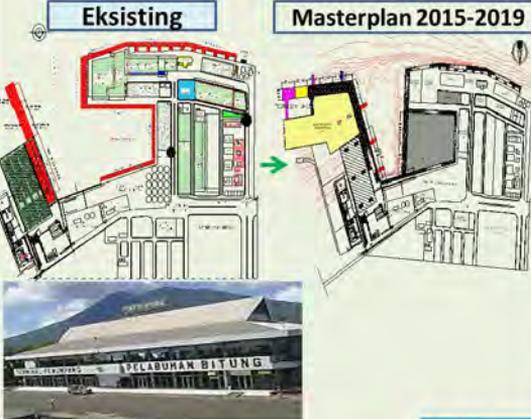
ARUS BARANG

- Pada 2013, angkutan antar pulau arus muat (*loading*) barang sebesar 1,23 jt ton dan arus bongkar (*unloading*) sebesar 1,59 jt ton. Rata-rata pertumbuhan arus muat sebesar 7,92% dan arus bongkar 19,65%.
- Pada 2013, angkutan luar negeri arus muat (*loading*) barang sebesar 192,2 ribu ton dan arus bongkar (*unloading*) sebesar 1,14 jt ton. Rata-rata pertumbuhan arus ekspor sebesar -14,07% dan arus impor 10,54%.



LUAS TOTAL TAHAP I PHASE I (320x500)M2 + 16 Ha
KAPASITAS + 1.000.000 Teu's (DRAFT -14 MLWS)

BITUNG PORT



Eksisting

Masterplan 2015-2019

Lokasi	Kota Bitung , Sulawesi Utara
Nilai Proyek	Rp 506 Miliar
Rencana	<input type="checkbox"/> Pembuatan jalur RTG (2015) <input type="checkbox"/> Pembangunan 3 dermaga petikemas (2015-2017) <input type="checkbox"/> Reklamasi dan Penahanan Tanah (2015-2016) <input type="checkbox"/> Perkerasan lapangan penumpukan (2016-2017) <input type="checkbox"/> Pembangunan trestle (2016) <input type="checkbox"/> Reklamasi dan Penahanan Tanah (2018-2019) <input type="checkbox"/> Perkerasan lapangan penumpukan (2018-2020) <input type="checkbox"/> Pengadaan peralatan th.2015 (forklift, head truck, chassis 40 feet, genset, RTG, container crane)
Sumber Dana	<input type="checkbox"/> Campuran APBN / PMN dan BUMN
Pelaksana	<input type="checkbox"/> Kementerian Perhubungan dan Pelindo IV

Pelabuhan Bitung sebagai Pelabuhan Internasional Hub di kawasan Indonesia Timur dan direncanakan sebagai pintu gerbang lalu-lintas perdagangan di wilayah Asia-Pasifik.

Malahayati

- Terletak di Kabupaten Aceh Besar, 32.5 km dari Banda Aceh, NAD.
- Status sebagai Pelabuhan Umum yang diusahakan, Terbuka untuk perdagangan luar negeri, Status Wajib pandu, Pelabuhan Kelas III.
- Fasilitas saat ini:
 - Dermaga 380 m, Draft -5 s.d. -10 MLWS, Saking Yard 23.991 m², CY 6.980 m², Gudang 800 m²
 - Peralatan (6 Head Truck, 1 Reach Stacker, 1 MC, 10 Forklift)
- **Rencana pengembangan 2015-2016:**
 - Pengerukan Alur & Kolam
 - Pengadaan peralatan (1 MHC, 2 Reach Stacker, 5 Head Truck)
- **Kebutuhan pendanaan Rp. 75 Milyar (Pelindo I dan KPS untuk pengerukan)**



Batu Ampar, Batam



- Terletak di Kota Batam, Kepulauan Riau
- Fasilitas saat ini:
 - Dermaga TPK 670 m Draft -14 mLWS (penyelesaian oleh BP Batam)
 - Dermaga Multipurpose 1.300 m Draft -6 s.d. -13 mLWS
- **Rencana pengembangan 2015-2016:**
 - Pembangunan Terminal Petikemas
 - Pengadaan peralatan (2 MHC, 6 Reach Stacker, 12 Head Truck)
- **Kebutuhan pendanaan Rp.1,2 Trilyun (Pelindo I dan KPS dengan BP Batam)**

Teluk Bayur

- Terletak di Kota Padang, Sumatera Barat. Berfungsi sebagai pintu gerbang antar pulau dan eksport impor dari dan ke Sumatera Barat.
- Saat ini pelabuhan Teluk Bayur telah dilengkapi peralatan untuk menangani barang curah seperti batu bara, semen, klinker, CPO serta komoditas yang menggunakan petikemas.
- Fasilitas saat ini:
 - Dermaga sepanjang 270 m
 - Gudang cfs seluas 3.000 m²
 - Lapangan penumpukan seluas 7,7 HA
- **Rencana pengembangan 2015-2017:**
 - Pengerukan alur dan kolam pelabuhan
 - Pembangunan Gudang A dan Lapangan Penumpukan Lini II
 - Pengadaan peralatan (Tangki CPO, excavator, forklift, hooper, chassis, Hydraulic Reels, Head Terminal Tractor))
- **Kebutuhan pendanaan Rp. 285 Milyar (Pelindo II)**



Jambi / Muara Sabak



- Pelabuhan Jambi terletak di Talang Duku, di hilir Sungai Batanghari, Provinsi Jambi. Pelabuhan Jambi dilengkapi dengan dermaga apung, untuk mengatasi naik-turun permukaan air yang mencapai 8 m.
- Fasilitas saat ini:
 - Dermaga Multipurpose 100 x 18 m draft 4m
 - Luas Kolam 173.700 m² draft 3 s/d 6m
 - Panjang x lebar Alur 21.298 x 100 m draft 5 s/d 8 m
- **Rencana pengembangan 2015-2018:**
 - Kebutuhan pengembangan akses darat ke pelabuhan
 - Pengerukan alur dan kolam pelabuhan
 - Pengembangan Dermaga dan Terminal
- **Kebutuhan pendanaan Rp.300 Milyar (Pelindo II)**

Tanjung Carat / Palembang

- Pelabuhan Palembang didukung oleh hinterlandnya yang memiliki komoditi pertanian, pertambangan dan industri. Komoditi yang memiliki potensi peningkatan signifikan dimasa mendatang adalah CPO.
- **Rencana pengembangan 2015-2018:**
 - Dermaga Peti Kemas
 - Dermaga Curah Cair
 - Jalan Akses
 - Konstruksi Breakwater dan Causeway
 - Reklamasi dan Perkerasan Lapangan
 - Bangunan (Kantor, Workshop, Gedung Serba Guna, Masjid, Kantin, dll)
- **Kebutuhan pendanaan Rp.6,583 Trilyun (Pelindo II)**



Panjang, Lampung



- Merupakan pelabuhan internasional yang terletak di Kecamatan Panjang, Kota Bandar Lampung.
- Fasilitas saat ini:
 - Panjang x lebar Alur 10.000 x 14,97m draft 7 s/d 16m
 - Luas Kolam 86.009 m2
 - Dermaga Multipurpose draft 10m
 - Dermaga Petikemas draft 10m
 - Dermaga Curah Kering draft 11m
 - Gudang
 - Lapangan Konvensional
 - Lapangan Penumpukan Peti Kemas
- **Rencana pengembangan 2015-2016:**
 - Pengadaan Peralatan (Jib Crane, Chassis, Reach Stacker, Head Terminal Tractor)
- **Kebutuhan pendanaan Rp. 100 Milyar (Pelindo II)**

