



LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.118, 2014

EKONOMI. Pembangunan. Masterplan.
Percepatan. Perluasan. Perubahan.

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 48 TAHUN 2014 TENTANG

PERUBAHAN ATAS PERATURAN PRESIDEN NOMOR 32 TAHUN 2011
TENTANG MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN PEMBANGUNAN
EKONOMI INDONESIA 2011-2025

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka merespon dinamika ekonomi domestik dan global, serta untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan, perlu mengubah Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025;
 - b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025;
- Mengingat :
1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);

3. Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN PRESIDEN TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN PRESIDEN NOMOR 32 TAHUN 2011 TENTANG MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA 2011-2025.

Pasal I

Ketentuan Pasal 1 ayat (3) dan ayat (4) Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025, diubah, sehingga Pasal 1 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 1

- (1) Menetapkan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025, yang selanjutnya disebut MP3EI.
- (2) MP3EI adalah arahan strategis dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia untuk periode 15 (lima belas) tahun terhitung sejak tahun 2011 sampai dengan tahun 2025, dalam rangka pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 dan melengkapi dokumen perencanaan.
- (3) MP3EI terdiri dari:
 - a. Buku I, meliputi:
 - 1) Pendahuluan;
 - 2) Prasyarat dan Strategi MP3EI;
 - 3) Koridor Ekonomi Indonesia; dan
 - 4) Pelaksanaan dan Tata Kelola MP3EI.
 - b. Buku II, yaitu Daftar Proyek dan Regulasi MP3EI.
- (4) Buku I dan Buku II sebagaimana dimaksud pada ayat (3), masing-masing tercantum dalam Lampiran I dan Lampiran II yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Presiden ini.

Pasal II

Peraturan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Presiden ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 30 Mei 2014
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di
pada tanggal 3 Juni 2014
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

AMIR SYAMSUDIN

LAMPIRAN 1

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : 48 TAHUN 2014

TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN
PRESIDEN NOMOR 32 TAHUN 2011 TENTANG
MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN
PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA 2011-2025

MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN
PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA
2011 - 2025

BAB 1: INDONESIA MANDIRI, MAJU, ADIL DAN MAKMUR

A. Pendahuluan

Sepanjang sejarah kemerdekaan selama lebih dari enam dasawarsa, Indonesia telah mengalami beragam kemajuan di bidang pembangunan ekonomi. Bermula dari sebuah negara yang perekonomiannya berbasis kegiatan pertanian tradisional, saat ini Indonesia telah menjelma menjadi negara dengan proporsi industri manufaktur dan jasa yang lebih besar. Kemajuan ekonomi juga telah membawa peningkatan kesejahteraan masyarakat, yang tercermin tidak saja dalam peningkatan pendapatan per kapita, namun juga dalam perbaikan berbagai indikator sosial dan ekonomi lainnya termasuk Indeks Pembangunan Manusia (IPM). Dalam periode 1980 dan 2011, Indeks Pembangunan Manusia meningkat dari 0,39 ke 0,61.

Indonesia juga memainkan peran yang makin besar di perekonomian global. Berdasarkan data IMF, pada tahun 2011 peringkat ekonomi Indonesia meningkat ke posisi 16 dunia. Pengakuan dunia terhadap perkembangan positif perekonomian Indonesia juga ditunjukkan dengan meningkatnya rating Indonesia menjadi *Investment Grade* pada akhir tahun 2011 setelah penantian 14 tahun. Keterlibatan Indonesia pun sangat diharapkan dalam berbagai forum global dan regional seperti ASEAN, APEC, G-20, dan berbagai kerjasama bilateral lainnya. Keberhasilan Indonesia melewati krisis ekonomi global tahun 2008, mendapatkan apresiasi positif dari berbagai lembaga internasional. Hal ini tercermin dengan perbaikan peringkat hutang Indonesia di saat peringkat negara-negara lain justru mengalami penurunan. Disamping itu, Goldman Sachs telah memasukkan Indonesia kedalam kelompok negara baru bernama MIST (Mexico, Indonesia, South Korea, dan Turki) yang dianggap sebagai alternatif tujuan investasi yang menjanjikan selain Brazil, Rusia, India, dan China (BRIC).

Keberhasilan Indonesia dalam perekonomian tidak terlepas dari pemanfaatan sumber daya alam dan lingkungan yang terus meningkat. Oleh karena itu, menyadari pentingnya pengelolaan yang baik terhadap sumber daya alam dan lingkungan untuk kebutuhan generasi mendatang, maka prinsip-prinsip keberlanjutan terintegrasi dalam kebijakan nasional dan dokumen

perencanaan. Sebagaimana yang dicanangkan dalam pilar pembangunan Indonesia yaitu *Pro Growth, Pro Poor, Pro Jobs*, dan juga *Pro Environment*.

Di tingkat global, peran Indonesia dalam mewujudkan pembangunan berkelanjutan juga ditunjukkan dengan keikutsertaan Indonesia dalam KTT 20+ di Rio Brazil 2012 yang menyepakati dokumen *The Future We Want* yang menjadi arahan bagi pelaksanaan pembangunan berkelanjutan di tingkat global.

Namun demikian, tantangan ke depan pembangunan ekonomi Indonesia tidaklah mudah untuk diselesaikan. Dinamika ekonomi domestik dan global mengharuskan Indonesia senantiasa siap terhadap perubahan. Keberadaan Indonesia di pusat baru gravitasi ekonomi global, yaitu kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara, mengharuskan Indonesia mempersiapkan diri lebih baik lagi untuk mempercepat terwujudnya suatu negara maju dengan hasil pembangunan dan kesejahteraan yang dapat dinikmati secara merata oleh seluruh masyarakat. Disatu sisi, kegiatan percepatan pembangunan tersebut dapat memberikan dampak positif bagi kesejahteraan masyarakat. Namun disisi lain, jika sumber daya alam tersebut tidak dikelola dengan baik dan mengikuti kaidah pembangunan berkelanjutan, maka akan berdampak pada timbulnya resiko pencemaran dan kerusakan lingkungan serta menurunnya daya dukung lingkungan hidup.

Dalam konteks inilah Presiden Republik Indonesia menyadari perlunya penyusunan MP3EI dengan memperhatikan aspek berkelanjutan untuk memberikan arah pembangunan ekonomi Indonesia hingga 2025. Percepatan dan perluasan pembangunan di Koridor Ekonomi akan dapat dicapai jika modal dasar pembangunan berupa sumber daya dan lingkungan tetap terjaga kelestariannya dan pemanfaatannya mengacu pada kemampuan daya dukung lingkungan. Maka, melalui percepatan dan

perluasan pembangunan ekonomi berbasis berkelanjutan ini, perwujudan kualitas pembangunan manusia Indonesia sebagai bangsa yang maju tidak saja melalui peningkatan pendapatan dan daya beli semata, namun dibarengi dengan membaiknya pemerataan dan kualitas hidup seluruh bangsa.

B. Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia

Selaras dengan visi pembangunan nasional sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025, maka visi Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia adalah “Mewujudkan Masyarakat Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil, dan Makmur”. Visi 2025 tersebut diwujudkan melalui 3 (tiga) misi yang menjadi fokus utamanya, yaitu:

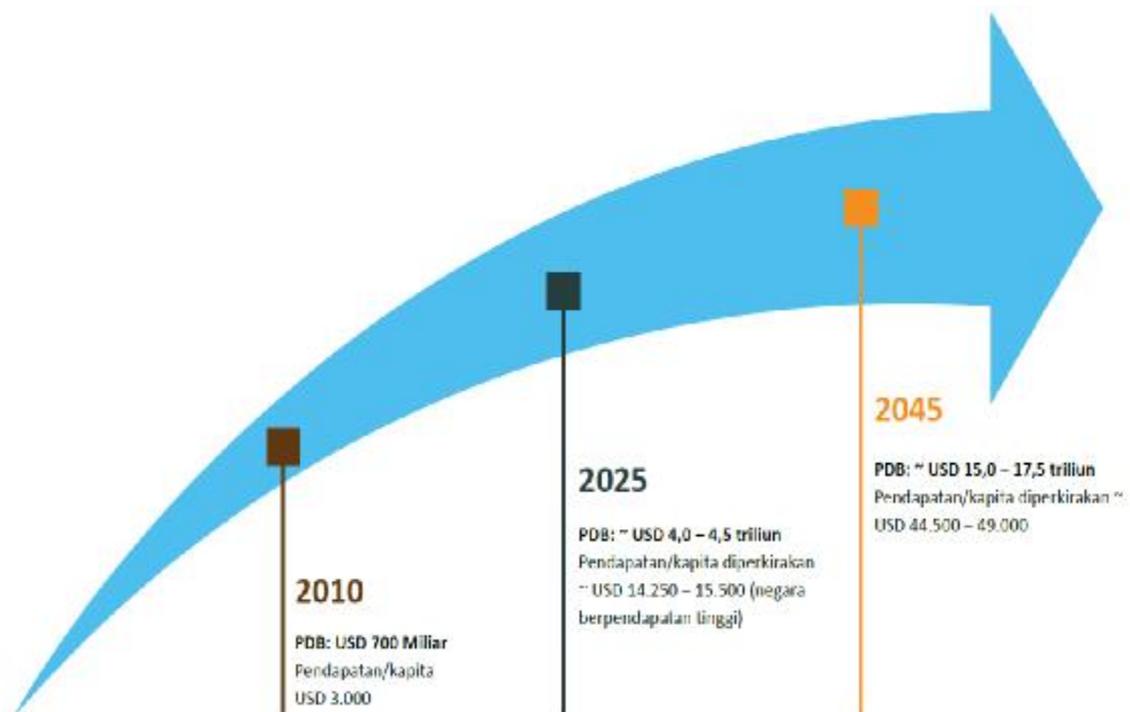
1. Peningkatan nilai tambah dan perluasan rantai nilai proses produksi serta distribusi dari pengelolaan aset dan akses (potensi) Sumber Daya Alam (SDA), geografis wilayah, dan Sumber Daya Manusia (SDM), melalui penciptaan kegiatan ekonomi yang terintegrasi dan sinergis di dalam maupun antarkawasan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi;

2. Mendorong terwujudnya peningkatan efisiensi produksi dan pemasaran serta integrasi pasar domestik dalam rangka penguatan daya saing dan daya tahan perekonomian nasional;
3. Mendorong penguatan sistem inovasi nasional di sisi produksi, proses, maupun pemasaran untuk penguatan daya saing global yang berkelanjutan, menuju *innovation-driven economy*.

Visi misi pembangunan ekonomi Indonesia tersebut telah sejalan dengan konsep pembangunan berkelanjutan yang menyerasikan sumber daya alam dan manusia dalam pembangunan dengan berlandas pada tiga pilar utama yaitu pembangunan ekonomi, pembangunan sosial, dan kelestarian perlindungan lingkungan. Sejalan dengan itu, percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi, melalui langkah MP3EI akan mengangkat Indonesia menjadi negara maju dan merupakan kekuatan 12 besar dunia tahun 2025 dan delapan besar dunia pada tahun 2045 melalui pertumbuhan ekonomi tinggi yang inklusif dan berkelanjutan.

Dalam menempatkan Indonesia sebagai negara maju tersebut maka ditargetkan pendapatan per kapita berkisar antara USD 14.250-USD 15.500 dengan nilai total perekonomian (PDB) berkisar antara USD 4,0-4,5 Triliun. Untuk mewujudkannya diperlukan pertumbuhan ekonomi riil sebesar 6,4-7,5 persen pada periode 2011-2014, dan sekitar 8,0-9,0 persen pada periode 2015-2025. Pertumbuhan ekonomi tersebut akan dibarengi oleh penurunan inflasi dari sebesar 6,5 persen pada periode 2011-2014 menjadi 3,0 persen pada 2025.

Gambar 1.1
Aspirasi Pencapaian PDB Indonesia

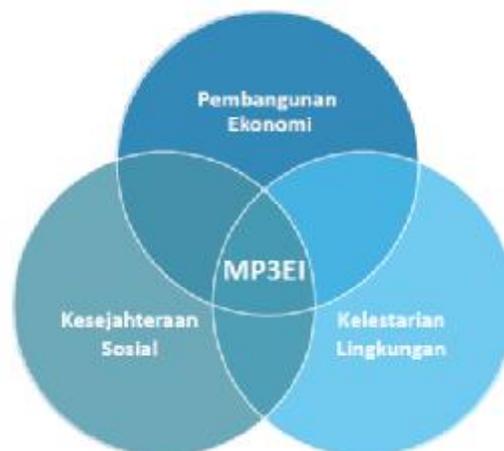


Selain kombinasi pertumbuhan ekonomi dan penurunan inflasi, sasaran dalam pembangunan berkelanjutan juga mencakup target penurunan tingkat kemiskinan hingga 8–10 persen pada periode tahun 2015 dan 4–5 persen pada tahun 2025. Disamping itu, dalam memastikan kesejahteraan sosial, target pembangunan juga meliputi penurunan angka pengangguran, dan penurunan ketimpangan regional baik dalam pertumbuhan ekonomi, pendidikan, sekolah, dan kesehatan.

Program-program pengentasan kemiskinan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan sosial tersebut telah termuat dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pengurangan Kemiskinan Indonesia (MP3KI).

Dalam mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan juga dilaksanakan program-program terkait peningkatan kualitas lingkungan, diantaranya penurunan emisi gas rumah kaca, pemenuhan kebutuhan air, peningkatan kualitas tanah, pemanfaatan sumber daya alam yang sesuai daya dukung lingkungan dan pengelolaan keanekaragaman hayati. Kebijakan terkait penurunan emisi gas rumah kaca sudah tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 61 Tahun 2011 tentang Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca yang memuat target penurunan emisi gas rumah kaca sebesar 26 persen melalui dana dalam negeri dan 41 persen melalui dana bantuan luar negeri.

Gambar 1.2
MP3EI yang Berkelanjutan



C. Posisi Indonesia Dalam Dinamika Regional dan Global

Sebagai pusat gravitasi perekonomian global, Kawasan Timur Asia (termasuk Asia Tenggara) memiliki jumlah penduduk sekitar 50 persen dari penduduk dunia. Cina memiliki sekitar 1,3 miliar penduduk, sementara India menyumbang sekitar 1,2 miliar orang, dan ASEAN dihuni oleh sekitar 600 juta jiwa. Secara geografis, kedudukan Indonesia berada di tengah-tengah Kawasan Timur Asia yang mempunyai potensi ekonomi sangat besar.

Dalam aspek perdagangan global, dewasa ini perdagangan *South to South*, termasuk transaksi antara India-Cina-Indonesia, menunjukkan peningkatan yang cepat. Sejak 2008, pertumbuhan ekspor Negara berkembang yang didorong oleh permintaan negara berkembang lainnya meningkat sangat signifikan (kontribusinya mencapai 54 persen). Hal ini berbeda jauh dengan kondisi tahun 1998 yang kontribusinya hanya 12 persen. Pertumbuhan yang kuat dari Cina, baik ekspor maupun impor memberikan dampak yang sangat penting bagi perkembangan perdagangan regional dan global. Impor Cina meningkat tajam selama dan setelah krisis ekonomi global 2008. Di samping itu, konsumsi Cina yang besar dapat menyerap ekspor yang besar dari negara-negara di sekitarnya termasuk Indonesia.