Tanjung Emas, Semarang

- Terletak di Semarang, Jawa Tengah
- Fasilitas saat ini:
 - Terminal Petikemas Semarang (TPKS), Pelabuhan Tg.Emas termasuk 6 besar Terminal Petikemas di Indonesia dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 10,6% dari tahun 2010 sebesar 384.522 Teus menjadi 575.671 Teus di tahun 2014.
- **Rencana Pengembangan 2015-2019:**
 - Terminal Kalibaru Barat:
 - Reklamasi
 - Pembangunan dermaga curah
 - Pembangunan lapangan penumpukan
 - Pengadaan 2 Mobile Crane
 - Pengembangan CY dan dermaga petikemas
 - Pengadaan peralatan (2 CC, 20 ARTG, 2 RS)
- **Kebutuhan Pendanaan Rp. 2,3 Trilyun (Pelindo III)**



Pontianak /Kijing



- Terletak ditepi sungai Kapuas, Provinsi Kalimantan Barat.
- Fasilitas saat ini:
 - Terminal Petikemas
 - Peralatan (CC dll)
- **Rencana pengembangan 2015-2018:**
 - Pengembangan Terminal Petikemas
 - Pembangunan Terminal Curah Kering
 - Pembangunan Terminal Curah Cair
 - Pembangunan Term. Multi Purpose
 - Pengadaan Peralatan (Container Crane, RTGC, Reach Stacker, Tractor, Trailer, Conveyor, Bucket Wheel, Bucket Loader, Bulldozer, Loading Arm)
- **Kebutuhan pendanaan 3,740 Trilyun (Pelindo II)**

Sampit

- Sampit sebagai Ibukota Kabupaten Kotawaringin Timur merupakan salah satu kota terpenting di Provinsi Kalimantan Tengah
- Arus petikemas di Pelabuhan Sampit, realisasi di tahun 2014 adalah 43.002 boks dan 43.690 TEUs atau rata-rata tumbuh 10% dari tahun 2010.
- **Rencana Pengembangan 2015-2019:**
 - Pengadaan peralatan (1 Reach Stacker, 1 Mobile Crane Telescopic)
 - Pengembangan terminal penumpang Sampit
 - Pengerukan kolam pelabuhan Sampit dan Bagendang dan alur pelayaran Mentaya, Sampit
 - Pembangunan jalan akses area curah cair
- **Kebutuhan Pendanaan Rp. 257 Milyar**



Banjarmasin

- Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan
- Fasilitas saat ini:
 - Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB), Pelabuhan Trisakti termasuk 6 besar Terminal Petikemas di Indonesia
- **Rencana Pengembangan 2015-2019:**
 - Pengembangan Dermaga Petikemas
 - Pengadaan peralatan (4 CC, 2 Side Loader, 5 Head truck & Chasis, 1 Mobile Crane)
 - Relokasi 8 RTG dari TPKS Semarang
 - Perluasan CY
 - Pembangunan Dermaga Curah Cair 1 Berth
 - Pembangunan Dermaga Multipurpose 1 Berth
 - Pengerukan Alur Pelayaran (Trisakti – Martapura – Alur Basirih)
- **Kebutuhan Pendanaan Rp. 695 Milyar**

Kariangau, Balikpapan

- Merupakan pelabuhan peti kemas, curah cair, curah kering yang berada di pelabuhan peti kemas, curah cair, curah kering
- Dikelola Pelindo IV dan Pemerintah Propinsi Kalimantan Timur melalui PT Kaltim Kariangau Terminal.
- Pertumbuhan rata-rata petikemas di Pelabuhan Balikpapan 10% per tahun
- Fasilitas saat ini:
 - Max. size draft 13,06 m
 - Semayang pier: 489 m x 21 m
 - Kampung Baru pier: 66 m x 8 m
 - Tugs and barges -pier no.8: length 120 m
 - Peralatan 2 crane, 1 reach staker, 1 forklift, 1 head truck, 1 chassis trailer.
- **Rencana pengembangan 2015-2019 (menunggu penetapan RIP):**
 - Pembangunan terminal/dermaga
 - Pengadaan peralatan pelabuhan
- **Kebutuhan pendanaan Rp. 702 milyar (Pelindo IV)**



Palaran, Samarinda



- Terdapat di Kota Samarinda, provinsi Kalimantan Timur, Indonesia. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang pengiriman logistik dari Kota Samarinda dan Kawasan Hulu Mahakam ke Surabaya, Jakarta dan sebaliknya.
- Fasilitas saat ini:
 - Dermaga sepanjang 270 m
 - Gudang cfs seluas 3.000 m²
 - Lapangan penumpukan seluas 7,7 HA
- **Rencana pengembangan 2016-2018:**
 - Pembangunan terminal/dermaga pelabuhan
 - Pengadaan peralatan pelabuhan
- **Kebutuhan pendanaan Rp. 1 triliun (kerjasama PT Samudera Indonesia)**

Pantoloan



- Pelabuhan Pantoloan berada di Jalan Trans-Sulawesi, Kelurahan Pantoloan, Kecamatan Tawaeli. merupakan pelabuhan utama di Sulawesi Tengah.
- Fasilitas saat ini:
 - Max draft 9,5 m
 - Pangkalan 1 pier: 250 m x 20 m
 - Pangkalan 2 pier: 120 m x 20 m
 - Peralatan 1 reach staker, 3 forklift, 1 top loader
- Rencana pengembangan 2015-2019 (menunggu penetapan RIPN):
 - Lanjutan pemb. Sheetpile & reklamasi
 - Pembangunan CY
 - Penambahan dermaga III
 - Pengadaan peralatan (CC, RTG, Head Truck & Chassis)
 - Pengadaan kapal tunda dan kapal pandu
- Kebutuhan pendanaan Rp. 102 milyar (Pelindo IV & APBN)

Kendari

- Terletak di Kota Kendari, Sulawesi Tenggara
- Fasilitas saat ini:
 - Max draft 9 m
 - Nusantara pier: 270 m x 16 m
 - Pertamina Jetty for Tankers: 120 m
 - Jetty pier for Cargo Vessel Length 110 m
- Rencana pengembangan 2015-2019:
 - Lanjutan Pembangunan Causway
 - Lanjutan pembangunan 2 dermaga & Lap. Penumpukan PK di Bungkutoko
 - Pembangunan trestle 2
 - Pematangan Lahan dan lapangan penumpukan
 - Pembangunan kantor, workshop, CFS, Gate dan reservoir
 - Pembangunan Power plan dan ME
 - Pengadaan peralatan (3 chasis)
 - Pengadaan 1 kapal tunda
- Kebutuhan pendanaan Rp.936 milyar (Pelindo IV & APBN)



Tenau, Kupang

- Terletak di Kupang, Nusa Tenggara Timur
- Realisasi Arus Petikemas tahun 2014 sebesar 86.332 Boks dan 88.895 Teus atau rata-rata tumbuh sebesar 13% dari Tahun 2010 sebesar 54.751 Boks dan 54.817 Teus.
- Rencana Pengembangan 2015-2019:
 - Pengadaan peralatan (2 RTG)
 - Relokasi 1 CC dari Terminal Nilam, Perak, Surabaya
 - Pengembangan CY
 - Pengembangan Terminal Energi
 - Pembangunan Dermaga Kupang, Waingapu dan Kalabahi
 - Pembangunan Terminal Penumpang Kupang, Kalabahi, Waingapu, Ende dan Ippi.
- Kebutuhan Pendanaan Rp. 507 Milyar



Ternate



- Terletak di Pulau Ternate, Maluku Utara
- Produktifitas bongkar muat peti kemas di pelabuhan ini adalah 12 TEUs/jam (2012)
- Fasilitas saat ini:
 - Draft 10 m
 - Ahmad Yani pier: 248 m x 12 m
 - Sheet Pile pier: 150 m x 6 m
 - Bastiong Pile pier: 30 m x 6 m
 - Sheet Pile pier: 50m x 6m
 - Fishing ships pier: 68 m x 8 m
 - Forklift 5 tons: 1 unit
- Rencana pengembangan 2016-2018:
 - Replacement dermaga
 - Reklamasi & perkerasan lapangan penumpukan dan penumpang
 - Pengadaan peralatan (head truck, chasis, reach stacker, RTG)
 - Pengadaan kapal tunda
- Kebutuhan pendanaan Rp. 230 milyar (Pelindo IV & APBN/PMN)

Jayapura



- Terletak sekitar 60 km dari Kota Jayapura, Provinsi Papua. Merupakan pelabuhan kelas II yang dioperasikan oleh PT. Pelindo IV
- Fasilitas saat ini:
 - Draft 12 m, 30.000 DWT
 - Dermaga I & II: 132 m x 7 m
 - Dermaga III: 56 m x 5 m
 - Dermaga IV: 82 m x 9 m
 - Dermaga APO: 32 m x 5 m
 - Peralatan 1 Crane, 2 Forklift
- Rencana pengembangan 2015-2018 (menunggu penetapan RIPN):
 - Pembangunan lapangan penumpukan / Container Yard (CY)
 - Pembangunan jalan akses dermaga petikemas
 - Pembangunan dermaga
 - Reklamasi bekangdam
 - Pengadaan peralatan (RTG, chasis)
 - Pengadaan kapal tunda dan kapal pandu
- Kebutuhan pendanaan Rp. 293 milyar (Pelindo IV & APBN/PMN)



Ambon

- Pelabuhan Ambon dikenal juga sebagai Pelabuhan Yos Sudarso merupakan pelabuhan tipe kelas-4

Fasilitas saat ini:

- Dermaga Yos Sudarso: 576 m x 20 m, depth 7.5-10 m LWS
- Dermaga Siwabessy: 73 m x 8 m, depth 6 m LWS
- Dermaga Slamet Riadi: 300 m x 6 m, depth 1-6 m
- Dermaga Bandanaira: 62 m x 6 m, depth 6-8 m LWS
- Peralatan 2 Crane IHI, 1 tronton, 6 forklift

Rencana pengembangan 2015-2018 (menunggu penetapan RIPN):

- Lanjutan Reklamasi kolam dermaga V
- Levelling dan perkerasan CY
- Pengembangan dermaga VI
- Lanjutan pengerukan dermaga
- Pembangunan Jalur RTG
- Reklamasi dan penahan tanah dermaga
- Pembangunan dermaga dan pelabuhan petikemas
- Pengadaan peralatan (Head truck, Chasis, rel CC, RTG)
- Pengadaan kapal tunda

- Kebutuhan pendanaan Rp. 259 milyar (Pelindo IV & APBN/PMN)

Sorong

- Diusulkan pelabuhan Arar sebagai pengganti pelabuhan untuk export import karena lahan Pelabuhan Kota Sorong sudah tidak bisa dikembangkan lagi.
- Fasilitas saat ini:
 - Max Draft 20 m
 - Dermaga Sorong: 340 m x 22 m, depth 6 m
 - Doom Island: 40 m x 8 m
 - Oil Jetty: length 50 m
 - Peralatan 1 truck loader crane, 1 mobile crane, 2 forklift, 5 tronton
- Rencana pengembangan 2015-2017 (menunggu penetapan RIPN):
 - Pembangunan CY
 - Pembangunan dan pengembangan dermaga
 - Reklamasi dan penahan tanah
 - Pembangunan lapangan penumpukan/peti kemas
 - Pengadaan perlengkapan (compressor, alat pembuka baut ban reach stacker, chasis, headtruck, container crane, RTG)
 - Pengadaan kapal tunda
- Kebutuhan pendanaan Rp. 411 miliar (Pelindo IV & APBN/PMN)

LUAS TAMBAHAN
CY ±10 Ha
KAPASITAS ±
1.000.000 Teu's



DERMAGA
(600X30)M2
(DRAFT -10 S/D -15
MLWS)



4.3 Indikasi Kebutuhan Pembiayaan Implementasi Tol Laut

Indikasi total kebutuhan pembiayaan untuk implementasi konsep Tol Laut dalam periode pembangunan jangka menengah 2015-2019 adalah sekitar Rp. 700 triliun. Indikasi kebutuhan tersebut adalah sebagai berikut:

No.	Kebutuhan Infrastruktur Pendukung Tol Laut	Kebutuhan Pendanaan (Rp. Milyar)	Keterangan
1	24 Pelabuhan Strategis	243.696	Termasuk pengerukan, pengembangan terminal kontainer, serta lahannya
2	Short Sea Shipping (Jawa)	7.500	Kapal, Pelabuhan Sumur, Bojanegara, Kendal, Paciran, Cirebon
3	Fasilitas kargo umum dan bulk	40.615	Sesuai Rencana Induk Pelabuhan Nasional
4	Pengembangan Pelabuhan non-komersil	148.100	1.481 pelabuhan
5	Pengembangan Pelabuhan komersil lainnya	41.500	83 pelabuhan
6	Percepatan sasaran pembangunan lama yang tak tercapai	50.000	Sesuai Renstra Dirjen Kelautan dan Rencana Induk Pelabuhan Nasional
7	Transportasi multimoda untuk mencapai pelabuhan	50.000	Jalan akses, kereta pelabuhan, kereta pesisir, dan sistem multimoda. Sesuai Renstra Dirjen Perhubungan Laut
8	Revitalisasi industri galangan kapal	10.800	12 galangan kapal secara menyeluruh (tidak ditentukan)
9	Kapal untuk 5 tahun ke depan	101.740	Kapal container, barang perintis, bulk carrier, tug & Barge, Tanker, dan Kapal rakyat
10	Kapal patroli	6.048	Kapal patrol dari Kelas IA s/d V
Total Kebutuhan Pendanaan		699.999	



Sedangkan total Indikasi kebutuhan pembiayaan 24 Pelabuhan Strategis milik BUMN (diluar kebutuhan pengadaan lahan) adalah sebesar **Rp. 106,418 Trilyun** dengan rincian seperti pada halaman berikut berikut.