Gambar 1.3

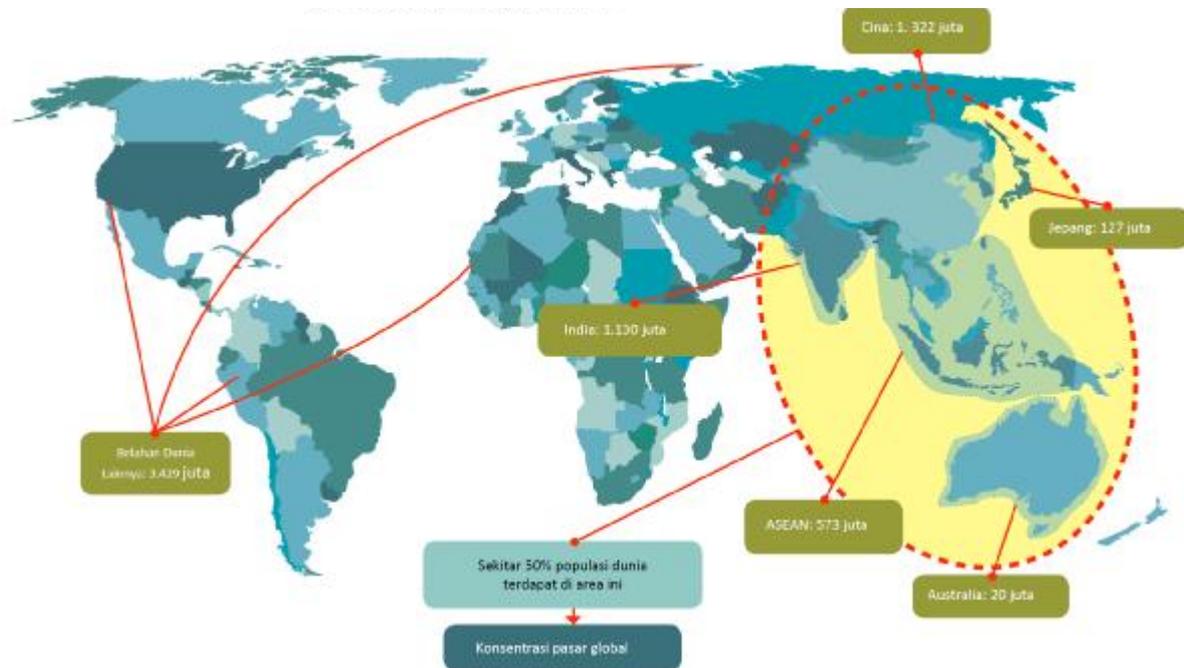
Pertumbuhan Ekonomi Global untuk Tiap Dekade



Di Asia Tenggara, Indonesia adalah negara dengan luas kawasan terbesar, penduduk terbanyak dan sumber daya alam terkaya. Hal tersebut menempatkan Indonesia sebagai kekuatan utama negara-negara di Asia Tenggara. Di sisi lain, konsekuensi dari akan diimplementasikannya komunitas ekonomi ASEAN dan terdapatnya *Asia Pacific Economic Community* (APEC) mengharuskan Indonesia meningkatkan daya saingnya guna mendapatkan manfaat nyata dari adanya integrasi ekonomi tersebut. Oleh karena itu, percepatan transformasi ekonomi yang dirumuskan dalam MP3EI ini menjadi sangat penting dalam rangka memberikan daya dorong dan daya angkat bagi daya saing Indonesia.

Dengan melihat dinamika global yang terjadi serta memperhatikan potensi dan peluang keunggulan geografi dan sumber daya yang ada di Indonesia, serta mempertimbangkan prinsip pembangunan yang berkelanjutan, dalam kerangka MP3EI, Indonesia perlu memposisikan dirinya sebagai basis ketahanan pangan dunia, pusat pengolahan produk pertanian, perkebunan, perikanan, dan sumber daya mineral serta pusat mobilitas logistik global.

Gambar 1.4
Pemetaan Populasi Asia dan Dunia



D. Potensi dan Tantangan Indonesia

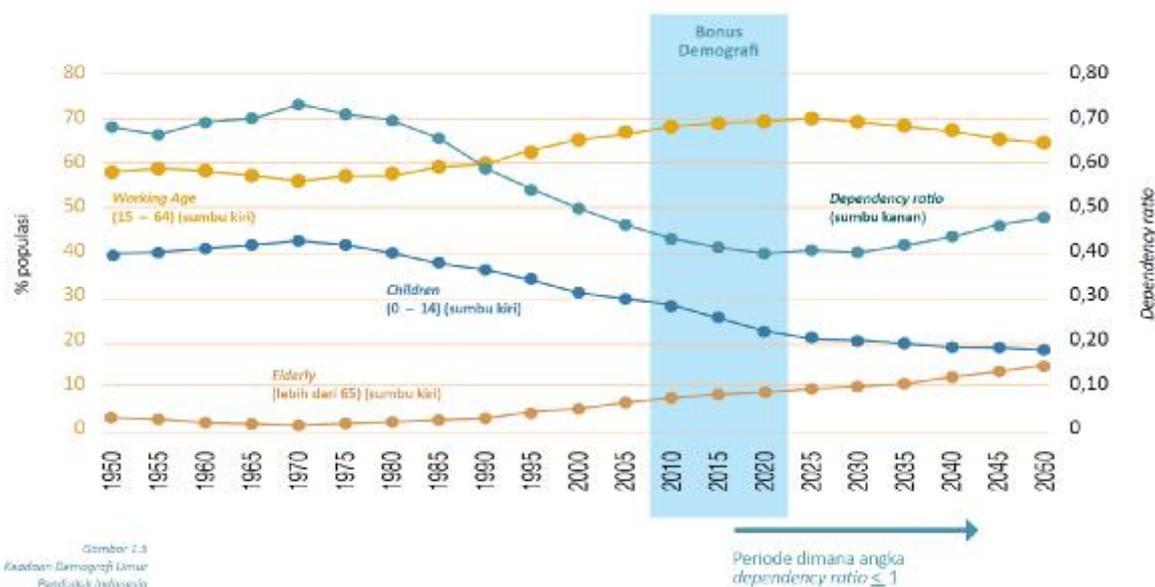
Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia didukung oleh potensi demografi, kekayaan sumber daya alam serta posisi geografis Indonesia.

1. Potensi Indonesia

a. Penduduk dan Sumber Daya Manusia

Indonesia adalah negara dengan jumlah penduduk ke-4 terbesar di dunia. Penduduk yang besar dengan daya beli yang terus meningkat adalah pasar yang potensial, sementara itu jumlah penduduk yang besar dengan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang terus membaik adalah potensi daya saing yang luar biasa. Berdasarkan *Global Competitiveness Index (GCI)*, posisi Indonesia terus mengalami peningkatan dalam periode 2000–2013 yaitu dari posisi 55 ke 38.

Gambar 1.5
Keadaan Demografi Umur Penduduk Indonesia



Gambar 2.3
Keadaan Demografi Umur
Penduduk Indonesia

Indonesia tengah berada dalam periode transisi struktur penduduk usia produktif. Pada kurun waktu 2020–2030, penurunan indeks (*ratio*) ketergantungan Indonesia (yang sudah berlangsung sejak tahun 1970) akan mencapai angka terendah. Implikasi penting dari kondisi ini adalah semakin pentingnya penyediaan lapangan kerja agar perekonomian dapat memanfaatkan secara maksimal besarnya porsi penduduk usia produktif. Upaya peningkatan penyediaan lapangan kerja di Indonesia terus meningkat terlihat dari menurunnya angka pengangguran dari tahun 2005 sebesar 11,24 persen menjadi 6,58 persen pada tahun 2011 (BPS, 2012). Lebih penting lagi, bila tingkat pendidikan secara umum diasumsikan terus membaik, produktivitas perekonomian negara ini sesungguhnya dalam kondisi premium, dimana hal tersebut akan sangat bermanfaat untuk tujuan percepatan maupun perluasan pembangunan ekonomi. Berdasarkan data dalam *Education For All (EFA) Global Monitoring Report 2012* yang dikeluarkan UNESCO, indeks pembangunan pendidikan atau *Education Development Index (EDI)* Indonesia berada diposisi menengah yaitu 64 dengan nilai 0,938, dimana untuk mencapai klasifikasi EDI tinggi Indonesia perlu mencapai nilai 0,950.

b. Sumber Daya Alam

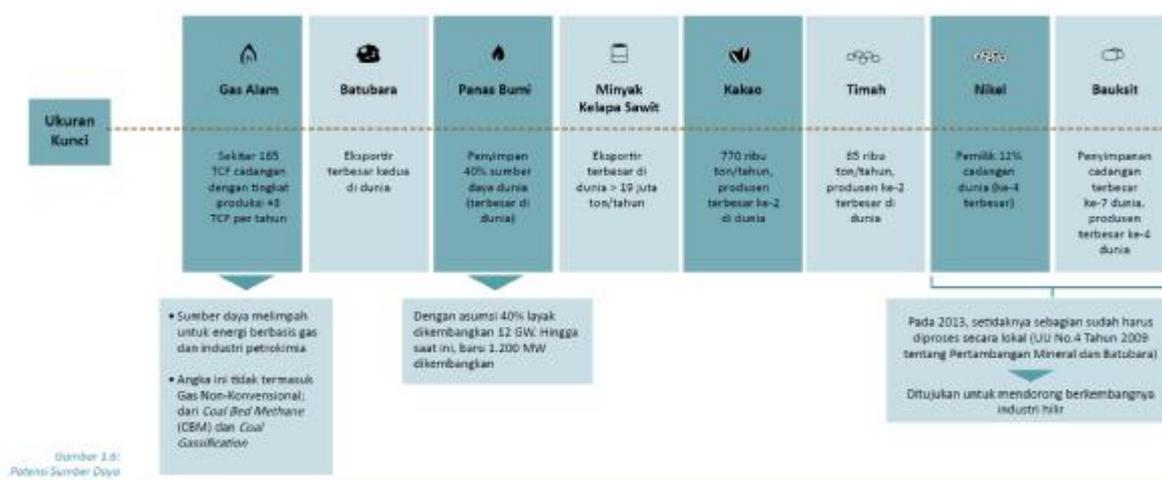
Indonesia adalah negara yang kaya dengan potensi sumber daya alam, baik yang terbarukan (hasil bumi) maupun yang tidak terbarukan (hasil tambang dan mineral). Kekayaan sumber daya alam yang dimiliki Indonesia harus dapat dikelola seoptimal mungkin, dengan meningkatkan industri pengolahan yang memberikan nilai tambah tinggi dan mengurangi ekspor bahan mentah.

Sampai tahun 2010, Indonesia masih menjadi salah satu produsen besar di dunia untuk berbagai komoditas, antara lain kelapa sawit (penghasil

dan eksportir terbesar di dunia), kakao (produsen terbesar kedua di dunia), timah (produsen terbesar kedua di dunia), nikel (cadangan terbesar ke empat di dunia) dan bauksit (cadangan terbesar ke tujuh di dunia) serta komoditas unggulan lainnya seperti besi baja, tembaga, karet dan perikanan. Indonesia juga memiliki cadangan energi yang sangat besar seperti misalnya batubara, panas bumi, gas alam, dan air yang sebagian besar dimanfaatkan untuk mendukung industri andalan seperti tekstil, perkapalan, peralatan transportasi dan makanan-minuman. Potensi sumber daya air yang dimiliki Indonesia sebesar 2,8 triliun m³ atau sekitar 5 persen dari persediaan air dunia. Potensi air tersebut tersebar dalam 7.956 sungai dan 521 danau yang ada di berbagai wilayah Indonesia dengan ketersediaan air secara mantap sekitar 700 miliar m³ setiap tahun (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011).

Indonesia juga merupakan negara *megabiodiversity* dimana keanekaragaman hayati sebagai modal utama pembangunan, sumber pangan, energi, biofarmaka dan bahan baku lainnya. Potensi ini semakin tinggi dengan adanya Protokol Nagoya, yang merupakan kesepakatan internasional untuk mengatur pemberian akses dan keuntungan secara adil atas pemanfaatan keanekaragaman hayati berupa sumber daya generik serta pengetahuan tradisionalnya. Di tingkat global, Indonesia berada pada posisi 3 besar dari 10 negara yang memiliki keanekaragaman tertinggi di dunia, selain Brazil dan Zaire (Prosiding Seminar Nasional “*Green Regional Development Melalui Pengembangan Inovasi Teknologi Mendukung Terwujudnya MP3EI*, 2012).

Gambar 1.6
Potensi Sumber Daya Alam Indonesia



c. Letak Geografis

Sebagai negara maritim dan kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi kelautan dan perikanan yang sangat besar. Luas

perairan laut Indonesia mencapai 5,8 juta km² atau 70 persen dari total wilayah Indonesia yang panjangnya sekitar 5.200 km dan lebar 1.870 km. Indonesia juga merupakan negara dengan garis pantai terpanjang keempat di dunia dengan panjang yaitu 95.181 km. Selain potensi di atas, Indonesia juga dilalui 3 alur pelayaran internasional dan laut yang menjadi sarana transportasi efektif antar pulau. Secara sosial, sekitar 110 juta jiwa atau 60 persen berada dikawasan pesisir dengan radius 50 km dari garis pantai. Dari segi ekonomi, setidaknya 60 persen cekungan minyak berada di laut serta potensi ikan 6,7 juta ton pertahun (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012).

Lokasi geografisnya juga sangat strategis (memiliki akses langsung ke pasar terbesar di dunia) karena Indonesia dilewati oleh satu *Sea Lane of Communication* (SLoC), yaitu Selat Malaka, dimana jalur ini menempati peringkat pertama dalam jalur pelayaran kontainer global (lihat Gambar 1.7).

Berdasarkan data United Nations Environmental Programme (UNEP, 2009) terdapat 64 wilayah perairan *Large Marine Ecosystem* (LME) di seluruh dunia yang disusun berdasarkan tingkat kesuburan, produktivitas, dan pengaruh perubahan iklim terhadap masing-masing LME. Indonesia memiliki akses langsung kepada 6 (enam) wilayah LME yang mempunyai potensi kelautan dan perikanan yang cukup besar, yaitu: LME 34 – Teluk Bengala; LME 36- Laut Cina Selatan; LME 37-Sulu Celebes; LME 38-Laut-Laut Indonesia; LME 39-Arafura-Gulf Carpentaria; LME 45-Laut Australia Utara. Sehingga, peluang Indonesia untuk mengembangkan industri perikanan tangkap sangat besar.

Gambar 1.7

Peringkat Pelabuhan Dalam Jalur Pelayaran Kontainer Dunia



Dengan potensi kelautan dan perikanan yang berlimpah, saat ini perikanan berkontribusi sekitar 22 persen dari total PDRB sub sektor perikanan pangan dimana sekitar 20 persen dari aktivitas perikanan tersebut merupakan perikanan tangkap dan sisanya adalah perikanan budidaya (Kementerian Lingkungan Hidup, 2012). Selain itu, Indonesia merupakan produsen makanan laut terbesar di Asia Tenggara dengan pertumbuhan produksi makanan laut mencapai 7 persen per tahun. Dengan luas lautan dan kekayaan bahari yang ada di Indonesia, potensi pendapatan sektor maritim per tahun bisa mencapai tujuh kali dari pendapatan negara saat ini. Diperkirakan dengan potensi kemaritiman yang dimiliki, dan dengan pengelolaan sumber daya kelautan yang baik dari sektor perikanan, pertambangan, pariwisata bahari, industri maritim, dan perhubungan laut, maka setiap tahunnya akan menghasilkan IDR 7.400 triliun (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012).

2. Tantangan Indonesia

Walaupun potensi ini merupakan keunggulan Indonesia, namun keunggulan tersebut tidak akan terwujud dengan sendirinya. Sejumlah tantangan harus dihadapi untuk merealisasikan keunggulan tersebut, sebagaimana diuraikan berikut ini.

Struktur ekonomi Indonesia saat ini masih terfokus pada pertanian dan industri yang mengekstraksi dan mengumpulkan hasil alam. Industri yang berorientasi pada peningkatan nilai tambah produk, proses produksi dan distribusi di dalam negeri masih terbatas. Selain itu, saat ini terjadi kesenjangan pembangunan antara Kawasan Barat dan Kawasan Timur Indonesia. Hal ini tidak bisa dibiarkan berlanjut ke generasi yang akan datang. Harus pula dipahami bahwa upaya pemerataan pembangunan tidak akan terwujud dalam jangka waktu singkat. Upaya tersebut harus dimulai melalui percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia menuju Indonesia yang lebih merata.

Terkait hal diatas, pemanfaatan sumber daya alam dapat dikatakan sebagai tulang punggung pelaksanaan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi. Di satu sisi akan berdampak positif bagi kesejahteraan dan pemerataan pembangunan. Namun, disisi lain hal tersebut dapat berakibat pada kerusakan lingkungan dan berkurangnya cadangan sumber daya alam untuk generasi endatang jika tidak dikelola dengan baik. Oleh karena itu, pemanfaatan sumber daya alam yang efisien dengan meningkatkan inovasi dan teknologi yang ramah lingkungan perlu diciptakan untuk mendorong pembangunan ekonomi yang berkelanjutan

Tantangan lain dari suatu negara besar seperti Indonesia adalah penyediaan infrastruktur untuk mendukung aktivitas ekonomi. Infrastruktur itu sendiri memiliki spektrum yang sangat luas. Satu hal yang harus mendapatkan perhatian utama adalah infrastruktur yang mendorong konektivitas antar wilayah sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia. Penyediaan infrastruktur yang

mendorong konektivitas akan menurunkan biaya transportasi dan biaya logistik sehingga dapat meningkatkan daya saing produk, dan mempercepat gerak ekonomi. Termasuk dalam infrastruktur konektivitas ini adalah pembangunan jalur transportasi dan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK), serta seluruh regulasi dan aturan yang terkait dengannya.

Kualitas sumber daya manusia juga masih menjadi tantangan Indonesia. Saat ini sekitar 50 persen tenaga kerja di Indonesia masih berpendidikan sekolah dasar dan hanya sekitar 8 persen yang berpendidikan diploma/sarjana. Kualitas sumber daya manusia ini sangat terkait dengan kualitas sarana pendidikan, kesehatan, dan akses ke infrastruktur dasar.

Indonesia sedang menghadapi urbanisasi yang sangat cepat. Jika pada tahun 2010 sebanyak 53 persen penduduk Indonesia tinggal di kawasan perkotaan, maka BPS memprediksi bahwa pada tahun 2025 penduduk di kawasan perkotaan akan mencapai 65 persen. Implikasi langsung yang harus diantisipasi akibat urbanisasi adalah terjadinya peningkatan pada pola pergerakan, berubahnya pola konsumsi dan struktur produksi yang berdampak pada struktur ketenagakerjaan, meningkatnya konflik penggunaan lahan, dan meningkatnya kebutuhan dukungan infrastruktur yang handal untuk mendukung distribusi barang dan jasa.

Kesepakatan perdagangan bebas di tingkat regional seperti *Asean Economic Community* dapat menjadi peluang sekaligus tantangan besar yang dihadapi Indonesia terutama bagi Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM). Hal ini dikarenakan peran UMKM yang penting dalam perekonomian Indonesia yaitu lebih dari 90 persen jumlah usaha di Indonesia berasal dari sektor UMKM dan menyerap jumlah tenaga kerja yang tinggi serta menurunkan angka kemiskinan. Namun kondisinya saat ini, daya saing bagi pelaku usahanya masih rendah dan akses terhadap modal serta pemasarannya masih sangat terbatas. Sehingga diperlukan peningkatan potensi UMKM yang kompetitif, pembangunan infrastruktur dan institusi hingga penyiapan sumber daya yang handal dan terampil dalam menghadapi persaingan perdagangan bebas. Oleh karena itu, dengan dilaksanakan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi tidak hanya memberikan keuntungan bagi pelaku usaha dan industri besar melainkan dapat pula berdampak positif bagi peningkatan UMKM.

Walaupun potensi ini merupakan keunggulan Indonesia, namun keunggulan tersebut tidak akan terwujud dengan sendirinya. Sejumlah tantangan harus dihadapi untuk merealisasikan keunggulan tersebut, sebagaimana diuraikan berikut ini.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia juga menghadapi tantangan akibat perubahan iklim global. Beberapa indikator perubahan iklim yang berdampak signifikan terhadap berlangsungnya kehidupan manusia adalah: kenaikan permukaan air laut, kenaikan temperatur udara, perubahan curah hujan, dan frekuensi perubahan iklim yang ekstrem. Demikian pula, pengaruh kombinasi peningkatan suhu rata-rata wilayah, tingkat presipitasi wilayah, intensitas kemarau/banjir, dan akses ke air

bersih, menjadi tantangan bagi percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia.

Di sisi lain, tantangan besar yang dihadapi Indonesia dibidang lingkungan ialah meningkatnya Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) yang berdampak pada perubahan iklim ekstrem. Berdasarkan studi dari World Bank menyebutkan bahwa, dengan memasukkan sektor perubahan lahan dan hutan/LULUCF (*Land Use and Land Use Change Forestry*) maka Indonesia menjadi negara ketiga terbesar penyumbang emisi GRK setelah Amerika dan Cina. Pada gambar 1.8 menunjukkan bahwa sekitar 62 persen dari total emisi GRK di Indonesia pada tahun 2005 bersumber dari perubahan lahan dan hutan yang termasuk didalamnya kebakaran dan kekeringan lahan gambut, dan deforestasi. Pembatasan penggunaan lahan dan hutan untuk beberapa kegiatan ekonomi perlu dilaksanakan untuk mengurangi emisi GRK dan mengurangi kerusakan lingkungan. Namun dilain pihak, sektor ini mempunyai peran yang cukup penting dalam perekonomian nasional yaitu memberi sumbangan yang besar terhadap lapangan kerja, yang diperkirakan mengalami peningkatan sebesar 6 persen pada tahun 2011 (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011).

Gambar 1.8

Peringkat Pelabuhan Dalam Jalur Pelayaran Kontainer Dunia



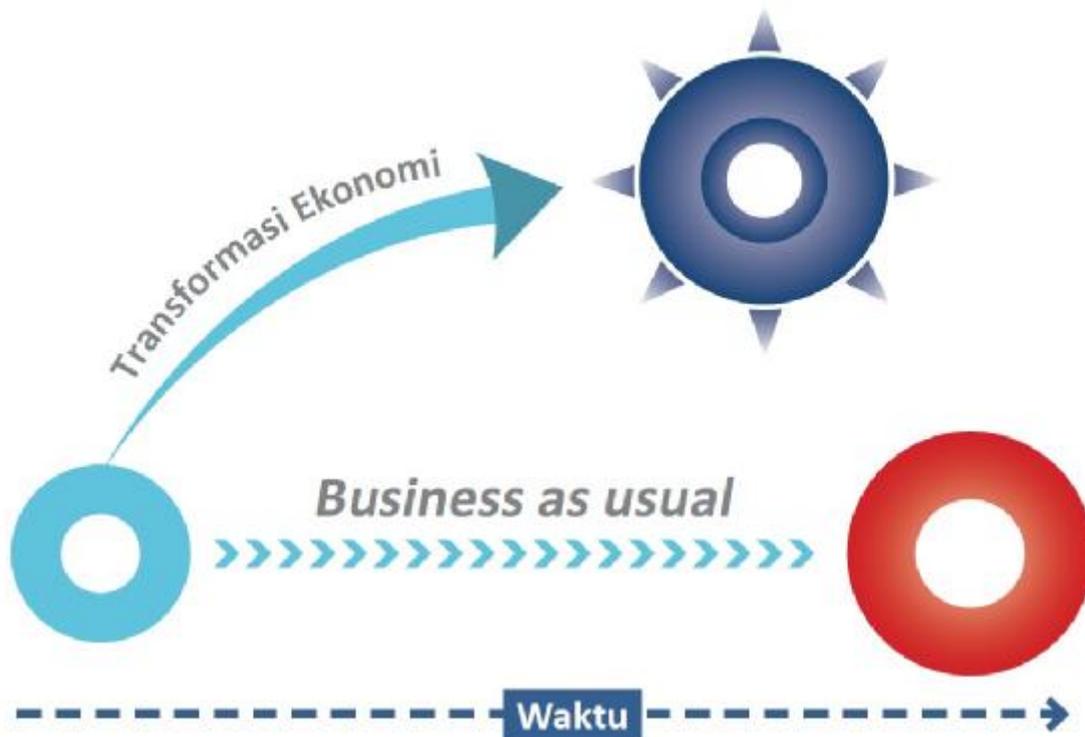
Sumber: Indonesia Second National Communication under UNFCCC, 2010

Indonesia sebagai negara kepulauan juga menghadapi tantangan akibat perubahan iklim global. Beberapa indikator perubahan iklim yang berdampak signifikan terhadap berlangsungnya kehidupan manusia adalah: kenaikan permukaan air laut, kenaikan temperatur udara, perubahan curah hujan, dan frekuensi perubahan iklim yang ekstrem. Demikian pula, pengaruh kombinasi peningkatan suhu rata-rata wilayah, tingkat presipitasi wilayah, intensitas kemarau/banjir, dan akses ke air bersih, menjadi tantangan bagi percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia. Pada sektor perikanan, adanya perubahan iklim ekstrem berdampak pada menurunnya produksi perikanan dan pendapatan nelayan sebagai akibat tingginya curah hujan dan gelombang besar. Perubahan iklim juga telah dirasakan dampaknya pada sektor pertanian, yang kemudian dapat berpengaruh pada ketahanan pangan, kesehatan manusia, permukiman dan lingkungan, termasuk sumber daya air dan keanekaragaman hayati. Hal inilah yang menjadi tantangan bagi Indonesia untuk mewujudkan percepatan dan perluasan ekonomi dengan tetap menjaga kelestarian lingkungan.

E. Percepatan dan Perluasan Transformasi Ekonomi melalui *Not Business As Usual*

Dengan seluruh potensi dan tantangan yang telah diuraikan di atas, Indonesia membutuhkan percepatan dan perluasan transformasi ekonomi agar kesejahteraan bagi seluruh masyarakat dapat diwujudkan lebih dini. Perwujudan itulah yang akan diupayakan melalui langkah-langkah percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia. Untuk itu dibutuhkan perubahan pola pikir (*mindset*) yang didasari oleh semangat "*Not Business As Usual*".

Gambar 1.9
Ilustrasi Percepatan Transformasi Ekonomi Indonesia



Perubahan pola pikir paling mendasar adalah pemahaman bahwa pembangunan ekonomi membutuhkan kolaborasi bersama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, BUMN, BUMD dan Swasta (dalam semangat *Indonesia Incorporated*). Perlu dipahami juga kemampuan pemerintah melalui ABPN dan APBD dalam pembiayaan pembangunan sangat terbatas. Di sisi lain, semakin maju perekonomian suatu negara, maka semakin kecil pula proporsi anggaran pemerintah dalam pembangunan ekonomi. Dinamika ekonomi suatu negara pada akhirnya akan tergantung pada dunia usaha yang mencakup BUMN, BUMD, dan swasta domestik serta asing.

Pemahaman tersebut harus direfleksikan dalam kebijakan Pemerintah. Regulasi yang ada seharusnya dapat mendorong partisipasi dunia usaha secara maksimal untuk membangun berbagai macam industri dan infrastruktur yang diperlukan. Karena itu percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia memerlukan evaluasi terhadap seluruh kerangka regulasi yang ada, dan kemudian langkah-langkah strategis diambil untuk merevisi dan merubah regulasi sehingga mendorong partisipasi maksimal yang sehat dari dunia usaha.

Semangat *Not Business As Usual* juga harus terefleksi dalam elemen penting pembangunan, terutama penyediaan infrastruktur. Pola pikir masa lalu mengatakan bahwa infrastruktur harus dibangun menggunakan anggaran Pemerintah. Akibat anggaran Pemerintah yang terbatas, pola pikir tersebut berujung pada kesulitan memenuhi kebutuhan infrastruktur yang memadai bagi perekonomian yang

berkembang pesat. Saat ini telah didorong pola pikir yang lebih maju dalam penyediaan infrastruktur melalui model kerjasama pemerintah dan swasta atau *Public-Private Partnership* (PPP).

Namun demikian, untuk mempercepat implementasi MP3EI, perlu juga dikembangkan metode pembangunan infrastruktur sepenuhnya oleh dunia usaha yang dikaitkan dengan kegiatan produksi. Peran Pemerintah adalah menyediakan perangkat aturan dan regulasi yang memberi insentif bagi dunia usaha untuk membangun kegiatan produksi dan infrastruktur tersebut secara paripurna. Insentif tersebut dapat berupa kebijakan (sistem maupun tarif) pajak, bea masuk, aturan ketenagakerjaan, perizinan, pertanahan, dan lainnya, sesuai kesepakatan dengan dunia usaha. Perlakuan khusus diberikan agar dunia usaha memiliki perspektif jangka panjang dalam pembangunan pusat pertumbuhan ekonomi baru. Selanjutnya, Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah harus membangun *linkage* semaksimal mungkin untuk mendorong pembangunan daerah sekitar pusat pertumbuhan ekonomi.

Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia menetapkan sejumlah program utama dan kegiatan ekonomi utama yang menjadi fokus pengembangan strategi dan kebijakan. Prioritas ini merupakan hasil dari sejumlah kesepakatan yang dibangun bersama-sama dengan seluruh pemangku kepentingan di dalam serial diskusi dan dialog yang sifatnya interaktif dan partisipatif.

Berdasarkan kesepakatan tersebut, fokus dari pengembangan MP3EI ini diletakkan pada 8 program utama, yaitu pertanian, pertambangan, energi, industri, kelautan, pariwisata, dan telematika, serta pengembangan kawasan strategis. Kedelapan program utama tersebut terdiri dari 22 kegiatan ekonomi utama.

Gambar 1.10
22 Kegiatan Ekonomi Utama



Pelaksanaan kegiatan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi pada 22 Kegiatan Ekonomi perlu memperhatikan daya dukung lingkungan dengan menerapkan inovasi dan teknologi ramah lingkungan. Penerapan teknologi hijau yang rendah karbon tersebut tidak hanya meningkatkan efisiensi dalam proses produksi dan pemanfaatan sumber daya alam, namun juga berdampak positif bagi peningkatan kesehatan dan kualitas hidup serta tercapainya pertumbuhan ekonomi tanpa berdampak buruk bagi lingkungan.

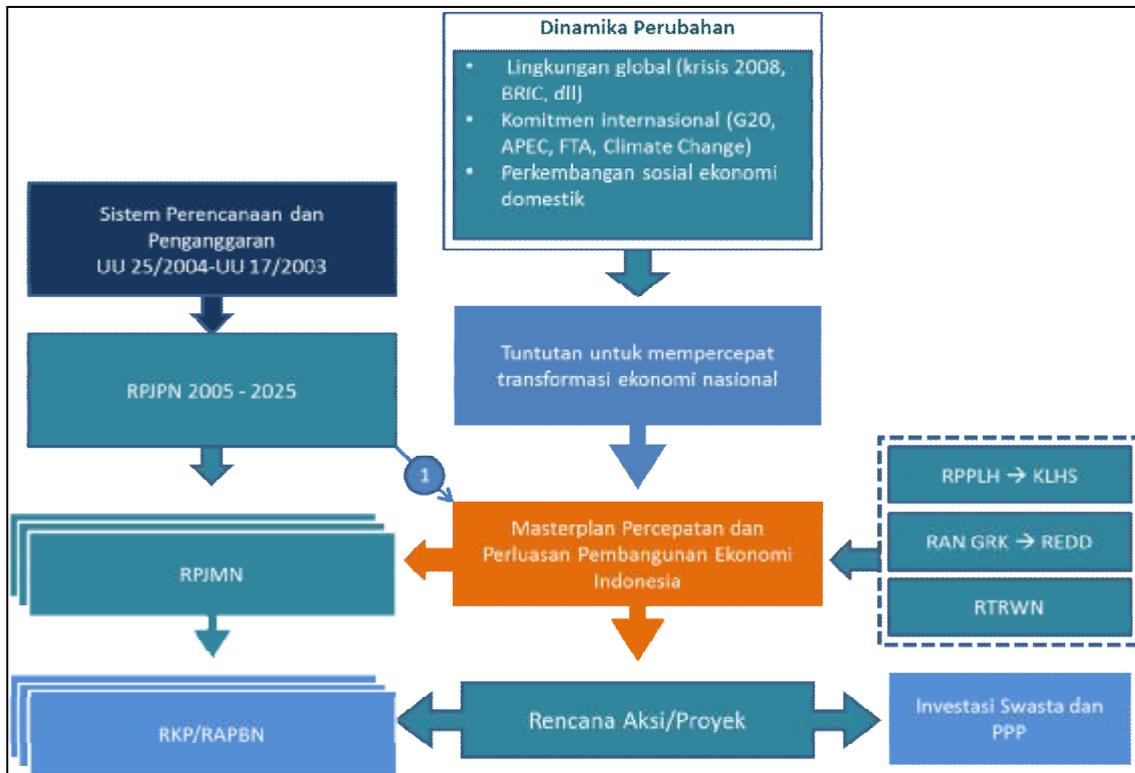
F. MP3EI Merupakan Bagian Integral Perencanaan Pembangunan Nasional

Sebagai dokumen kerja, MP3EI berisikan arahan pengembangan kegiatan ekonomi utama yang sudah lebih spesifik, lengkap dengan kebutuhan

infrastruktur dan rekomendasi perubahan/revisi terhadap peraturan perundang-undangan yang perlu dilakukan maupun pembentukan peraturan perundang-undangan baru yang diperlukan untuk mendorong percepatan dan perluasan investasi. Selanjutnya MP3EI menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. MP3EI bukan dimaksudkan untuk mengganti dokumen perencanaan pembangunan yang telah ada seperti Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007) dan dokumen perencanaan, namun menjadi dokumen yang terintegrasi dan komplementer yang penting serta khusus untuk melakukan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi. Sebagai bagian dari RPJPN, MP3EI disusun sebagai upaya adaptasi, integrasi, dan akselerasi pembangunan yang didorong oleh kondisi dinamika perubahan yang ada, termasuk perubahan kondisi lingkungan global, seperti krisis moneter 2008, dan perkembangan *new emerging economies countries* BRIC.