NO.	PELABUHAN	PELINDO	ANGGARAN (MILLIAR RUPIAH)					TOTAL
			2015	2016	2017	2018	2019	
1.	Malahayati	I	75	-	-	-	-	75
2.	Kuala Tanjung	I	4.000	-	41.000	16.000	-	61.000
3.	Batam (Batu Ampar)	I	480	720	-	-	-	1.200
4.	Tanjung Priok / Kalibaru	II	1.090	1.635	2.180	2.725	3.270	10.900
5.	Pontianak / Kijing (Kalbar)	II	561	748	1.122	1.309	-	3.740
6.	Palembang / Tanjung Carat (Sumsel)	II	658	1.316	1.645	2.962	-	6.583
7.	Jambi / Muara Sabak	II	-	100	100	100	-	300
8.	Teluk Bayur	II	71	86	128	-	-	285
9.	Panjang (Lampung)	II	40	60	-	-	-	100
10.	Tanjung Perak	III	3.191	3.040	1.948	1.323	1.616	11.117
11.	Tanjung Emas	III	746	480	230	303	569	2.328
12.	Banjarmasin	III	381	98	69	72	74	695
13.	Tenau Kupang	III	34	165	233	24	52	507
14.	Sampit	III	23	31	112	41	51	257
15.	Samarinda dan TPK Palaran	IV	-	124	369	554	-	1.048
16.	Balikpapan dan TP Kariangau	IV	139	175	256	60	73	703
17.	Bitung (TPB)	IV	91	110	306	-	-	507
18.	Pantoloan	IV	50	8	11	16	18	102
19.	Kendari (Kendari New Port)	IV	-	159	311	466	-	936
20.	Makassar	IV	278	447	1.033	434	651	2.844
21.	Ternate	IV	114	47	70	-	-	230
22.	Ambon	IV	200	60	-	-	-	260
23.	Sorong	IV	68	81	263	-	-	412
24.	Jayapura	IV	169	29	44	51	-	293

4.4 Revitalisasi Pelayaran Rakyat

Definisi pelayaran rakyat umumnya identik dengan kapal kayu tradisional yang dioperasikan oleh pelaut alami dengan manajemen sederhana (UU 17 /2008 tentang pelayaran pasal 15 ayat 1 dan 2). Menurut PM 93/2013 tentang penyelenggaraan angkutan laut, Pelayaran Rakyat (PELRA) adalah kegiatan angkutan laut yang menggunakan kapal:

1. Kapal Layar tradisional yang sepenuhnya digerakkan oleh tenaga angin
2. Kapal Layar Motor berukuran sampai 500 GT (*gross tonnage*) yang digerakkan oleh tenaga angin sebagai penggerak utama dan motor sebagai tenaga penggerak bantu
3. Kapal motor dengan ukuran antar 7 GT sampai 35 GT.

Pengadaan armada pelayaran terhambat oleh sulitnya penyediaan kayu ulin sehingga perlu dicarikan alternatif lain, misalnya dengan pengadopsian cara perancangan dan pembangunan kapal kayu modern untuk diterapkan kepada kapal armada pelayaran rakyat. Untuk menjamin keselamatan dan pelayanan yang baik dari pelayaran rakyat, diperlukan pembinaan dan pengawasan yang lebih konsisten dan menyeluruh oleh pemerintah bekerja sama dengan asosiasi atau koperasi yang ada. Pemerintah juga diamanatkan untuk mengembangkan PELRA dengan langkah-langkah dalam PM 93/2013, yang termasuk didalamnya berupa penyediaan pelabuhan yang memadai, kemudahan pengembangan serta penyediaan BBM bersubsidi.



INPRES No. 5 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional:

1. Menata kembali jaringan trayek angkutan laut dengan memberikan insentif kepada kapal dengan trayek tetap dan teratur. Dapat ditambahkan juga untuk kapal dengan umur dibawah 25 tahun;
2. Mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang Piutang Maritim yang didahulukan dan hipotik atas kapal (*Maritime Liens and Mortgages*, 1993) dan menyelesaikan undang-undang serta peraturan yang terkait;
3. Mempercepat ratifikasi konvensi Penahanan Kapal (*Arrest Ship*) beserta undang-undang dan peraturan terkait;
4. Memberikan dukungan untuk pengembangan pelayaran rakyat (dan pelayaran lain) dalam bentuk fasilitas pendanaan.

Rencana tindak lanjut dalam pemberdayaan pelayaran rakyat

1. Perlunya kebijakan afirmatif untuk menyelesaikan seluruh permasalahan PELRA.
2. Perlunya ditindaklanjuti surat KEMENHUB ke BUMN tentang kewajiban untuk memberikan porsi distribusi produk BUMN tertentu kepada PELRA, terutama untuk distribusi pelayanan publik (obat-obatan, buku BOS, dsb).
3. Perlunya percepatan realisasi Dana Alokasi Khusus (DAK) mendukung PELRA dan percepatan penyusunan skema pembiayaan lainnya.
4. Diperlukannya konsesi hutan tanaman industri kayu kapal. Masih terdapat 22 juta hektar hutan yang boleh dikonversi (bukan lindung). Setidaknya 100 ribu hektar boleh dikonversi menjadi bahan baku ulin.
5. Perlunya pengembangan teknologi untuk dapat menggunakan kayu secara efektif dan efisien, serta aturan mengenai pengklasifikasian kapal kayu, agar tercipta standar *spare part* kayu (fabrifikasi), dan terjadi efektifitas dan efisiensi pemanfaatan kayu.
6. Perlunya rebranding PELRA untuk meningkatkan perhatian dan kebanggaan terhadap PELRA sebagai bagian dari realisasi Bangsa Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.



4.5 ASDP dan *Short Sea Shipping* sebagai Komplemen Tol Laut

Meskipun angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) juga merupakan angkutan air, namun ASDP berada di bawah kewenangan Transportasi Darat karena sifatnya sebagai penghubung jaringan jalan. Lebih lanjut mengenai optimalisasi ASDP sebagai komplemen dari konsep Tol Laut adalah sebagai berikut.

“Posisi ASDP di multimoda sesuai UU No. 17/2008 dan PP 20/2010:

1

Berfungsi sbg jembatan yg menghubungkan jaringan jalan / jaringan jalur KA yg dipisahkan oleh perairan utk mengangkut penumpang & kendaraan serta isinya

2

Penetapan dilakukan dgn mempertimbangkan jaringan trayek angkutan laut shg mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar & intramoda

3

Pelabuhan memiliki peran sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi

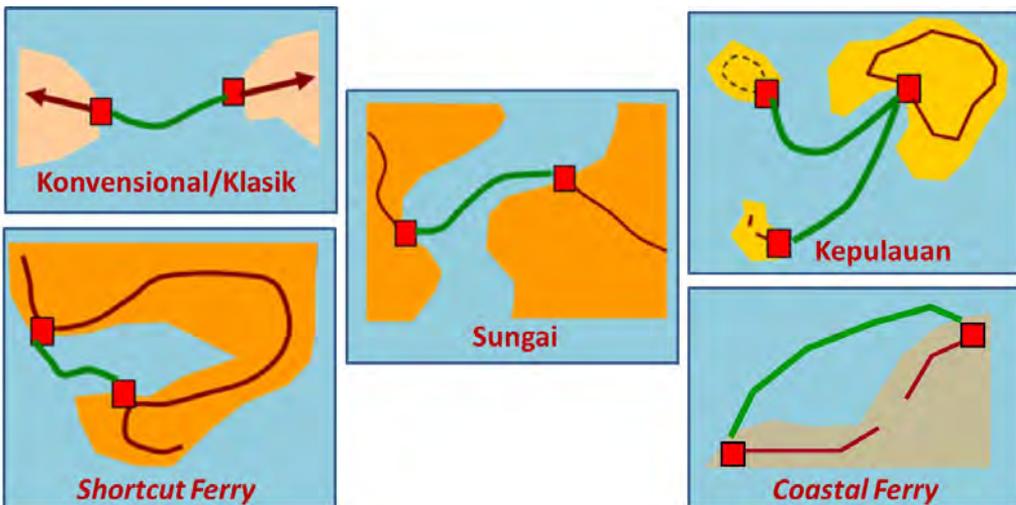




Peran & fungsi angkutan penyeberangan (*ferry transport*):

1. Sebagai bagian dari subsistem transportasi darat dalam SISTRANAS
2. Mendukung pertumbuhan dan pelayanan sektor lainnya (*promoting and servicing sector*), berfungsi *multiplier effect*
3. Mendukung pembangunan daerah maupun pembangunan nasional secara keseluruhan

Seiring perkembangan, armada *ferry* juga difungsikan untuk pengalihan moda dari transportasi jalan melalui pengembangan *Coastal Shipping*



Tujuan *Short Sea Shipping*, antara lain:



Dasar Hukum pelaksanaan *Coastal Shipping/Short Sea Shipping* adalah Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.