MP3EI juga dirumuskan dengan memperhatikan Rencana Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009) dan Rencana Aksi Nasional Gas Rumah Kaca (RANGRK). Terkait hal tersebut, maka pelaksanaan program MP3EI perlu memastikan penerapan prinsip berkelanjutan serta memperhatikan pemanfaatan, pencadangan, pengendalian, serta pendayagunaan dan pelestarian sumber daya alam. Disamping itu, dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup juga mengamanatkan bahwa Kajian Lingkungan Hidup Strategi (KLHS) wajib untuk dokumen rencana tata ruang, RPJP dan RPJM, RKP, termasuk juga MP3EI yang berdampak pada lingkungan hidup. Dengan demikian, investasi di koridor MP3EI selain memiliki nilai pengganda ekonomi juga sebagai upaya mendukung kegiatan pengurangan emisi gas rumah kaca melalui pengembangan industri rendah karbon.

Gambar 1.11
Posisi MP3EI di dalam Rencana Pembangunan Pemerintah



G. Kerangka Desain MP3EI

Berdasarkan berbagai faktor di atas, maka kerangka desain dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025 dirumuskan sebagaimana pada Gambar 1.12 berikut ini. Secara lebih detail, setiap bagian dari strategi utama MP3EI akan diuraikan lebih lanjut pada bab selanjutnya.

Gambar 1.12
Kerangka Desain Pendekatan Masterplan P3EI



BAB 2: PRINSIP DASAR, PRASYARAT KEBERHASILAN DAN STRATEGI UTAMA MP3EI

Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) disusun dengan mempertimbangan prinsip-prinsip dasar dan prasyarat keberhasilan pembangunan berkelanjutan. Pada bab ini akan diuraikan juga tiga strategi utama yang merupakan pilar-pilar penting dari MP3EI 2011 – 2025. Sebagai penutup dijabarkan pula pengembangan dan aplikasi prinsip berkelanjutan dalam MP3EI.

A. Prinsip Dasar dan Prasyarat Keberhasilan Pembangunan Berkelanjutan

1. Prinsip Dasar Keberhasilan Pembangunan Berkelanjutan

Sebagai suatu dokumen dengan terobosan baru, keberhasilan MP3EI sangat ditentukan oleh prinsip-prinsip dasar serta prasyarat keberhasilan pembangunan berkelanjutan. Adapun prinsip-prinsip dasar percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi menuju negara maju membutuhkan perubahan dalam cara pandang dan perilaku seluruh komponen bangsa, sebagai berikut:

- a. Perubahan harus terjadi untuk seluruh komponen bangsa;
- b. Perubahan pola pikir (*mindset*) dimulai dari Pemerintah dengan birokrasinya;
- c. Perubahan membutuhkan semangat kerja keras dan keinginan untuk membangun kerjasama dalam kompetisi yang sehat;
- d. Mengedepankan posisi dan formasi Indonesia sebagai negara kepulauan yang dilandasi nilai-nilai Indonesia sebagai negara maritim;
- e. Pemanfaatan dan penguatan modal sosial dalam masyarakat melalui peningkatan kapasitas sumber daya manusia untuk meningkatkan kohesifitas;
- f. Produktivitas, inovasi, dan kreativitas didorong oleh Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) menjadi salah satu pilar perubahan;
- g. Peningkatan jiwa kewirausahaan menjadi faktor utama pendorong perubahan;
- h. Dunia usaha berperan penting dalam pembangunan ekonomi;
- i. Pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya dengan mempertimbangkan daya dukung lingkungan, termasuk penurunan emisi gas rumah kaca.

2. Prasyarat Keberhasilan Pembangunan Berkelanjutan

Pengusahaan transformasi pembangunan ekonomi untuk pembangunan berkelanjutan memerlukan komitmen pemerintah dalam memastikan kebijakan yang menyeimbangkan baik pertumbuhan ekonomi dan perlindungan lingkungan.

a. Peran Pemerintah dan Dunia Usaha

Dunia Usaha (Swasta, BUMN, dan BUMD) mempunyai peran utama dan penting dalam pembangunan ekonomi, terutama dalam peningkatan investasi dan penciptaan lapangan kerja, sementara Pemerintah bertanggung jawab menciptakan kondisi ekonomi makro yang kondusif dan infrastruktur ekonomi yang menunjang untuk mendukung percepatan dan perluasan investasi. Oleh karena itu, kebijakan pembangunan harus didukung oleh komitmen dunia usaha maupun Pemerintah, berupa:

- 1) Dunia usaha (Swasta, BUMN, dan BUMD) meningkatkan investasi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan penciptaan lapangan kerja;
- 2) Dunia usaha melakukan inovasi untuk mengembangkan teknologi dan metode produksi dalam rangka memenangkan persaingan global;
- 3) Pemerintah memberikan kesempatan yang sama dan adil untuk seluruh dunia usaha, baik yang berskala besar, menengah, kecil dan mikro;
- 4) Pemerintah didukung oleh birokrasi yang melayani kebutuhan dunia usaha;
- 5) Pemerintah menciptakan kondisi ekonomi makro, politik, hukum dan sosial yang kondusif untuk berusaha;
- 6) Pemerintah memberikan komitmen nyata dalam menciptakan kondisi yang kondusif untuk percepatan penyediaan infrastruktur yang handal;
- 7) Pemerintah menyediakan perlindungan dan pelayanan dasar sosial;
- 8) Bentuk usaha pemanfaatan sumber daya dilakukan secara efisien dengan manajemen yang berasaskan keberlanjutan;
- 9) Mendorong integrasi pusat penelitian dan pengembangan teknologi yang sesuai dengan kebutuhan lingkungan dan berlandaskan pelestarian lingkungan.

b. Reformasi Kebijakan Keuangan Negara

Pajak dan Bea Masuk adalah instrumen kebijakan ekonomi untuk mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional. Untuk itu diperlukan reformasi, dengan cara pandang dan pendekatan sistem perpajakan sebagai berikut:

- 1) Pajak dan Bea Masuk adalah instrumen kebijakan ekonomi. Tarif Pajak dan Bea Masuk dapat disesuaikan dengan siklus ekonomi yang sedang dihadapi;
- 2) Wajib Pajak diubah menjadi Pembayar Pajak;
- 3) Dilakukan koordinasi antar instansi terkait untuk memastikan seluruh warga negara yang mempunyai pendapatan di atas PTKP (Pendapatan Tidak Kena Pajak) membayar pajak dengan benar sesuai ketentuan peraturan perundangan yang berlaku;
- 4) Pajak dikenakan terhadap objek pajak di Indonesia dan bukan terhadap subjek pajak Indonesia (perubahan konsep dari Nasional menjadi Domestik atau dari konsep GNP menjadi GDP);
- 5) Pengenaan pajak diarahkan kepada konsumen akhir, menggantikan sistem Pajak Pertambahan Nilai (PPN);
- 6) Seluruh aturan perpajakan dievaluasi agar hanya terdapat satu pengertian (hitam atau putih, boleh atau tidak, objek pajak atau bukan objek pajak);

- 7) Dalam rangka meningkatkan daya saing dan upaya untuk mengurangi penghindaran pajak, perlu dilakukan *benchmarking* penentuan besaran tarif pajak dengan negara-negara tetangga;
- 8) Penghindaran pengenaan pajak berganda;
- 9) Untuk menghindari terjadinya penghitungan ganda (*window dressing*), pembebasan atau keringanan pajak tidak dapat dianggap sebagai pajak yang ditanggung negara.

Kebijakan anggaran harus dimulai dengan menciptakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang *credible* dan berkelanjutan, serta diprioritaskan untuk akselerasi pertumbuhan demi menciptakan pembangunan yang merata dan berkelanjutan.

- 1) APBN diprioritaskan untuk pembangunan infrastruktur, perbaikan pelayanan dasar publik, dan perlindungan sosial untuk kelompok masyarakat miskin;
- 2) Pinjaman pemerintah digunakan untuk pembiayaan investasi dan bukan digunakan untuk belanja rutin. Tingkat pengembalian investasi Pemerintah harus lebih tinggi dari biaya hutang;
- 3) Pengalokasian belanja Pemerintah untuk meningkatkan peran dan minat dunia usaha dalam percepatan dan perluasan penyediaan infrastruktur;
- 4) Prioritasi anggaran Pemerintah untuk penciptaan wirausaha baru untuk mempercepat pemerataan kesejahteraan masyarakat;
- 5) Subsidi dikembalikan sebagai instrumen perlindungan sosial dengan mengubah subsidi barang menjadi subsidi langsung ke orang miskin. Oleh sebab itu nomor identitas tunggal secara nasional harus segera diwujudkan;
- 6) Hasil pengelolaan Sumber Daya Alam (SDA) yang tidak terbarukan dibelanjakan untuk kepentingan lintas generasi, dan bukan sekedar sumber pendapatan yang habis dibelanjakan tahunan;
- 7) Hasil pengelolaan SDA yang terbarukan diinvestasikan untuk peningkatan mutu modal manusia dan teknologi;
- 8) Perluasan akses kepada pendidikan dan pelayanan kesehatan dasar;
- 9) Peningkatan kualitas pelayanan publik kepada masyarakat dan dunia usaha.

Hal lain terkait reformasi kebijakan keuangan negara adalah diperlukannya reformasi sistem pelaporan kekayaan negara yang meliputi penyusunan arus dana negara dan neraca, harta dan kewajiban, baik yang bersifat keuangan, sumber daya alam, tanah dan bangunan, maupun yang lain. Laporan kekayaan negara tersebut memungkinkan pemerintah melakukan pemberdayaan aset secara efektif dan efisien.

c. Reformasi Birokrasi

Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia memerlukan dukungan birokrasi Pemerintah berupa reformasi yang berdasarkan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- 1) Menciptakan birokrasi yang efektif, dapat mengatur kehidupan masyarakat dan mendukung kebutuhan sektor usaha;
- 2) Birokrasi didukung oleh kelembagaan yang kuat dan efektif, menciptakan birokrasi dan administrasi yang rapi, lembaga legislatif yang bertanggung jawab, lembaga yudisial yang independen;
- 3) Menciptakan komitmen kepada penerapan *good governance*;
- 4) Birokrasi dan struktur kelembagaan yang kuat dan efektif harus mampu menjadi saluran umpan balik bagi perencanaan ke depan.

d. Penciptaan Konektivitas Antar Wilayah di Indonesia

Pemerintah menjadi motor penciptaan konektivitas antar wilayah yang diwujudkan dalam bentuk:

- 1) Merealisasikan sistem yang terintegrasi antara logistik nasional, sistem transportasi nasional, pengembangan wilayah, dan sistem komunikasi dan informasi;
- 2) Identifikasi simpul-simpul transportasi (*transportation hubs*) dan *distribution centers* untuk memfasilitasi kebutuhan logistik bagi komoditi utama dan penunjang;
- 3) Penguatan konektivitas intra dan antar koridor dan konektivitas internasional (*global connectivity*);
- 4) Peningkatan jaringan komunikasi dan teknologi informasi untuk memfasilitasi seluruh aktivitas ekonomi, aktivitas pemerintahan, dan sektor pendidikan nasional.

e. Pemanfaatan Potensi Kemitraan

Pendekatan koridor ekonomi Indonesia juga dilandasi oleh cara pandang Wawasan Nusantara atas pengelolaan aset dan akses dalam bentang wilayah darat dan wilayah perairan teritorial, landas kontinen (*continental shelf*) maupun Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia berbasiskan wawasan nusantara.

Melekat dengan Kepulauan Indonesia terdapat beberapa alur laut yang berbobot strategis ekonomi dan militer global, yaitu Selat Malaka (yang merupakan SloC), Selat Sunda (ALKI 1), Selat Lombok dan Selat Makassar (ALKI2), dan Selat Ombai Wetar (ALKI 3).

Pemanfaatan dilakukan dengan:

- 1) Pemanfaatan posisi strategis nasional untuk sebesar-besar menjaga dan meningkatkan ketahanan dan kedaulatan ekonomi nasional;
- 2) Pemanfaatan potensi jalur laut untuk memastikan pemerataan pembangunan ekonomi secara nasional;

3) Peningkatan daya saing jalur laut internasional dan kemaritiman bangsa dengan memanfaatkan jalur SLoC dan ALKI yang dimiliki.

f. Kebijakan Ketahanan Pangan, Air, dan Energi

Ketahanan pangan merupakan prasyarat penting mendukung keberhasilan pembangunan Indonesia berdasarkan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- 1) Ketahanan pangan memperhatikan dimensi konsumsi dan produksi;
- 2) Pangan tersedia secara mencukupi dan merata bagi seluruh rakyat Indonesia untuk memenuhi kebutuhan hidup yang sehat dan produktif;
- 3) Upaya diversifikasi konsumsi pangan terjadi jika pendapatan masyarakat meningkat dan produk pangan dihargai sesuai dengan nilai ekonominya;
- 4) Diversifikasi produksi pangan terutama tepung-tepungan, disesuaikan dengan potensi produksi pangan daerah;
- 5) Pembangunan kegiatan investasi pangan baru berskala ekonomi luas Luar Jawa;
- 6) Peningkatan produktivitas melalui peningkatan kegiatan penelitian dan pengembangan.

Kebijakan terkait penyediaan air bersih tidak terfokus pada pembangunan infrastruktur, namun juga harus memperhatikan beberapa prinsip sebagai berikut:

- 1) Pemerintah memastikan ketersediaan dan akses terhadap air bagi seluruh penduduk;
- 2) Penyediaan air bersih memperhatikan kelestarian lingkungan sumber air untuk menjaga keberlanjutannya;
- 3) Pengembangan hutan tanaman harus dilanjutkan guna memastikan peningkatan luas hutan untuk keberlanjutan ketersediaan air;
- 4) Kabupaten/Kota memastikan terciptanya/terjaganya luasan hutan sebagai persentase tertentu dari luas wilayahnya.

Ketahanan energi didasarkan kepada manajemen resiko dari kebutuhan dan ketersediaan energi di Indonesia yang meliputi:

- 1) Manajemen resiko didasarkan pada pengaturan komposisi energi (*energy mix*) yang mendukung pembangunan ekonomi Indonesia secara berkelanjutan;
- 2) Revisi peraturan perundang-undangan yang tidak mendukung iklim usaha, serta perbaikan konsistensi antar peraturan;
- 3) Pembatasan ekspor komoditas energi untuk pengolahan lebih lanjut di dalam negeri guna meningkatkan nilai tambah ekspor;
- 4) Tata kelola penambangan untuk meminimalkan kerusakan lingkungan;

- 5) Memitigasi ketergantungan energi Indonesia (terhadap impor minyak) yang kemudian membebani APBN dengan mendorong pengembangan energi terbarukan;
- 6) Mendorong pemanfaatan sumberdaya energi yang ketersediaannya cukup banyak (batubara) atau energi yang terbarukan;
- 7) Mengembangkan strategi kebijakan harga energi yang mendorong upaya-upaya efisiensi energi dan diversifikasi energi, khususnya ke arah pengembangan energi baru dan terbarukan;
- 8) Mendorong efisiensi pemanfaatan dan diversifikasi energi pada pembangkit listrik dan terutama sektor-sektor dengan konsumsi energi tinggi.

g. Jaminan Sosial dan Penanggulangan Kemiskinan

Negara bertanggungjawab melaksanakan sistem perlindungan sosial untuk melindungi masyarakat terhadap resiko pembangunan ekonomi, sehingga perlu menyediakan:

- 1) Jaminan sosial berbentuk bantuan sosial untuk kelompok masyarakat miskin dan tidak mampu, dan juga berbentuk asuransi sosial yang bersifat menyeluruh (*universal*) bagi seluruh masyarakat;
- 2) Bantuan sosial dapat dilaksanakan dalam bentuk subsidi maupun transfer tunai yang terarah kepada kelompok masyarakat miskin dan tidak mampu;
- 3) Bantuan sosial temporer dapat diberikan jika penduduk menghadapi situasi darurat karena adanya bencana alam, sosial, atau krisis ekonomi;
- 4) Asuransi sosial yang sifatnya *universal* diselenggarakan dengan mengkombinasikan sumber daya di dunia usaha dan juga masyarakat.

Penanggulangan kemiskinan dilaksanakan secara berkelanjutan dengan berlandaskan penciptaan lapangan kerja seluas-luasnya. Sejalan dengan itu perlu adanya upaya:

- 1) Peningkatan pelayanan dasar bagi penduduk miskin, mencakup pelayanan pendidikan, kesehatan, dan administrasi kependudukan dengan kebijakan penyediaan infrastruktur dasar yang dilakukan secara terpadu;
- 2) Perbaikan kapabilitas dan produktivitas nasional melalui peningkatan pendidikan dan keterampilan yang sesuai kebutuhan pertumbuhan ekonomi, terutama bagi kelompok masyarakat termiskin usia produktif;
- 3) Penciptaan lapangan kerja formal yang melindungi pekerja Indonesia serta dilaksanakan berbasiskan hubungan industrial yang setara antara pekerja dan pengusaha;
- 4) Peningkatan kualifikasi sumber daya penduduk miskin dan rentan yang berfokus di perkotaan;

- 5) Penciptaan perekonomian yang inklusif, berbasis pemberdayaan kewirausahaan kelompok usaha mikro dan kecil yang berbasis di perdesaan;
- 6) Penciptaan lapangan pekerjaan yang secara langsung mendukung pembangunan berkelanjutan, dengan mendorong investasi yang mendukung langsung pembangunan berkelanjutan dan menyiapkan SDM berbasis berkelanjutan;
- 7) Perlindungan pekerja Indonesia, sebagai bagian dari perlindungan sosial, diberikan tidak hanya bagi pekerja formal namun juga pekerja informal;
- 8) Perbaikan regulasi ketenagakerjaan untuk mendukung dunia usaha.

Penanggulangan kemiskinan adalah upaya terkoordinasi antara pemerintah dan masyarakat yang mana masing-masing memiliki peran tersendiri, yaitu:

- 1) Peran masyarakat dan dunia usaha diarahkan dalam bentuk kemitraan dengan pemerintah daerah menyelesaikan masalah kemiskinan yang riil terjadi di suatu daerah;
- 2) Dunia usaha membantu penanggulangan kemiskinan dengan fokus pada daerah tertentu melalui pelaksanaan *Corporate Social Responsibility (CSR)*;
- 3) Pemerintah pusat mengkoordinasikan kegiatan pemerintah, masyarakat dan daerah.

Usaha penanggulangan kemiskinan dan penyediaan jaminan sosial akan dielaborasi lebih mendalam dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pengurangan Kemiskinan Indonesia (MP3KI).

h. Mitigasi Perubahan Iklim untuk Memastikan Keberlanjutan Pembangunan

Pembangunan yang berkelanjutan juga memastikan keberlanjutan lingkungan sebagai ekosistem utama manusia, lebih jauh, Indonesia memiliki peran besar pada skala internasional dalam menjaga keberlanjutan lingkungan di dunia:

- 1) Mengusahakan pengurangan resiko bencana, seperti dengan melakukan bentuk adaptasi terhadap perubahan iklim di Indonesia;
- 2) Penyesuaian perencanaan infrastruktur dan desain terhadap dampak cuaca ekstrem dan perubahan iklim sebagai bentuk penguatan adaptasi bangsa;
- 3) Pengembangan ekonomi rendah emisi karbon (*low carbon economy*) sebagai bentuk mitigasi perubahan iklim, untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dengan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) serendah mungkin;

- 4) Pengembangan kapasitas dan peningkatan penelitian dan pengembangan teknologi tepat guna untuk mitigasi dan adaptasi perubahan iklim di Indonesia;
- 5) Memastikan pendanaan yang memadai dan berkelanjutan agar memungkinkan pemerintah dan masyarakat melakukan berbagai aksi nyata untuk mengurangi emisi GRK serta untuk beradaptasi dengan dampak buruk perubahan iklim.

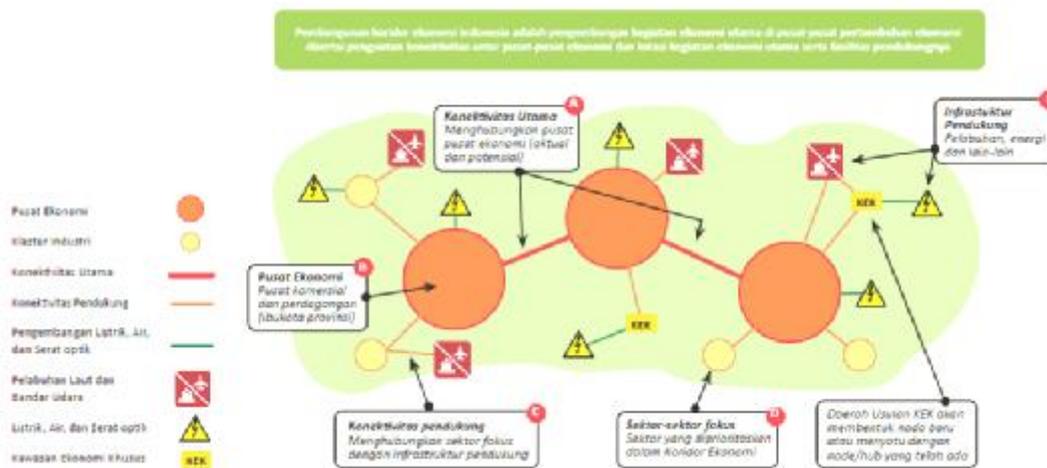
B. Strategi dalam MP3EI

1. Peningkatan Koridor Ekonomi

Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia diselenggarakan berdasarkan pendekatan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, baik yang telah ada maupun yang baru. Pendekatan potensi ekonomi wilayah melalui koridor ekonomi ini menjadi salah satu dari tiga strategi utama (pilar utama). Pendekatan ini pada intinya merupakan intergrasi dari pendekatan sektoral dan regional. Setiap wilayah mengembangkan produk yang menjadi keunggulannya. Tujuan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi tersebut adalah untuk memaksimalkan keuntungan aglomerasi, menggali potensi dan keunggulan daerah serta memperbaiki ketimpangan spasial pembangunan ekonomi Indonesia.

Gambar 2.1

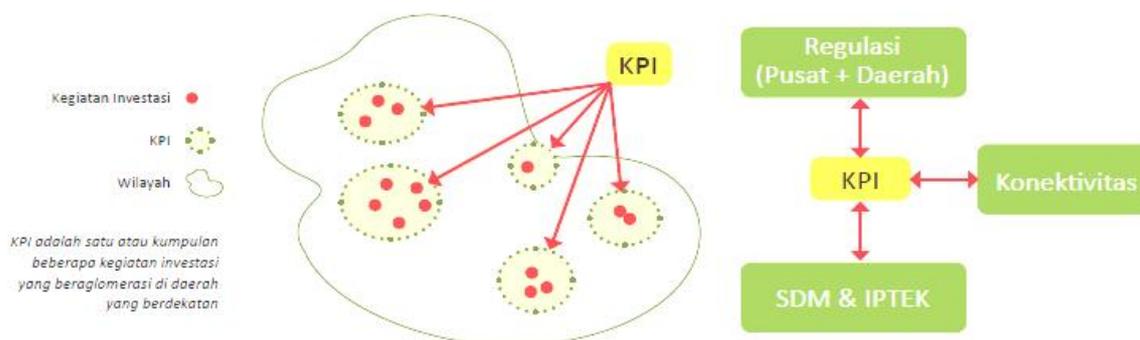
Ilustrasi Koridor Ekonomi



Penciptaan kawasan ekonomi dituangkan dalam konsep Kawasan Perhatian Investasi (KPI) yang menjadi alat dalam pengambilan kebijakan pada MP3EI. KPI adalah satu atau kumpulan beberapa kegiatan investasi yang beraglomerasi di daerah yang berdekatan. Lokasi-lokasi KPI pada masing-masing koridor perlu diidentifikasi untuk acuan pengembangan infrastruktur (konektivitas), pengembangan sarana dan prasarana pendidikan dan peningkatan kemampuan teknologi/inovasi, serta

identifikasi kebutuhan fasilitasi penyempurnaan regulasi. Melalui kebijakan KPI ini diharapkan pengembangan infrastruktur, SDM dan teknologi, serta fasilitasi regulasi dapat tepat sasaran dan sesuai dengan kebutuhan dari setiap kegiatan investasi.

Gambar 2.2
Ilustrasi Kawasan Perhatian Investasi (KPI)



Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan tersebut disertai dengan penguatan konektivitas antar pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan antara pusat pertumbuhan ekonomi dengan lokasi kegiatan ekonomi serta infrastruktur pendukungnya. Secara keseluruhan, pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan konektivitas tersebut menciptakan Koridor Ekonomi Indonesia. Penguatan dan penyediaan konektivitas antar dan intra pusat ekonomi didasarkan pula pada dokumen-dokumen hukum terkait, rencana tata ruang nasional serta daerah, RAN-GRK, RPPLH, dan dilakukan dengan prosedur dan standar pemenuhan dokumentasi yang seharusnya.

Dalam rangka Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi pada penciptaan kawasan-kawasan ekonomi baru, perlakuan khusus dapat diberikan pada kawasan tersebut untuk mendukung pembangunannya. Terlebih pada kawasan yang berlokasi di luar Jawa, terutama kepada dunia usaha yang bersedia membiayai pembangunan sarana pendukung dan infrastruktur. Tujuan pemberian perlakuan khusus tersebut adalah agar dunia usaha memiliki perspektif jangka panjang yang mendorong internalisasi pemanfaatan sumber daya di Indonesia, guna tercapainya keberlanjutan dalam pembangunan pada dan di sekitar pusat pertumbuhan. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) merupakan salah satu bentuk usaha pengembangan pusat ekonomi dengan memberikan perlakuan khusus yang dilandasi Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 pada suatu kawasan industri yang ditentukan berdasarkan suatu peraturan pemerintah.

Kegiatan investasi yang menjadi fokus MP3EI merupakan kegiatan-kegiatan yang diharapkan dapat memberi dampak secara masal. Dengan demikian

MP3EI tidak dapat mengesampingkan *supply chain* yang melekat pada kegiatan investasi tersebut, terutama pada bentuk usaha dengan skala lebih kecil – UMKM. Dukungan dalam pengembangan UMKM dalam basis KPI – Koridor – Nasional perlu dilakukan untuk memastikan keberlanjutan kegiatan investasi yang menjadi fokus utama. Saat ini 97,2 persen dari bentuk usaha di Indonesia merupakan UMKM, dan berkontribusi atas 99 persen lapangan pekerjaan. Namun, nilai investasi keseluruhan hanya mencapai 48 persen dan memberi kontribusi nilai tambah sebesar 57 persen. Hal ini menunjukkan UMKM memiliki potensi besar untuk pemerataan pembangunan dan mengoptimalkan peningkatan nilai tambah dalam industri di Indonesia.

Pengembangan investasi utama yang selaras dengan pengembangan UMKM sebagai rekan utama akan membentuk iklim bisnis yang berkelanjutan. Dukungan pada UMKM berupa:

- 1) Pengembangan kebijakan pembiayaan yang lebih ramah terhadap usaha pengembangan UMKM, terutama yang terkait dengan potensi KPI/Koridor;
- 2) Perbaikan kemampuan teknologi adaptasi UMKM, serta pengembangan teknologi yang dibutuhkan UMKM;
- 3) Terbangunnya sistem konektivitas yang inklusif antara kegiatan investasi utama dengan UMKM terkait;
- 4) Pengembangan SDM bagi UMKM guna meningkatkan daya saing hasil produksi.

Pendekatan koridor pada MP3EI merupakan bentuk integrasi kegiatan ekonomi berbasis darat dan aspek kemaritiman Indonesia. Wilayah Indonesia didominasi oleh wilayah lautan, dengan luas 3,2 juta km² dari 5,2 juta km² luas keseluruhan wilayah Indonesia. Dalam pendekatan koridor MP3EI pemanfaatan wilayah maritim akan berfokus pada pemanfaatan sistem logistik – konektivitas dan optimalisasi produk kelautan.

Pemanfaatan sistem logistik dilakukan dengan melihat potensi dan posisi geografi Indonesia. Gerbang masuk Indonesia pada koridor lautnya dimanfaatkan oleh MP3EI dengan membuka ribuan kilometer “jalur bebas” dengan mengintegrasikan sistem logistik yang fokus pada jalur laut sebagai jalur nasional dan internasional. Terintegrasi dengan dunia, dimana pelayaran internasional dianggap berkontribusi pada pilar pembangunan berkelanjutan. Pelayaran merupakan sistem transportasi skala besar yang paling aman, efisien dan ramah lingkungan (Ekonomi Hijau dalam laporan *World Blue*, UNEP, 2012). Kemudian, optimalisasi produk kelautan dilakukan dengan beberapa strategi, yaitu (1) pemetaan kawasan potensial dan penetapan kawasan percontohan; (2) pengembangan KPI berbasis industri kelautan sebagai penggerak utama ekonomi kawasan; (3) penataan sistem manajemen sumberdaya kelautan dan perikanan yang secara ekonomi dan kelautan menguntungkan.

Pembangunan koridor ekonomi ini juga dapat diartikan sebagai pengembangan wilayah untuk menciptakan dan memberdayakan basis

ekonomi terpadu dan kompetitif serta berkelanjutan. Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia melalui pembangunan Koridor Ekonomi Indonesia memberikan penekanan baru bagi pembangunan ekonomi wilayah sebagai berikut:

1. Koridor Ekonomi Indonesia diarahkan pada pembangunan yang menekankan pada peningkatan produktivitas dan nilai tambah pengelolaan sumber daya alam melalui perluasan dan penciptaan rantai kegiatan dari hulu sampai hilir secara berkelanjutan.
2. Koridor Ekonomi Indonesia diarahkan pada pembangunan ekonomi yang beragam dan inklusif, dan dihubungkan dengan wilayah-wilayah lain di luar koridor ekonomi, agar semua wilayah di Indonesia dapat berkembang sesuai dengan potensi dan keunggulan masing-masing wilayah.
3. Koridor Ekonomi Indonesia menekankan pada sinergi pembangunan sektoral dan wilayah untuk meningkatkan keunggulan komparatif dan kompetitif secara nasional, regional maupun global.
4. Koridor Ekonomi Indonesia menekankan pembangunan konektivitas yang terintegrasi antara sistem transportasi, logistik, serta komunikasi dan informasi untuk membuka akses daerah.
5. Koridor Ekonomi Indonesia akan didukung dengan pemberian insentif fiskal dan non-fiskal, kemudahan peraturan, perijinan dan pelayanan publik dari pemerintah pusat maupun daerah;
6. Koridor Ekonomi Indonesia mengintegrasikan pengembangan usaha berskala besar, menengah, kecil, dan mikro demi memastikan pembangunan yang *pro-poor*, *pro-growth*, dan *pro-job*;
7. Koridor Ekonomi Indonesia memastikan pengembangan wilayah laut sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari pengembangannya koridor ekonomi itu sendiri dan termasuk pula usaha optimalisasi wilayah laut sebagai jalur logistik.

Pada akhirnya pengembangan Koridor Ekonomi Indonesia dengan KPI sebagai alat perencanaan, dilakukan untuk mempermudah penciptaan keterpaduan pembangunan pada kawasan. Keterpaduan yang dilihat dari keselarasan pembangunan sosial, ekonomi, dan lingkungan yang dilakukan dengan mengintegrasikan jenis investasi dan sistem produksi dan keterpaduan kebijakan/regulasi baik pusat maupun daerah, maupun lintas sektor.

2. Penguatan Konektivitas Nasional

Suksesnya pelaksanaan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia tersebut sangat tergantung pada kuatnya derajat konektivitas ekonomi nasional (intra dan inter wilayah) maupun konektivitas ekonomi internasional Indonesia dengan pasar dunia. Dengan pertimbangan tersebut Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) menetapkan penguatan konektivitas nasional sebagai salah satu dari tiga strategi utama (pilar utama).

Konektivitas Nasional merupakan pengintegrasian 4 (empat) elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan wilayah (RPJMN/RTRWN), Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT), dalam kerangka dan cara pandang Wawasan Nusantara. Upaya ini perlu dilakukan agar dapat diwujudkan konektivitas nasional yang berkemandirian, berdaya saing dan berkedaulatan.

Sebagaimana diketahui, konektivitas nasional Indonesia merupakan bagian dari konektivitas global. Oleh karena itu, perwujudan penguatan konektivitas nasional perlu mempertimbangkan keterhubungan Indonesia dengan pusat-pusat perekonomian regional dan dunia (global) dalam rangka meningkatkan daya saing nasional. Hal ini sangat penting dilakukan guna memaksimalkan keuntungan dari keterhubungan regional dan global/internasional.