Dalam Bab V Peta Panduan (*Road Map*) dan Rencana Aksi dalam tabel 5.3 Rencana Aksi Infrastruktur Transportasi :

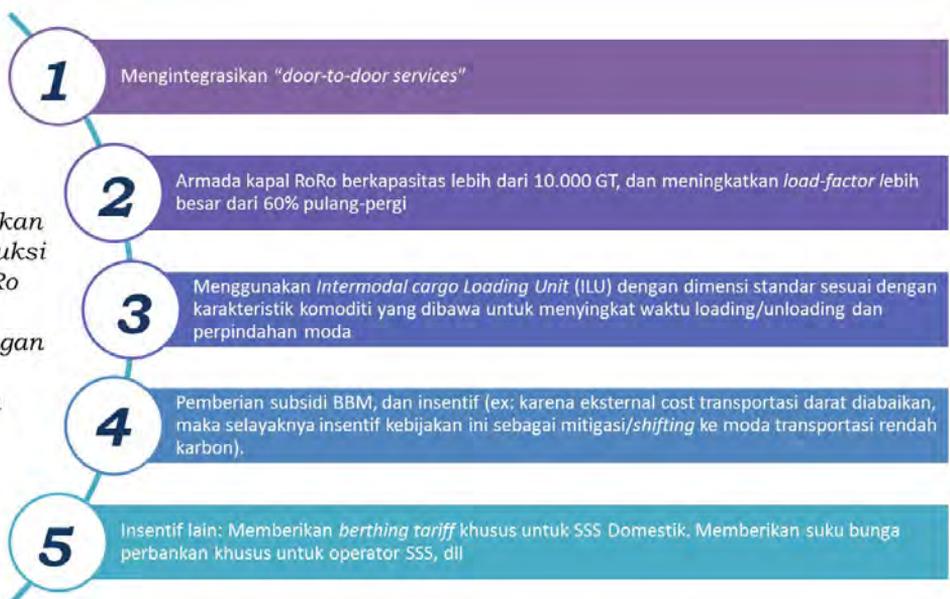
Pada No.	Rencana Aksi	Indikator	Target Waktu	Penanggung jawab dan instansi terkait
3.	Membangun konektivitas lokal, antar pulau dan nasional secara terintegrasi	Terwujudnya jalur dan operasi pelayaran short sea shipping secara terjadwal	2013-2015	Kemenhub, Kemen BUMN, Bappenas, Kemendag, Kemenperin, Kemen PU
		Diberikannya insentif kepada pelaku dan penyedia jasa logistik yang bergerak dalam jalur Short Sea Shipping	2012-2015	Kemenhub, Kemen BUMN, Bappenas, Kemendag, Kemenperin, Kemen PU
6.	Meningkatkan aksesibilitas angkutan barang di daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil dan daerah padat/macet	Terselenggaranya kapal Ro-ro (SSS) disepanjang pantai utara Jawa dan jalur lintas timur. Sumatera sebagai alternatif Utama angkutan barang untuk mengurangi beban jalan	2012-2015	Kemenhub, Kemen BUMN, Bappenas, Kemendag, Kemenperin, Kemen PU

Sebagai komplemen konsep Tol Laut, inisiasi SSS/*Coastal Shipping* dapat dilakukan memanfaatkan armada RoRo dengan memperkuat pelabuhan RoRo di Pantai Utara Jawa untuk mempercepat penurunan biaya logistik Indonesia dan mendistribusikan kepadatan dari jalur pantura ke laut.

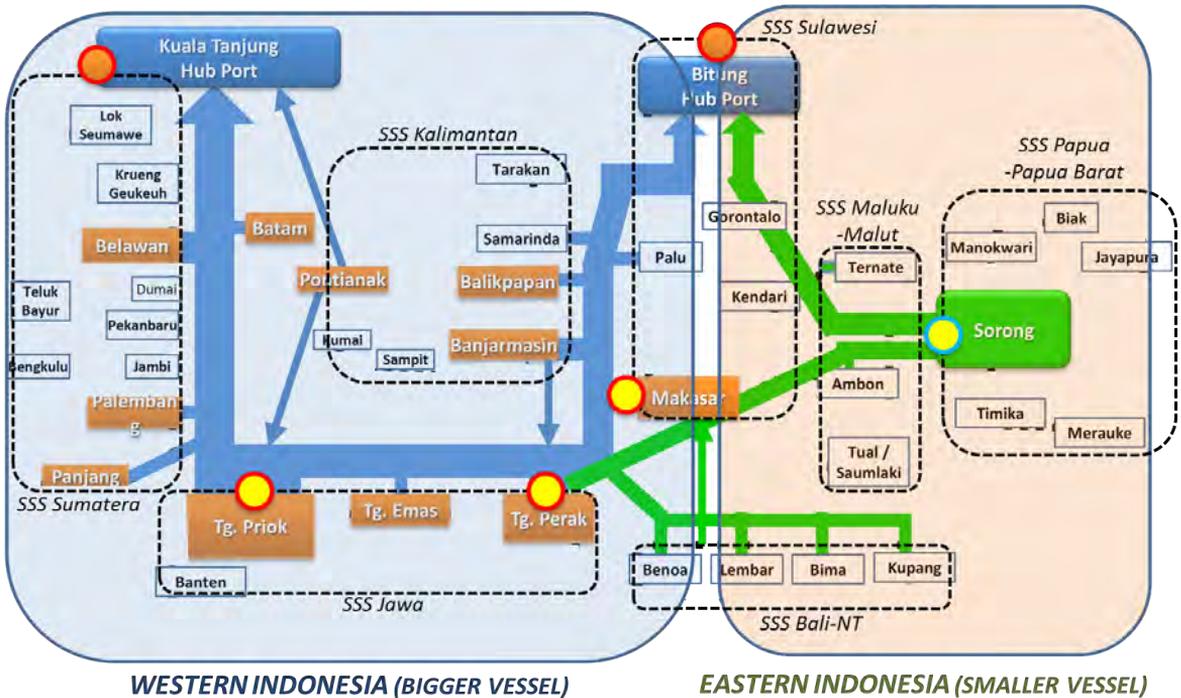
Insentif yang diperlukan untuk pengembangan SSS antara lain:

1. **Kebijakan Pemerintah:** a) Subsidi untuk BBM kapal (*equal treatment* dengan angkutan jalan raya); b) Penurunan biaya bunker (Biaya operasional kapal 60% untuk bahan bakar); c) Penertiban angkutan barang truk yang melebihi beban jalan.
2. **Penyusunan sistem dan prosedur** yang dapat meminimalisasi antrian serta mekanisme pembayaran yang terintegrasi antara pelabuhan muat dan pelabuhan tujuan (satu kali bayar). Diperlukan koordinasi antara operator RoRo dan operator kedua pelabuhan (muat dan tujuan).
3. **Insentif fiskal** yang dibutuhkan pelaku pelayaran untuk mendukung terwujudnya *coastal shipping/short sea shipping* antara lain:
 - Bunga Bank – *Interest Rate* serendah mungkin, apabila dalam mata uang Rupiah tidak lebih dari 10%. Selain biaya, Perbankan harus menyalurkan dana sebanyak mungkin;
 - PPN (0%), Biaya sewa kapal, BBM, bongkar muat, material kapal, dan *spare parts*;
 - Insentif pada galangan kapal;
 - *Local Content*, peningkatan penggunaan *local content* bila perlu dipaksakan untuk memfasilitasi pendirian UKM untuk pembuatan suku cadang dan mesin kapal;
 - Bebas bea masuk untuk alat-alat yang terkait industri pelayaran.

“Cara yang dapat dilakukan untuk mereduksi tarif SSS RoRo agar dapat bersaing dengan transportasi darat adalah melalui:



Short Sea Shipping/Coastal Shipping Sebagai Komplemen Tol Laut



Konsep pengembangan SSS/Coastal Shipping direncanakan untuk seluruh pulau utama Indonesia yaitu Pulau Sumatera, Pulau Jawa, Pulau Bali, Pulau Nusa Tenggara, Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi dan Pulau Papua dan Papua Barat. Sebagai komplemen konsep Tol Laut, maka pada konsep pengembangan SSS/Coastal Shipping mengintegrasikan pelabuhan/dermaga SSS/Coastal Shipping melalui pembangunan dermaga RoRo di beberapa pelabuhan strategis tol laut disetiap pulau seperti gambar diatas.

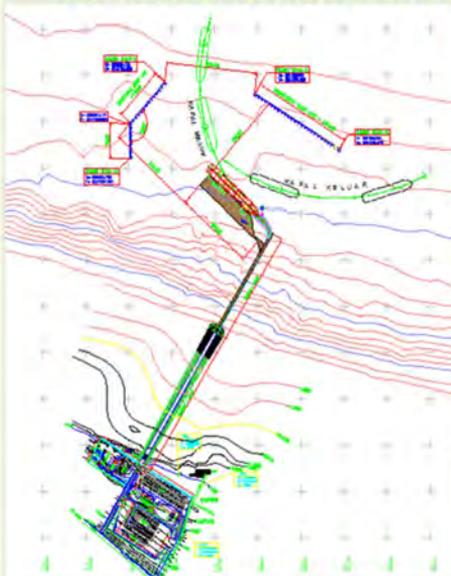
Namun karena terdapat perbedaan karakteristik wilayah dan muatan, maka jenis armada (kapal) yang digunakan tidak sama. Armada kapal yang melayani SSS/Coastal Shipping di Wilayah Barat Indonesia adalah kapal RoRo yang relatif lebih besar dibandingkan armada kapal yang melayani di Wilayah Indonesia Timur.

PENGEMBANGAN DERMAGA FERRY YANG JUGA MENDUKUNG
COASTAL SHIPPING P. JAWA antara lain **PELABUHAN KENDAL**



- Terletak di Desa Wonorejo, Kecamatan Kaliwungu, Jawa Tengah
- Fasilitas saat ini:
 - Dermaga penyeberangan panjang 110m, lebar 14m
 - Dermaga Ro-Ro panjang 8m, lebar 25 m
 - Dermaga dapat disandari oleh kapal Ro-Ro dengan pintu haluan, buritan dan pintu samping;
 - Breakwater sisi kiri (barat) sepanjang 1.250 m;
 - Breakwater sisi kanan (timur) sepanjang 1.220 m;
 - Kolam Pelabuhan dan alur pelayaran dengan kedalaman – 5 LWS; Kapasitas 5.000 GT;
 - Sarana Bantu Navigasi Pelayaran berupa Rambu Suar Laut 2 buah (merah dan hijau) dan rambu suar darat.
- Rencana pengembangan 2015-2019 :
 - Mengembangkan Kendal Kaliwungu sebagai **SSS Car Terminal Port**;
 - Tahun 2016 direncanakan pengoperasian pelabuhan niaga;
 - Pada 5 tahun kedepan diarahkan untuk menjadi pelabuhan alternatif dari Tanjung Emas.

PENGEMBANGAN DERMAGA FERRY YANG JUGA MENDUKUNG
COASTAL SHIPPING P. JAWA antara lain **PELABUHAN PACIRAN**



- Terletak di Kabupaten Lamongan, Jawa Timur
- Fasilitas saat ini:
 - Dermaga penyeberangan panjang 135 m, draft 7,5 m LWS;
 - Kapasitas dermaga penyeberangan 6.000 GT;
 - Fasilitas Sarana Bantu Navigasi Pelayaran berupa Rambu Suar Laut 2 buah (merah dan hijau) dan rambu suar darat.
 - Dermaga dapat disandari oleh kapal Ro-Ro dengan pintu haluan, buritan dan pintu samping
- Rencana pengembangan 2015-2019:
 - Dikembangkan untuk mendukung area industri sekitar Pelabuhan Paciran;
 - Dikembangkan untuk pengembangan *Short Sea Shipping*.

5 Implementasi Konsep Tol Laut Tahun 2015

Pada tahun 2015, konsep Tol Laut langsung diimplementasikan, melalui program kerja pemerintah (APBN) maupun sinkronisasi kegiatan dengan perguruan tinggi, swasta dan *stakeholders* lainnya. Implementasi konsep Tol Laut pada tahun 2015 antara lain adalah sebagai berikut dibawah ini.

Pembangunan 60 Kapal Patroli yang Tersebar di 42 Lokasi pada Tahun 2015-2019



Pembangunan 25 Kapal Kenavigasian yang Tersebar pada 25 Distrik Navigasi



Sebagai bagian dari percepatan implementasi Tol Laut, Pemerintah mengalokasikan Penanaman Modal Negara (PMN) kepada BUMN pada RAPBNP TA 2015, seperti berikut dibawah ini:

Penanaman Modal Negara untuk
Pengadaan Kapal

PT ASDP : Rp. 1 Trilyun

PT PELNI : Rp. 500 Milyar

Penanaman Modal Negara untuk
Pengembangan Galangan Kapal

PT DOK Perkapalan Surabaya : Rp. 200 Milyar

PT DOK Kodja Bahari : Rp. 900 Milyar

PT Industri Kapal Indonesia : Rp. 200 Milyar

Penanaman Modal Negara untuk
Pengembangan Pelabuhan

PT PELINDO IV : Rp. 2 Trilyun

Sebagai wujud pembangunan yang inklusif, Pemerintah memberikan subsidi di 135 lintas penyeberangan perintis Rp. 315 M, serta membangun kapal perintis yang dilakukan menjadi 2 tahap di tahun anggaran 2015 dengan total investasi Rp. 208,1 M:

Pembangunan 8 Kapal Penyeberangan Perintis Tahap I = Rp. 90 M	1. Lintas Kupang – Pulau Ndao, NTT (500 GT) = Rp.15 M	5. Kapal Motor Sungai Mimika, Papua (200 GT) = Rp.10 M
	2. Lintas Saumlaki – Adaut - Letwurung, Maluku (500 GT) = Rp.10 M	6. Lintas Paciran – Lamongan, JATIM (2.00 GT) = Rp.10 M
	3. Lintas Tual – Air Nanang, Maluku (600 GT) = Rp.15 M	7. Lintas Tiga Ras – Simanindo, SUMUT (300 GT) = Rp.10 M
	4. Lintas Babang – Saketa, Maluku Utara (500 GT) = Rp.10 M	8. Lintas Pulau Laut Timur – Sebuku, KALSEL (300 GT) = Rp.10 M
Pembangunan 6 Kapal Penyeberangan Perintis Tahap II = Rp. 118,1 M	1. Lintas Amurang – Pananaru - Marore, SULUT (750 GT) = Rp.32 M	4. Lintas Doru Kao – Subaim, Maluku Utara (300 GT) = Rp.18,5 M
	2. Kapal pembersih alur danau Tondano, SULUT = Rp.4,5 M	5. Lintas Amolengo – Labuhan, SULTRA (500 GT) = Rp.24 M
	3. Lintas Namlea – Waisala, Maluku (500 GT) = Rp.24,6 M	6. Lintas Sumpit – Ciremai, KALBAR (150 GT) = Rp.14,5 M