1. Unsur Pengelolaan Mobilitas dalam Konektivitas Nasional

Konektivitas Nasional menyangkut kapasitas dan kapabilitas suatu bangsa dalam mengelola mobilitas yang mencakup 5 (lima) unsur sebagai berikut:

- a. Personel/penumpang, yang menyangkut pengelolaan lalu lintas manusia di, dari dan ke wilayah;
- b. Material/barang abiotik (*physical and chemical materials*) yang menyangkut mobilitas energi, sumber daya air, dan komoditi hasil industri;
- c. Material/unsur biotik/species, yang mencakup lalu lintas unsur mahluk hidup di luar manusia seperti ternak, *Bio Toxins, Veral, Serum, Verum, Seeds, Bio-Plasma, BioGen, Bioweapon*;
- d. Jasa dan Keuangan, yang menyangkut mobilitas teknologi, sumber daya manusia dan modal pembangunan bagi wilayah.
- e. Informasi, yang menyangkut mobilitas informasi untuk kepentingan pembangunan wilayah yang saat ini sangat terkait dengan penguasaan teknologi informasi dan komunikasi.

Peningkatan pengelolaan mobilitas terhadap lima unsur tersebut di atas akan meningkatkan kemampuan nasional dalam mempercepat dan memperluas pembangunan dan mewujudkan pertumbuhan yang berkualitas sesuai amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025.

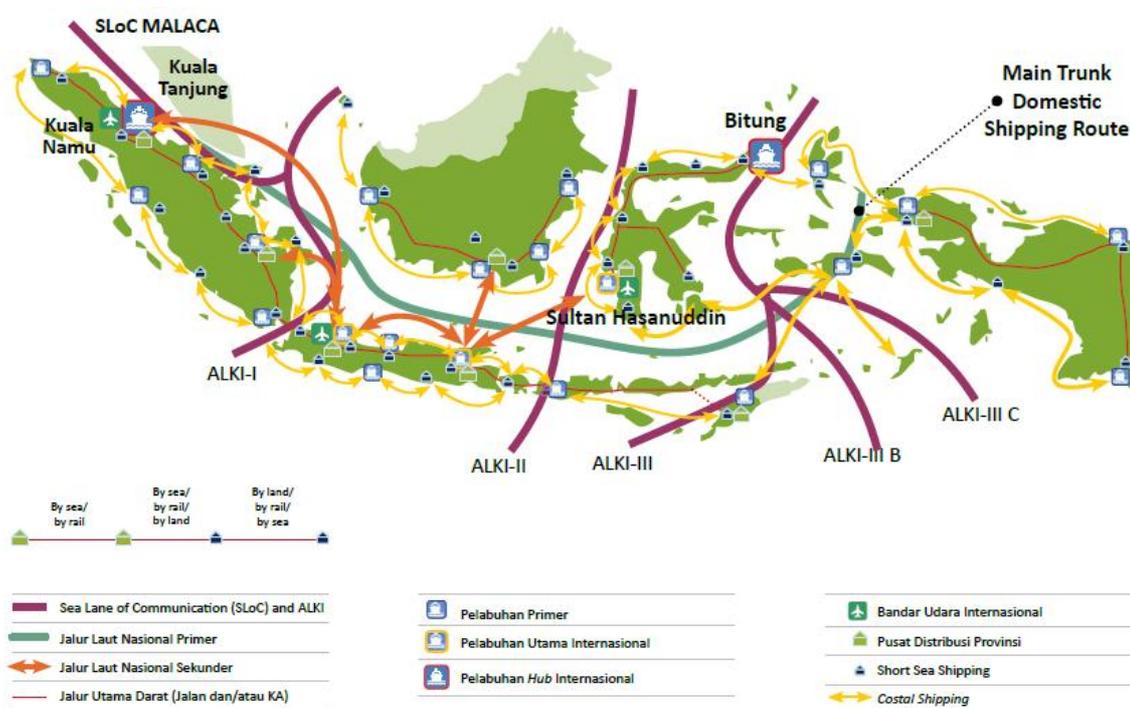
2. Garis Depan Konektivitas Global Indonesia

Dalam rangka penguatan konektivitas nasional yang menseksamai landas posisi geo-strategis Wawasan Nusantara, perlu ditetapkan pintu gerbang konektivitas global yang memanfaatkan secara optimal keberadaan SLoC dan ALKI tersebut di atas sebagai modalitas utama percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia.

Konsepsi tersebut akan menjadi tulang-punggung yang membentuk postur konektivitas nasional dan sekaligus diharapkan berfungsi menjadi instrumen pendorong dan penarik keseimbangan ekonomi wilayah, yang tidak hanya dapat mendorong kegiatan ekonomi yang lebih merata ke seluruh wilayah Indonesia, tetapi dapat juga menciptakan kemandirian dan daya saing ekonomi nasional yang solid. Untuk itu telah ditetapkan pembangunan pelabuhan hub internasional bagi Kawasan Barat Indonesia di Kuala Tanjung, Sumatera Utara dan untuk Kawasan Timur Indonesia di Bitung, Sulawesi Utara.

Gambar 2.3

Konsep Gerbang Pelabuhan dan Bandar Udara Internasional di Masa Depan



Infrastruktur strategis di Luar Pulau Jawa dapat mendorong terbangunnya industri di wilayah depan, baik industri yang memproduksi barang kebutuhan domestik maupun ekspor. Hal ini tentunya juga akan membantu terwujudnya mekanisme sumber muatan balik (*back haulage cargo*), dimana keseimbangan muatan transportasi laut dan transportasi udara nasional dapat memfasilitasi dan menjadi jembatan bagi pergerakan barang dan orang dari Wilayah Timur ke Wilayah Barat dan dari Wilayah Depan ke Wilayah Dalam.

Keseimbangan muatan antar wilayah akan meningkatkan *load factor* bagi sistem transportasi. Hal ini akan mendorong terjadinya penguatan Sistem Transportasi Nasional dan mendukung terciptanya Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien.

Disamping itu, dalam upaya meningkatkan daya saing logistik Indonesia, pemerintah melakukan pengembangan pelabuhan *short-sea shipping* di wilayah, Sumatera, Jawa, Kalimantan, dan Kawasan Indonesia Timur sebagai bentuk alternatif pengembangan infrastruktur jalan raya, yang dikenal dengan konsep *short sea shipping*. Pengembangan konsep ini juga bertujuan untuk menjawab berbagai tantangan:

1. Kepadatan jalur transportasi darat, terutama di pantai utara Pulau Jawa dan jalur lintas Sumatera sudah sangat mengkhawatirkan dan mengakibatkan kerusakan jalan raya serta resiko kecelakaan menjadi tinggi;
2. Biaya BBM angkutan jalan tinggi, secara teoritis konsumsi BBM per unit barang yang diangkut oleh truk lebih tinggi dibandingkan penggunaan BBM per unit barang yang diangkut oleh kapal (*economy of scale*).

Penerapan konsep utama *short sea shipping*, sebagai bentuk peningkatan daya saing secara mikro adalah dengan pembangunan konektivitas lokal, antar pulau, dan nasional secara terintegrasi dengan mengembangkan jalur pelayaran dan operasional pada jalur *short sea shipping* secara terjadwal. Konsep *short sea shipping* kemudian dijabarkan sebagai pengangkutan komoditas/barang menggunakan sarana pengangkutan laut (kapal laut) menyusuri garis pantai sejauh 10 mil sampai dengan 20 mil laut dan antar pulau dari pelabuhan asal hingga pelabuhan tujuan.

Pengembangan hub internasional sebagai pelabuhan logistik utama dilakukan dengan mengintegrasikan keseluruhan sistem logistik berbasis kelautan di Indonesia secara makro. Dengan tujuan utama untuk mencapai efisiensi biaya logistik, rute pelayaran diatur Barat-Timur ulang alik dengan ukuran kapal yang besar. Kedua pendekatan ini dilakukan secara sinergis untuk mempercepat peningkatan daya saing sistem logistik kemaritiman bangsa. Sehingga, menciptakan reformasi angkutan laut yang bersifat komperhensif dan terintegrasi dengan meliputi empat komponen utama yaitu:

- 1) Pengembangan prasarana (infrastruktur) pelabuhan;
- 2) Peningkatan sarana (kapal) angkutan laut;
- 3) Pembenahan sistem manajemen pelabuhan dan pelayaran;
- 4) Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) transportasi laut.

3. Kerangka Strategis dan Kebijakan Penguatan Konektivitas

Maksud dan tujuan Penguatan Konektivitas Nasional adalah sebagai berikut:

- a. Menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi utama untuk memaksimalkan pertumbuhan berdasarkan prinsip keterpaduan, bukan keseragaman, melalui inter-modal *supply chains systems*;

- b. Memperluas pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan aksesibilitas dari pusat-pusat pertumbuhan ekonomi ke wilayah belakangnya (*hinterland*);
- c. Menyebarkan manfaat pembangunan secara luas (pertumbuhan yang inklusif dan berkeadilan) melalui peningkatan konektivitas dan pelayanan dasar ke daerah tertinggal, terpencil dan perbatasan dalam rangka pemerataan pembangunan.

Untuk mencapai tujuan tersebut perlu diintegrasikan beberapa komponen konektivitas yang saling berhubungan ke dalam satu perencanaan terpadu. Beberapa komponen dimaksud merupakan pembentuk postur konektivitas secara nasional (Gambar 2.4). Rencana dari masing-masing komponen tersebut telah selesai disusun, namun dilakukan secara terpisah. Oleh karena itu, Penguatan Konektivitas Nasional berupaya untuk mengintegrasikan keempat komponen tersebut.

Gambar 2.4

Visi Konektivitas Nasional

Komponen Pembentuk Postur Konektivitas Nasional			
SISLOGNAS	SISTRANAS	PENGEMBANGAN WILAYAH (RPJMN dan RTRWN)	ICT
1. Penentuan Key Commodities	1. Keselamatan Transportasi	1. Peningkatan Ekonomi Lokal	1. Migrasi Menuju Konvergensi
2. Penguatan Jasa Logistik	2. Pengusahaan Transportasi	2. Peningkatan Kapasitas SDM	2. Pemerataan Akses dan Layanan
3. Jaringan Infrastruktur	3. Jaringan Transportasi	3. Pengembangan Infrastruktur	3. Pengembangan Jaringan <i>Broadband</i>
4. Peningkatan Kapasitas SDM	4. Peningkatan SDM dan Iptek	4. Peningkatan Kapasitas Kelembagaan	4. Peningkatan Keamanan Jaringan & Sistem Informasi
5. Peningkatan ICT	5. Pemeliharaan Kualitas Lingkungan Hidup	5. Peningkatan Akses Modal Kerja	5. Integrasi Infrastruktur, Aplikasi & Data Nasional
6. Harmonisasi Regulasi	6. Penyediaan Dana Pembangunan	6. Peningkatan Fasilitas Sosial Dasar	6. Peningkatan e-Literasi, Kemandirian Industri ICT Domestik dan SDM ICT Siap Pakai
	7. Peningkatan Administrasi Negara		7. Peningkatan Kemandirian Industri ICT Dalam Negeri

Wawasan Nusantara

Gambar 2.5
Visi Konektivitas Nasional



Hasil dari pengintegrasikan keempat komponen konektivitas nasional tersebut kemudian dirumuskan visi konektivitas nasional yaitu 'TERINTEGRASI SECARA LOKAL, TERHUBUNG SECARA GLOBAL (LOCALLY INTEGRATED, GLOBALLY CONNECTED)'.

Yang dimaksud *Locally Integrated* adalah pengintegrasian sistem konektivitas untuk mendukung perpindahan komoditas, yaitu barang, jasa, dan informasi secara efektif dan efisien dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Oleh karena itu, diperlukan integrasi simpul dan jaringan transportasi, pelayanan *inter-moda* transportasi, komunikasi dan informasi serta logistik.

Simpul-simpul transportasi (pelabuhan, terminal, stasiun, depo, pusat distribusi dan kawasan pergudangan serta bandara) perlu diintegrasikan dengan jaringan transportasi dan pelayanan sarana *inter-moda* transportasi yang terhubung secara efisien dan efektif. Jaringan komunikasi dan informasi juga perlu diintegrasikan untuk mendukung kelancaran arus informasi terutama untuk kegiatan perdagangan, keuangan dan kegiatan perekonomian lainnya berbasis elektronik.

Selain itu, sistem tata kelola arus barang, arus informasi dan arus keuangan harus dapat dilakukan secara efektif dan efisien, tepat waktu, serta dapat dipantau melalui jaringan informasi dan komunikasi (*virtual*) mulai dari proses pengadaan, penyimpanan/ pergudangan, transportasi, distribusi, dan pengantaran barang sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki produsen dan konsumen, mulai dari titik asal (*origin*) sampai dengan titik tujuan (*destination*).

Visi ini mencerminkan bahwa penguatan konektivitas nasional dapat menyatukan seluruh wilayah Indonesia dan mendorong pertumbuhan

ekonomi secara inklusif dan berkeadilan serta dapat mendorong pemerataan antar daerah.

Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi tentunya akan meningkatkan kegiatan/aktivitas pada suatu wilayah atau nodal, dan seringkali hal ini merubah ciri wilayah kearah perkotaan. Selain itu, Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia memproyeksikan hingga tahun 2030 sekitar 90 persen dari kota-kota di Indonesia yang memiliki pertumbuhan ekonomi diatas 7 persen atau diatas pertumbuhan nasional akan berada di luar Pulau Jawa. Oleh karenanya, pengembangan sistem transportasi perkotaan perlu menjadi bagian dari pengembangan sistem konektivitas nasional untuk mendukung percepatan dan perluasan pengembangan ekonomi Indonesia.

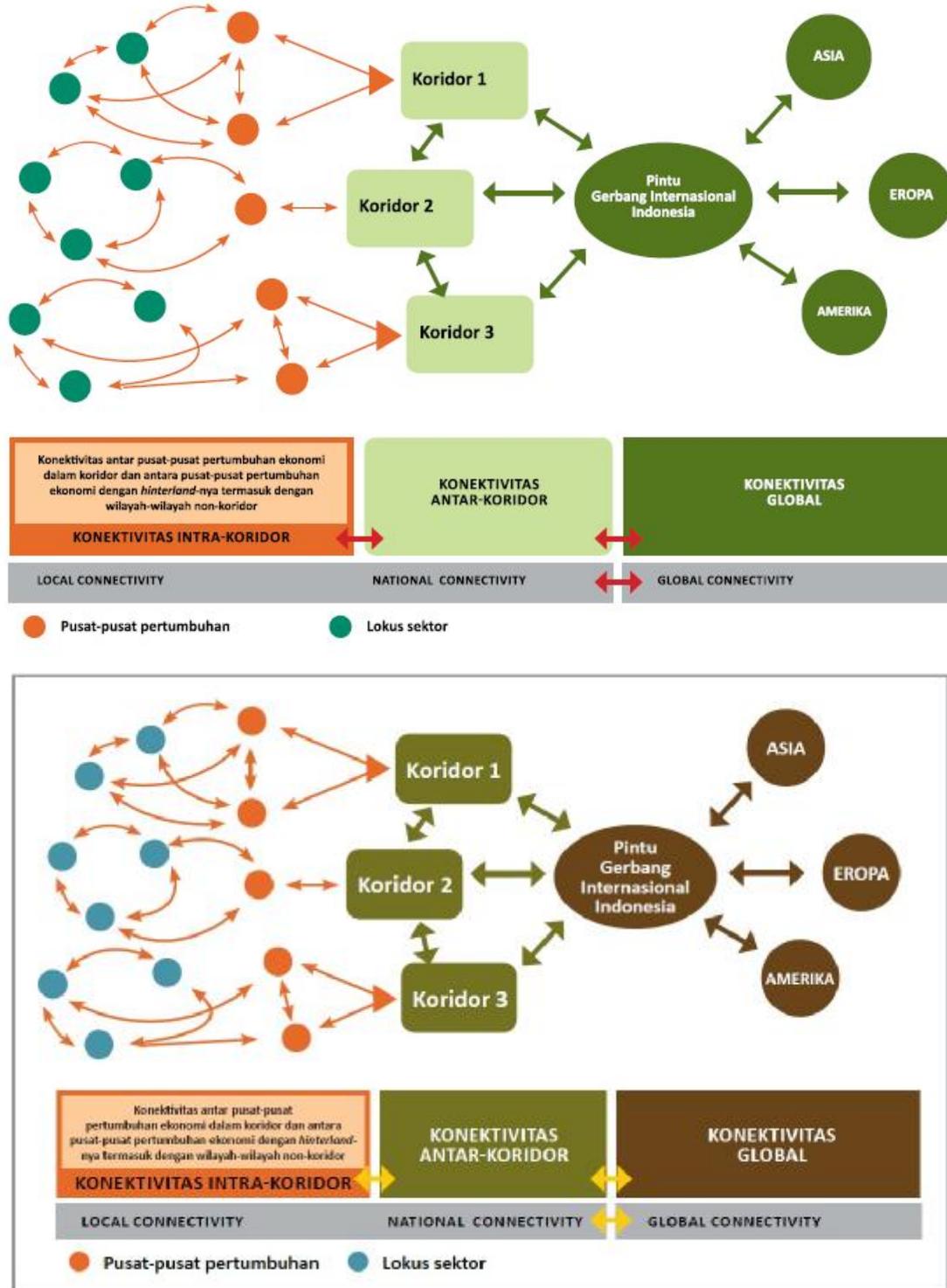
Dalam rangka percepatan pembangunan Broadband, pada tanggal 20 Juni 2013 Pemerintah telah meluncurkan Konsultasi Publik “Indonesia Broadband Plan (IBP)” yang merupakan dokumen kebijakan rencana pengembangan sektor TIK, khususnya pengembangan broadband (Internet Pita Lebar) di Indonesia. Dokumen tersebut merupakan bagian dari rencana induk pembangunan Konektivitas Nasional, yang merupakan salah satu pilar pembangunan nasional dalam MP3EI. Diharapkan dengan rencana induk ini, pembangunan sektor TIK di Indonesia bisa optimal, sehingga target menjadi Negara berpendapatan tinggi di tahun 2025 bisa tercapai.

Percepatan pengembangan transportasi perkotaan juga perlu dilakukan untuk menguatkan integrasi lokal dalam sistem konektivitas. Hal ini dilakukan dengan memperhatikan peran-peran tertentu pada wilayah, dimana wilayah perkotaan berperan sebagai pusat ekonomi dan wilayah perdesaan sebagai pusat produksi. Pengembangan sistem transportasi perkotaan ini tentunya beracuan pada kerangka pemikiran modern yang unggul, dengan mempertimbangkan berbagai pilihan moda-moda transportasi dan meninggalkan pendekatan konvensional yang berfokus pada sirkulasi kendaraan dan manusia secara eksisting.

Sedangkan yang dimaksud *globally connected* adalah sistem konektivitas nasional yang efektif dan efisien yang terhubung dan memiliki peran kompetitif dengan sistem konektivitas global melalui jaringan pintu internasional pada pelabuhan dan bandara (*international gateway/exchange*) termasuk fasilitas *custom* dan *trade/industry facilitation*.

Efektivitas dan efisiensi sistem konektivitas nasional dan keterhubungannya dengan konektivitas global akan menjadi tujuan utama untuk mencapai visi *globally connected* tersebut. sehingga untuk mewujudkannya diperlukan penguatan konektivitas secara terintegrasi antara pusat-pusat pertumbuhan dalam koridor ekonomi dan juga antar koridor ekonomi, serta keterhubungan secara internasional terutama untuk memperlancar perdagangan internasional maupun sebagai pintu masuk bagi para wisatawan mancanegara. (Gambar 2.6)

Gambar 2.6
 Kerangka Kerja Konektivitas Nasional



Dalam pelaksanaannya, perlu diperhatikan beberapa prinsip utama sebagai berikut: (1) meningkatkan kelancaran arus barang, jasa dan informasi, (2) menurunkan biaya logistik, (3) mengurangi ekonomi biaya tinggi, (4) mewujudkan akses yang merata di seluruh wilayah, dan (5) mewujudkan sinergi antar pusat-pusat pertumbuhan ekonomi.

Fokus Penguatan Konektivitas Nasional untuk mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia adalah sebagai berikut:

<p>KONEKTIVITAS INTRA - KORIDOR EKONOMI</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan dan membangun jalan/pelayaran lintas di dalam koridor. • Meningkatkan dan membangun sarana dan prasarana perkeretaapian penumpang dan barang • Meningkatkan jalan akses lokal antara pusat-pusat pertumbuhan dengan fasilitas pendukung (pelabuhan, energi) dan dengan wilayah belakangnya, termasuk wilayah-wilayah non koridor ekonomi. • Merevitalisasi angkutan penyeberangan, pelabuhan lokal serta optimalisasi pelayaran perintis dan mekanisme PSO • Meningkatkan pelayanan angkutan udara dan penerbangan perintis • Pembangunan jaringan ekstension <i>backbone</i> hingga ke pusat pertumbuhan dan pusat kegiatan utama • Pemerataan akses infrastruktur hingga ke pusat pertumbuhan dan pusat kegiatan utama beserta penguatan jaringan <i>backhaul</i> • Pengembangan jaringan <i>broadband</i> terutama <i>fixed broadband</i> • Pengalokasian spektrum frekuensi radio yang memadai • Implementasi infrastruktur sharing termasuk untuk infrastruktur pasif (menara, pipa, tiang, <i>right of way</i>) dengan operator non-telekomunikasi • Penggunaan <i>green technology equipment</i> untuk mendukung penyediaan listrik di wilayah non komersial • Pembangunan Nasional/Nusantara <i>Internet Exchange</i> di pusat-pusat pertumbuhan
<p>KONEKTIVITAS ANTAR KORIDOR EKONOMI</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Memperlancar arus pengiriman barang dan jasa secara efisien dan efektif antar-koridor ekonomi untuk daya saing regional dan global • Menurunkan biaya logistik dan ekonomi biaya tinggi pengiriman barang dan jasa antar koridor ekonomi • Penetapan dan peningkatan kapasitas beberapa pelabuhan dan bandara utama sebagai pusat koleksi dan distribusi dengan menerapkan manajemen logistik yang terintegrasi (<i>integrated logistic port management</i>). • Pengembangan interkoneksi antara pelabuhan utama (pusat koleksi dan distribusi) dengan pelabuhan lokal dan pelabuhan <i>'hub'</i> internasional • Pengintegrasian multi moda <i>backbone</i> (serat optik, satelit, <i>microwave</i>) • Penguatan infrastruktur <i>backbone</i> serat optik: pembangunan di Koridor Ekonomi Kalimantan, Koridor Ekonomi Sulawesi dan Koridor Ekonomi Papua – Kepulauan Maluku, dan pengintegrasian dengan pelayaran di koridor ekonomi wilayah barat • Penerapan Teknologi Informasi dan Komunikasi untuk memfasilitasi perdagangan dan pengembangan sistem inaportnet pada pelabuhan regional
<p>KONEKTIVITAS INTERNASIONAL</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Menyiapkan dan menetapkan pelabuhan dan bandara sebagai <i>'hub'</i> internasional di Kawasan Barat dan Timur Indonesia • Optimalisasi pengoperasian sistem <i>National Single Window</i> (NSW) di pelabuhan dan bandara yang berfungsi sebagai <i>'hub'</i> internasional melalui peningkatan pelayanan Teknologi Informasi dan Komunikasi dalam rangka penerapan <i>Customs Advance Trade System</i> (CATS) dan NSW serta terkoneksi sistem jaringan logistik nasional (<i>national supply chain</i>) dengan sistem jaringan logistik ASEAN (<i>ASEAN supply chain</i>) dan sistem jaringan logistik global (<i>global supply chain</i>) pada pelabuhan dan bandara internasional. • Peningkatan efisiensi dan produktivitas operasional pelabuhan dan bandara internasional dengan menerapkan sistem manajemen logistik yang terintegrasi (<i>integrated logistic port management system</i>). • Membuka <i>link/international gateway</i> baru ke luar negeri sebagai alternatif <i>link</i> yang ada • Pembangunan <i>international exchange</i> di pusat-pusat pertumbuhan • Mempersiapkan diri dalam peningkatan pelayanan sarana dan prasarana konektivitas regional dan global untuk mencapai target integrasi logistik ASEAN pada 2013, integrasi pasar ASEAN pada 2015, dan integrasi pasar global pada 2020.

Guna mendukung pelaksanaan MP3EI, langkah percepatan pembangunan infrastruktur untuk konektivitas merupakan langkah strategis yang perlu dilakukan demi optimalisasi potensi dan meningkatkan *multiplier effect* dari masterplan ini. Investasi infrastruktur Indonesia mengalami peningkatan (kini mencapai 4 persen - 5 persen dari GDP), sedangkan target Indonesia untuk meningkatkan *competitiveness index* setidaknya investasi infrastruktur tiap tahunnya harus mencapai angka kontribusi 7 persen dari GDP. Bandingkan dengan investasi infrastruktur di China dan India yang mencapai 8 persen - 10 persen dari GDP.

Prioritas penyediaan infrastruktur perlu dilakukan untuk memastikan investasi infrastruktur yang terbatas benar-benar dialokasikan untuk membiayai infrastruktur yang dapat mempercepat dan memperluas pembangunan di Indonesia. Prioritas infrastruktur diberikan dengan menilai manfaat dari infrastruktur secara lokal maupun nasional, secara ekonomi dan sosial, serta dampak lingkungan dari pengembangan proyek infrastruktur tersebut.

Untuk mengejar percepatan pembangunan Indonesia, investasi infrastruktur tidak dapat hanya mengandalkan dana dari pemerintah. Pemerintah akan mendorong peran swasta melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS). Peran utama pemerintah dalam KPS adalah sebagai fasilitator, peran baru dimana pemerintah diharapkan dapat menyusun skema KPS yang efektif bagi suatu proyek dan berkomitmen dalam mendukung keberlangsungan proyek KPS tersebut.

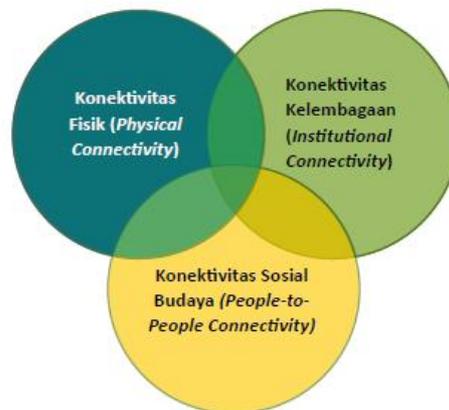
Pada tataran regional dan global terdapat perkembangan kerjasama lintas batas yang perlu diperhatikan terutama adalah komitmen kerjasama pembangunan di tingkat ASEAN dan APEC. Indonesia perlu mempersiapkan diri mencapai target integrasi bidang logistik ASEAN pada tahun 2013 dan integrasi pasar tunggal ASEAN tahun 2015, sedangkan dalam konteks global WTO perlu mempersiapkan diri menghadapi integrasi pasar bebas global tahun 2020. Mencermati ketertinggalan Indonesia saat ini, penguatan konektivitas nasional akan memastikan terintegrasinya Sistem Logistik Nasional secara domestik, terhubungnya dengan pusat-pusat perekonomian regional, ASEAN dan dunia (global) dalam rangka meningkatkan daya saing nasional. Hal ini sangat penting dilakukan untuk memaksimalkan keuntungan dari keterhubungan regional dan global (*regionally dan globally connected*).

Salah satu dari upaya tersebut, penguatan konektivitas nasional perlu diintegrasikan dengan perkembangan kerjasama pembangunan di tingkat ASEAN yang memiliki tujuan:

- a. Memfasilitasi terbentuknya aglomerasi ekonomi dan integrasi jaringan produksi;
- b. Penguatan perdagangan regional antar negara ASEAN;
- c. Penguatan daya tarik investasi dan pengurangan kesenjangan pembangunan antar anggota ASEAN dan antar ASEAN dengan negara-negara di dunia.

Upaya di atas dilakukan melalui penguatan jaringan infrastruktur, komunikasi, dan pergerakan komoditas (barang, jasa, dan informasi) secara efektif dan efisien. Hal ini merupakan bagian dari konektivitas internasional. Elemen-elemen utama penguatan konektivitas ASEAN terdiri dari:

Gambar 2.7
Elemen Utama Penguatan Konektivitas ASEAN



Pelaksanaan integrasi konektivitas nasional dengan konektivitas ASEAN perlu dilakukan dengan semangat kerjasama pembangunan yang mengedepankan prinsip saling menguntungkan antar negara-negara ASEAN.

a. Konektivitas Fisik (*Physical Connectivity*)

- 1) Transportasi;
- 2) Teknologi, Informasi dan Komunikasi;
- 3) Energi.

b. Konektivitas Kelembagaan (*Institutional Connectivity*)

- 1) Fasilitasi dan liberalisasi perdagangan;
- 2) Fasilitasi dan liberalisasi perdagangan investasi dan jasa;
- 3) Kerjasama yang saling menguntungkan;
- 4) Kerjasama transportasi regional;
- 5) Prosedur lintas perbatasan;
- 6) Program pemberdayaan kapasitas.

c. Konektivitas Sosial Budaya (*People-to-People Connectivity*)

- 1) Pendidikan dan budaya;
- 2) Pariwisata.

4. Sistem Logistik Nasional

Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang merupakan salah satu pilar pendukung konektivitas nasional telah dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, yang berperan memberikan arah kebijakan dan strategi bagi pengembangan logistik nasional. Bagi pemerintah, Cetak Biru Sistem Logistik Nasional diharapkan dapat membantu pemerintah

pusat maupun pemerintah daerah dalam menyusun rencana pembangunan di bidang logistik, serta meningkatkan transparansi dan koordinasi lintas kementerian dan lembaga di tingkat pusat maupun daerah. Bagi dunia usaha, Cetak Biru Sistem Logistik Nasional diharapkan dapat membantu pelaku usaha untuk meningkatkan daya saingnya melalui penciptaan nilai tambah yang lebih tinggi dengan biaya yang kompetitif, meningkatkan peluang investasi bagi usaha menengah, kecil dan mikro, serta membuka peluang bagi pelaku dan penyedia jasa logistik nasional untuk menggalang kerjasama dalam skala global.

Langkah pencapaian Cetak Biru Sislognas dirumuskan dalam peta panduan (*roadmap*), rencana aksi (*action plan*) dan tahapan implementasi pengembangan sistem logistik nasional. Implementasi penguatan komponen konektivitas nasional dilaksanakan baik melalui pembangunan sarana dan prasarana fisik maupun non fisik. Khusus untuk sistem logistik nasional, prinsip pelaksanaannya dilakukan baik oleh pemerintah maupun swasta dengan mengacu pada *bigwins* dan rencana aksi 6 kunci penggerak utama (*key drivers*) dalam Cetak Biru Sislognas. Selain itu, dalam pengembangan sistem logistik nasional non fisik, peran serta BUMN akan menjadi prioritas.

Gambar 2.8

Tahapan Pengembangan Sistem Logistik Nasional



Kemudian, pengintegrasian simpul logistik merupakan hal yang sangat penting untuk meningkatkan efisiensi pergerakan barang dan jasa dari titik asal ke titik tujuan. Integrasi simpul logistik dilakukan baik antara pelaku logistik dan konsumen (*logistics node*) maupun antar jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi dan jaringan keuangan (*logistics link*) yang kemudian dapat menghubungkan masyarakat pedesaan, perkotaan, pusat pertumbuhan ekonomi, antar pulau maupun lintas Negara. Integrasi simpul logistik dan keterkaitan antar simpul ini menjadi salah satu landasan utama dalam mewujudkan kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional.

3 Penguatan Kemampuan SDM dan IPTEK Nasional

Peningkatan kemampuan SDM dan IPTEK Nasional menjadi salah satu dari 3 (tiga) strategi utama pelaksanaan MP3EI. Hal ini dikarenakan pada era ekonomi berbasis pengetahuan, mesin pertumbuhan ekonomi sangat bergantung pada kapitalisasi hasil penemuan menjadi produk inovasi. Dalam konteks ini, peran SDM yang berpendidikan menjadi kunci utama dalam mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan. Oleh karena itu, tujuan utama di dalam sistem pendidikan dan pelatihan untuk mendukung hal tersebut diatas haruslah bisa menciptakan sumber daya manusia yang mampu beradaptasi dengan cepat terhadap perkembangan sains dan teknologi.

1. Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia yang produktif merupakan penggerak pertumbuhan ekonomi. Untuk menghasilkan tenaga kerja yang produktif, maka diperlukan pendidikan yang bermutu dan relevan dengan kebutuhan pembangunan. Dalam ekonomi yang semakin bergeser ke arah ekonomi berbasis pengetahuan, peran pendidikan tinggi sangat penting, antara lain untuk menghasilkan tenaga kerja yang unggul dan produktif, yang semakin mampu menerapkan ilmu pengetahuan dan teknologi yang dibutuhkan, untuk meningkatkan nilai tambah kegiatan ekonomi yang berkelanjutan. Pendidikan tinggi di sini terdiri dari program pendidikan akademik, program pendidikan kejuruan, serta program pendidikan profesi.