Tol Laut untuk tahap awal telah dilayani secara teratur dan terjadwal oleh kapal *multipurpose* antara lain dari **PT PELNI** (KM Ceremai, KM Dempo, KM Dobonsolo), **armada kapal rakyat dan kapal nasional** di Kawasan Papua dan Papua Barat yang telah terjadwal (ex: Sorong-Waisai, Sorong-Bau Bau, Sorong-Manokwari, Manokwari Jayapura, dll), serta beberapa **Liners nasional** yang telah menghubungkan pelabuhan hub Tol Laut secara teratur dan terjadwal, yaitu Tempuran Emas *Lines*, Meratus *Line*. Rute yang telah dilayani oleh pelayaran secara rutin dan terjadwal adalah seperti ilustrasi dibawah ini.

Rute Tol Laut yang Telah Dilayani Tahun 2015



Total alokasi kegiatan dalam mendukung Tol Laut pada tahun 2016 sebesar Rp.28.801,42 Miliar. Khusus kegiatan **TRANSPORTASI LAUT** yang dianggarkan pada RKP 2016 sebesar **Rp. 13.643,83 Miliar** sbb:

NO	KEGIATAN Mendukung Tol Laut dalam RKP 2016	JUMLAH	RP MILIAR
Pelabuhan Sub Feeder			
1	Jumlah Lokasi Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan Non Komersial	35	3.233,21
2	Jumlah kegiatan penyusunan Rencana Induk/Masterplan Pelabuhan	50	37,500
3	Jumlah Lokasi Pengerukan Alur Pelayaran	16	1.684,62
4	Jumlah Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Pelabuhan dan Pengerukan	200 Paket	127,76
Peralatan Navigasi			
5	Jumlah Pembangunan Sistem Telekomunikasi Pelayaran	79 Unit	128,67
6	Jumlah Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian	10 Unit	402,08
7	Jumlah Pembangunan Reverse Osmosis (RO)	68 Unit	116,93
8	Jumlah Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	332 Unit	577,64
9	Pembangunan VTS	9 lokasi	45,59
10	Pembangunan GMDSS	21 lokasi	194,36
11	Jumlah Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Kenavigasian	61	72,74
12	Jumlah Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Penjagaan Laut dan Pantai	59 Paket	33,92
Subsidi Perintis Angkutan Laut			
13	Jumlah trayek perintis dan PSO	93	728,01
14	Jumlah Paket Subsidi Angkutan Laut Tetap Dan Teratur Untuk Kapal Barang	7	333,00
Pengadaan Kapal			
15	Pembangunan kapal Perintis Penumpang dan Barang	67	1.903,14
16	Jumlah Pembangunan Kapal Patroli	103	3.380,89
Sumber Daya Manusia Perhubungan Laut			
17	Jumlah lulusan diklat Transportasi Laut BPSDM Perhubungan setiap tahun	27.352	661,27
Pelayaran Rakyat			
18	Pengembangan Lanjutan Pelabuhan Pelayaran Rakyat	3 lokasi	60,00

Total alokasi kegiatan dalam mendukung Tol Laut pada tahun 2016 sebesar Rp.28.801,42 Miliar. Khusus kegiatan **TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN** yang dianggarkan pada RKP 2016 sebesar **Rp. 5.441,4 Miliar**, sebagai berikut:

NO.	KEGIATAN Mendukung Tol Laut dalam RKP 2016	JUMLAH	RP MILIAR
Pelabuhan Penyeberangan			
1	Jumlah Paket Pembangunan Dermaga Penyeberangan Baru	16	641,59
2	Jumlah Paket Pembangunan Dermaga Sungai Baru	10	53,99
3	Jumlah Paket Pembangunan Dermaga Danau Baru	5	27,00
4	Jumlah Paket Pembangunan Dermaga Penyeberangan Lanjutan	15	533,53
5	Jumlah Paket Pembangunan Dermaga Sungai Lanjutan	7	88,04
6	Jumlah Paket Pembangunan Dermaga Danau Lanjutan	5	16,57
7	Jumlah Paket Rehabilitasi Dermaga Penyeberangan	25	220,36
8	Jumlah Paket Rehabilitasi Dermaga Sungai	9	86,32
9	Jumlah Paket Rehabilitasi Dermaga Danau	8	35,86
Sarana Kapal Penyeberangan			
10	Jumlah Unit Pembangunan Bus Air	6	22,48
11	Jumlah Unit Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis Baru	15	317,88
12	Jumlah Unit Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis Lanjutan	13	183,75
13	Jumlah Unit Pengadaan Kapal Kerja / Speed Boat	5	4,30
Kebijakan, Dokumen Perencanaan dan Sistem Informasi Penyeberangan			
14	Jumlah Paket Rencana Induk/Umum, SID/DED Lalu Lintas ASDP	70	1.011,50
15	Jumlah Paket Penyusunan Sistem Informasi Lalu Lintas ASDP	10	144,50
16	Jumlah Paket Monitoring dan Evaluasi Lalu Lintas ASDP	17	245,65
Subsidi Perintis			
17	Subsidi Operasional Keperintisan Angkutan SDP (Lintas)	229	682,81
Quick Win			
18	Jumlah Paket Pembangunan Dermaga Penyeberangan Baru (QW)	11	135,61
19	Jumlah Paket Pembangunan Dermaga Penyeberangan Lanjutan (QW)	11	306,10
20	Jumlah Paket Pembangunan Dermaga Penyeberangan Selesai (QW)	2	41,86
21	Jumlah Paket Peningkatan Dermaga Penyeberangan (QW)	9	195,64
22	Jumlah Paket Rehabilitasi Dermaga Penyeberangan (QW)	5	58,96
Keselamatan dan Keamanan Transportasi			
23	Jumlah Unit Pengadaan Rambu Sungai Danau	5.050	75,32
24	Jumlah Unit Pembangunan SBNP	28	32,96
25	Jumlah Kegiatan Pengerukan Alur ASDP	14	201,91
26	Jumlah Paket Pembangunan Break Water	5	76,92

Total alokasi kegiatan dalam mendukung tol laut pada tahun 2016 sebesar Rp.28.801,42 Miliar. Khusus kegiatan pengembangan **24 Pelabuhan Strategis Pelindo sebesar Rp. 14.956 Miliar**, sbb:

NO.	KEGIATAN 24 PELABUHAN STRATEGIS PELINDO 2016	RP MILIAR
Pengembangan 24 Pelabuhan Strategis		
1	Pengembangan Pelabuhan Malahayati	-
2	Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung	-
3	Pengembangan Pelabuhan Batam (Batu Ampar)	720,00
4	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok / Kalibaru	1.635,00
5	Pengembangan Pelabuhan Pontianak / Kijing (Kalbar)	748,00
6	Pengembangan Pelabuhan Palembang / Tanjung Carat (Sumsel)	1.316,00
7	Pengembangan Pelabuhan Jambi / Muara Sabak	100,00
8	Pengembangan Pelabuhan Teluk Bayur	86,00
9	Pengembangan Pelabuhan Panjang (Lampung)	60,00
10	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak	3.040,00
11	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas	480,00
12	Pengembangan Pelabuhan Banjarmasin	98,00
13	Pengembangan Pelabuhan Tenau Kupang	165,00
14	Pengembangan Pelabuhan Samarinda dan TPK Palaran	31,00
15	Pengembangan Pelabuhan Sampit	124,00
16	Pengembangan Pelabuhan Balikpapan dan TP Kariangau	175,00
17	Pengembangan Pelabuhan Bitung (TPB)	110,00
18	Pengembangan Pelabuhan Pantoloan	8,00
19	Pengembangan Pelabuhan Kendari (Kendari New Port)	159,00
20	Pengembangan Pelabuhan Makassar	447,00
21	Pengembangan Pelabuhan Ternate	47,00
22	Pengembangan Pelabuhan Ambon	60,00
23	Pengembangan Pelabuhan Sorong	81,00
24	Pengembangan Pelabuhan Jayapura	29,00

Sebagai bagian dari percepatan implementasi Tol Laut, Pemerintah melakukan kerjasama dengan Perguruan Tinggi Lokal, yang pada saat ini difokuskan untuk Revitalisasi Pelayaran Rakyat di wilayah Indonesia Timur.

Kerjasama Bappenas –
Perguruan Tinggi untuk
Revitalisasi PELRA

Universitas Hasanuddin, Makassar

Universitas Khairun, Ternate

Universitas Muhammadiyah Sorong

Kerjasama menghasilkan *assessment* pendahuluan, yang kemudian akan dilanjutkan dengan *assessment* yang lebih mendalam guna mengetahui karakteristik PELRA Indonesia Timur yang kemudian digunakan untuk merumuskan langkah-langkah kebijakan strategis dukungan pemerintah kepada PELRA.

Rute Pendulum Tol Laut yang Telah Dilayani



Liners nasional yang telah melayani rute pendulum tahun 2015 adalah:

1. PELAYARAN TEMPURAN EMAS LINE

SINCE APRIL 2014

ROUTE : BITUNG – MAKASSAR – TG.PERAK-TG.PRIOK-BELAWAN (PP)

FREQUENCY : 3 TIMES/MONTH

2. PELAYARAN MERATUS LINE

SINCE SEPTEMBER 2014

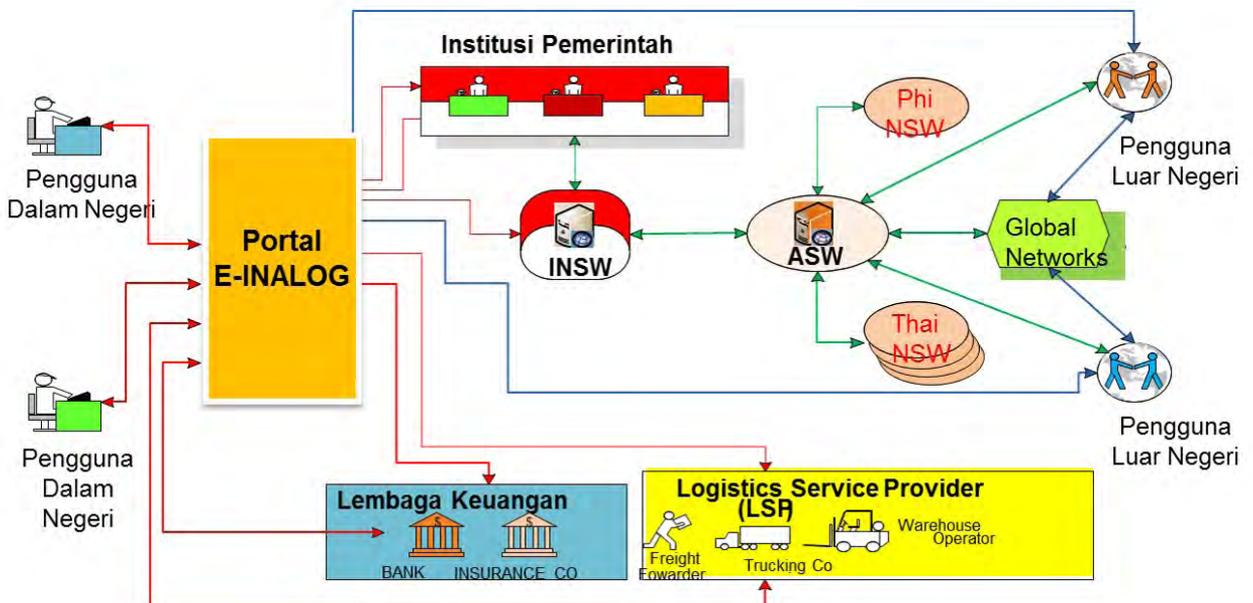
ROUTE : TG. PRIOK-BELAWAN– TG. PRIOK –MAKASSAR (PP)

FREQUENCY : 4 TIMES/MONTH

Sistem Informasi Kargo & Intermoda

Negara dengan performansi logistik hebat memiliki Port Community System (PCS), yang bersama National Single Window (NSW), mengintegrasikan B2B2G (*bussiness to bussiness ti government*) dan Intermoda melalui platform elektronik.

	INAPORTNET SHIP	TRADENET CARGO
Perizinan	Kesehatan kapal, Kelaikan operasi, izin usaha,dll	SPPB (Import), PE (Export), BKSP, Cargo Manifest.
Fasilitas Pelayanan Pelabuhan	Tempat labuh, kolam tambatan, sarana pemanduan, dll	Alat bongkat muat, jalan akses, suplai listrik, alat transportasi, dll



Pembangunan Jalan Tol Manado - Bitung



Data Teknis Project Jalan Tol Manado - Bitung adalah:

1. Panjang : 39 Km
2. Simpang Susun : SS Ring Road 1 (Sta 0+000)
SS Sukur (Sta 7+000)
SS Airmadidi (Sta 12+750)
SS Kauditan (Sta 20+000)
SS Sagerat (Sta 25+000)
SS Danowudu (Sta 30+500)
SS Bitung (Sta 38+700)
3. Jumlah Seksi : 2 (dua)
4. LHR 2015 : 12.622 Kend/hari (S1)
10.973 Kend/hari (S2)
5. Tarif (Gol. I) : Rp.700/Km (2016)
6. Masa Konsesi : 45 Tahun
7. Target Beroperasi : 2018

Status Project Jalan Tol Manado - Bitung saat ini:

1. Feasibility Study : Di review oleh Pemprov Sulawesi Utara pada 2009/2010
2. AMDAL : Oleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara tahun 2012
3. SP2LP : 20 Maret 2012
4. DED : Seksi 1 (13,5 Km) Desember 2013 oleh Bina Marga
5. Pengadaan Tanah : Seksi I (89,26%)
Seksi II (0%)
6. Skema Pengusahaan adalah *Supported Build Operate Transfer* (SBOT)
7. Dukungan Konstruksi oleh Pemerintah melalui *loan* US\$ 80 Juta untuk Seksi 1 (Manado-Airmadidi) dan diselesaikan menggunakan APBN
8. Pengumuman Proses Pra Kualifikasi porsi Pemerintah (13,5 km): 8 April 2015
9. *Groundbreaking* pada September 2014



DIREKTORAT TRANSPORTASI BAPPENAS
Jalan Taman Soeropati no.2
Menteng, Jakarta Pusat
Email: bambang@bappenas.go.id

PUSLITBANG PERHUBUNGAN LAUT
Jalan Merdeka Timur No.5, Lt.1
Jakarta Pusat, 10110
Email: chandrairw@gmail.com