Gambar 2.9
Model Berbagi dan Integrasi Pendidikan Tinggi dan Menengah



Pengembangan program pendidikan akademik diarahkan pada penyelarasan bidang dan program studi dengan potensi pengembangan ekonomi di setiap koridor ekonomi. Program akademik harus menjadi jejaring yang mengisi dan mengembangkan rantai nilai tambah dari setiap komoditas atau sektor yang dikembangkan di setiap koridor ekonomi. Universitas pusat riset dikembangkan secara nasional sebagai bagian penting dari pusat inovasi nasional. Pengembangan universitas pusat riset didasarkan pada prinsip integrasi, *resource sharing*, dan memanfaatkan teknologi informasi secara optimal.

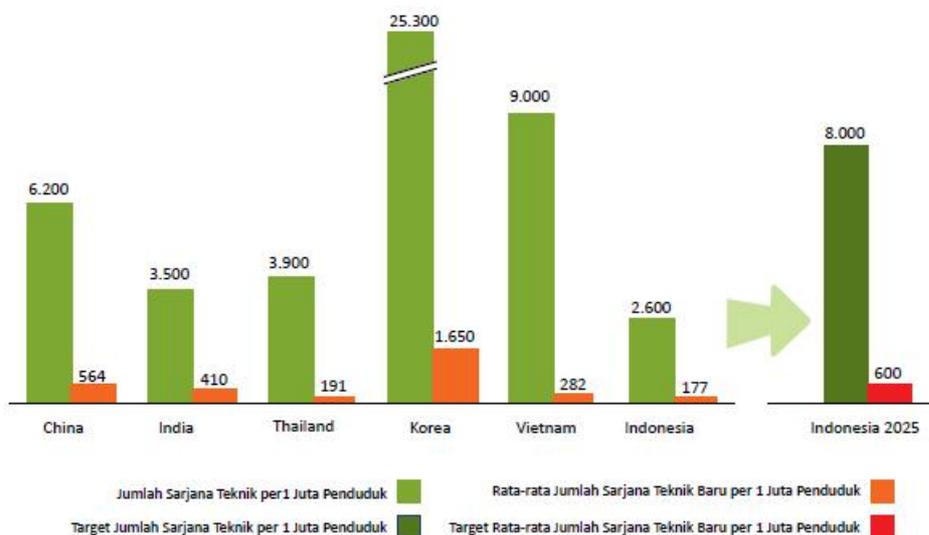
Di Indonesia sendiri, saat ini proporsi SDM dengan latar belakang pendidikan tinggi tergolong rendah. Pada tahun 2010, jumlah angkatan kerja dengan latar belakang pendidikan tinggi hanya berkisar pada 7 persen (Malaysia 20 persen, OECD 40 persen) sementara pendidikan dasar menjadi mayoritas dengan proporsi 70 persen MP3EI mengusahakan peningkatan proporsi angkatan kerja yang berkualitas, dimana penduduk usia muda didorong untuk setidaknya mengenyam pendidikan hingga menengah atas dan membuka luas kesempatan pendidikan tinggi. Sehingga SDM Indonesia dapat berperan aktif dalam usaha pencapaian target pertumbuhan ekonomi di tahun 2025.

Penerapan prinsip berkelanjutan dalam pelaksanaan MP3EI dilakukan secara berjenjang dengan menggunakan instrumen Kajian Lingkungan

Hidup Strategis (KLHS) di tingkat kebijakan, rencana dan program, dan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) di tingkat proyek.

Gambar 2.10

Kondisi dan Pertumbuhan Insinyur di Indonesia



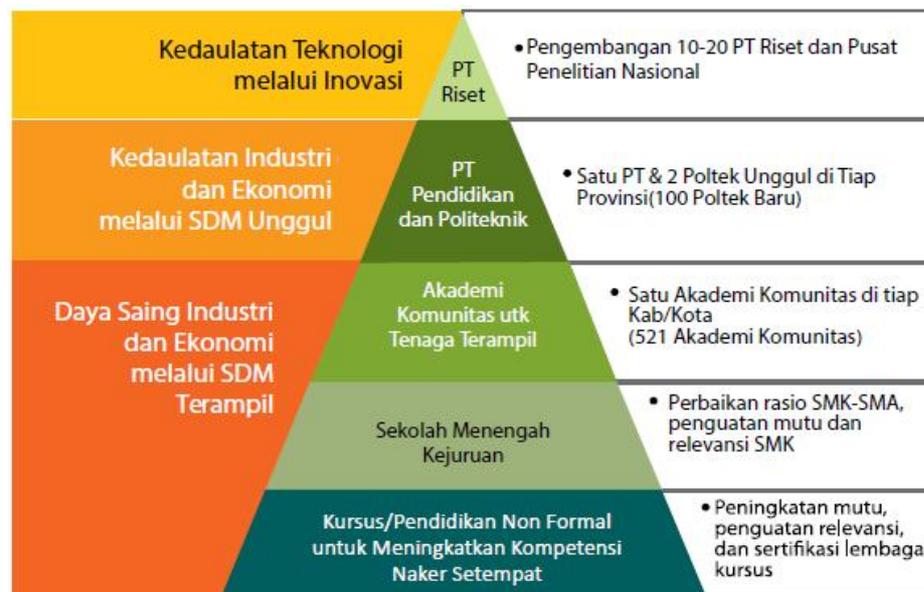
Program pendidikan vokasi didorong untuk menghasilkan lulusan yang terampil. Oleh karena itu, pengembangan program pendidikan vokasi harus disesuaikan dengan potensi di masing-masing koridor ekonomi. Di setiap Kabupaten/Kota minimal harus dikembangkan pendidikan tinggi setingkat akademi (*community college*) atau politeknik dengan bidang-bidang yang sesuai dengan potensi di kabupaten tersebut. Bersama dengan MP3EI, inisiasi pengembangan *community college* mulai dilakukan dan dikenal dengan Akademi Komunitas. Akademi Komunitas menyelenggarakan program diploma 1, diploma 2 dan diploma 3 yang diharapkan akan menghasilkan lulusan yang langsung dapat diserap oleh kegiatan ekonomi di pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di setiap koridor ekonomi. Oleh karena itu, pengembangan Akademi Komunitas dilakukan dengan secara bersama-sama antara pemerintah, dunia usaha, dan universitas sebagai pengelola Akademi Komunitas. Mutu Akademi Komunitas dibina oleh politeknik yang dikembangkan di ibukota provinsi. Politeknik tersebut dikembangkan sesuai dengan potensi dan keunggulan setiap koridor ekonomi.

Selain pengembangan pendidikan tinggi, pengembangan sumber daya manusia juga dilakukan dengan pengembangan pendidikan Sekolah Menengah Kejuruan (SMK), pengembangan pelatihan kerja, dan pengembangan lembaga sertifikasi. Rencana penyediaan pengembangan SDM tersebut dilakukan dengan melakukan identifikasi kebutuhan SDM melalui data investasi MP3EI pada setiap sektor di seluruh koridor dengan pula KPI.

Kemudian dianalisis menyuluruh dengan KPI lainnya pada tingkat koridor serta nasional. Kemudian analisis penyediaannya akan

menggunakan pendekatan kemampuan pelayanan yang lebih administratif, secara nasional, provinsi, dan kabupaten/kota.

Gambar 2.11
Aplikasi Penyediaan Fasilitas Pendidikan



Sumber : Analisis Tim, 2013

Dalam rangka mendukung peningkatan angkatan kerja yang berkualitas, dibuat pendekatan pemenuhan kebutuhan SDM. Pendekatan ini memfokuskan pada sisi kebutuhan SDM pada dunia usaha yang dikelompokkan dalam tiga jenis, yaitu tenaga inovator, tenaga manajerial, dan tenaga terampil. Pemetaan kebutuhan SDM kemudian dilakukan dengan pertimbangan faktor-faktor: (1) pendidikan dan kompetensi; (2) sebaran lokasi industri; (3) sertifikasi keahlian dan keterampilan; (4) jumlah SDM sesuai teknologi; (5) perkembangan pertumbuhan tenaga kerja; (6) situasi sosial setempat.

2. Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK)

Kemampuan suatu bangsa untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan sangat bergantung pada kemampuan bangsa tersebut dalam meningkatkan inovasi. Inovasi yang berbasis pada kapitalisasi produk riset teknologi akan memberi dampak langsung pada peningkatan produktivitas yang berkelanjutan yang pada akhirnya dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi suatu bangsa.

Kemampuan menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi menjadi modal dasar untuk dapat menghasilkan sebuah inovasi yang sangat bermanfaat untuk pengembangan ekonomi agar dapat bersaing secara global.

Gambar 2.12
Peningkatan Produktivitas Menuju Keunggulan Kompetitif



Peningkatan produktivitas menuju keunggulan kompetitif akan dicapai seiring dengan upaya memperkuat kemampuan sumber daya manusia berbasis inovasi. Warisan ekonomi berbasis sumber daya alam yang bertumpu pada *labor intensive* perlu ditingkatkan secara bertahap menuju *skilled labor intensive* dan kemudian menjadi *human capital intensive*. Peningkatan kemampuan modal manusia yang menguasai Iptek sangat diperlukan ketika Indonesia memasuki tahap *innovation-driven economies*.

Gambar 2.13
Usulan Inisiatif Inovasi 1-747



Untuk mewujudkan peningkatan produktivitas, maka direkomendasikan usulan Inisiatif Inovasi 1-747 sebagai pendorong utama terjadinya proses transformasi sistem ekonomi berbasis inovasi melalui penguatan sistem pendidikan (*human capital*) dan kesiapan teknologi (*technological readiness*).

Proses transformasi tersebut memerlukan input pendanaan Penelitian dan Pengembangan (R&D) sebesar 1 persen dari GDP yang perlu terus ditingkatkan secara bertahap sampai dengan 3 persen GDP menuju 2025. Porsi pendanaan penelitian dan pengembangan tersebut di atas, berasal dari Pemerintah maupun dunia usaha. Pelaksanaannya dilakukan melalui 7 langkah perbaikan ekosistem inovasi, sedangkan prosesnya dilakukan dengan menggunakan 4 wahana percepatan pertumbuhan ekonomi sebagai model penguatan aktor-aktor inovasi yang dikawal dengan ketat. Dengan demikian diharapkan 7 sasaran visi inovasi 2025 di bidang SDM dan IPTEK akan dapat tercapai sehingga menjamin percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi yang berkelanjutan.

Seiring dengan kemajuan ekonomi dari *factor driven economy* menuju ke *innovation driven economy*, diharapkan peran pemerintah di dalam pendanaan R&D akan semakin berkurang dan sebaliknya peran swasta semakin meningkat.

a. Inisiatif Pelaksanaan Inovasi dalam MP3EI

Berikut ini adalah beberapa inisiatif pelaksanaan inovasi yang dapat mendukung keberhasilan implementasi MP3EI:

a. Pengembangan Klaster Inovasi untuk Mendukung 6 (enam) Koridor Ekonomi

Pengembangan 6 (enam) koridor ekonomi harus diiringi dengan penguatan klaster inovasi sebagai *centre of excellence* dalam rangka mendukung peningkatan kemampuan berinovasi untuk meningkatkan daya saing. Pengembangan *centre of excellence* tersebut diharapkan terintegrasi dengan klaster-klaster industri.

b. Revitalisasi PUSPIPTEK sebagai S & T Park

Merevitalisasi PUSPIPTEK sebagai S & T Park bertujuan untuk melahirkan IKM/UKM berbasis inovasi dalam berbagai bidang strategis yang mampu mengoptimalkan interaksi dan pemanfaatan sumber daya universitas, lembaga litbang, dan dunia usaha sehingga dapat menghasilkan produk inovatif. Untuk menjaga keberlanjutan pengelolaan S & T Park tersebut perlu dilakukan:

- 1) Menjadikan PUSPIPTEK sebagai Badan Layanan Umum (BLU) dengan manajemen profesional sehingga tercipta *link* antara bisnis dan riset;
- 2) Menjadikan PUSPIPTEK sebagai pusat unggulan riset berteknologi tinggi.

c. Pembentukan Klaster Inovasi Daerah untuk Pemerataan Pertumbuhan

MP3EI mendorong dan memberdayakan upaya masyarakat, pelaku usaha, pemerintah daerah yang sudah memiliki inisiatif untuk menumbuhkembangkan potensi inovasi pada beberapa produk dan program unggulan wilayah, antara lain:

- 1) Model Pengembangan Kawasan Inovasi Agroindustri, di Gresik Utara Provinsi Jawa Timur;
- 2) Model pengembangan kawasan industri inovasi produk-produk hilir yang terintegrasi, untuk pengembangan kelapa sawit, kakao, dan perikanan;
- 3) Model Pengembangan Kawasan Inovasi Energi yang berbasis *non-renewable* dan *renewable energy* di Provinsi Kalimantan Timur.

d. Penguatan Aktor Inovasi

Salah satu kunci keberhasilan pelaksanaan MP3EI tergantung pada upaya cerdas dan efektif para aktor inovasi dari unsur akademisi/peneliti, dunia usaha/industri, masyarakat, legislator, dan pemerintah. Beberapa pemikiran berikut harus diupayakan dalam perencanaan dan pemanfaatan secara cerdas potensi anak bangsa dalam rangka membangun Indonesia maju dan bermartabat, antara lain:

- 1) Menciptakan SDM yang memiliki kompetensi, berkepribadian luhur, berharkat dan bermartabat melalui pendidikan sains teknologi, pranata sosial dan humaniora yang berkualitas;
- 2) Optimalisasi sumber daya manusia berpendidikan Strata-2 (S2) dan Strata-3 (S3) yang telah ada, dan menambah 7.000- 10.000 Doktor di bidang sains dan teknologi secara bertahap dan terencana sampai tahun 2025;
- 3) Pengadaan laboratorium berstandar internasional baik di bidang ilmu-ilmu dasar maupun terapan di perguruan tinggi, lembaga penelitian dan pengembangan Lembaga Pemerintah Kementerian (LPK) dan Lembaga Pemerintah Non Kementerian (LPNK) serta pusat riset swasta, untuk kepentingan kemakmuran bangsa;
- 4) Kerjasama internasional yang mendorong pemahaman dan penerapan ilmu pengetahuan dan teknologi serta pemanfaatan berbagai *best practices* yang sudah dikembangkan di berbagai negara.

b. Memperkuat Operasionalisasi Sistem Inovasi Nasional

Pengembangan inovasi produk suatu invensi melibatkan 3 pelaku utama dalam sistem inovasi nasional yaitu: (a) pemerintah sebagai regulator, fasilitator dan katalisator; (b) pelaku usaha/industri sebagai pengguna hasil invensi; dan (c) lembaga-lembaga penelitian dan perguruan tinggi sebagai penghasil produk invensi. Kolaborasi ketiga

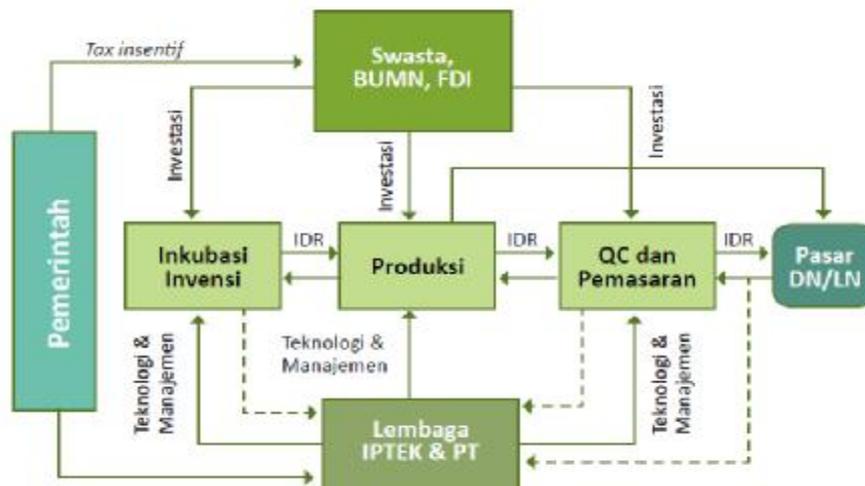
pelaku utama tersebut sangat penting dan diperlukan untuk berkembangnya produk-produk inovasi sesuai dengan kebutuhan.

Dalam rangka pengembangan inovasi, Pemerintah akan memberikan:

- a. Insentif fiskal kepada Dunia Usaha (swasta dan BUMN) yang melakukan inovasi, dan perusahaan asing yang menggunakan teknologi dalam negeri atau mentransfer teknologi dari luar negeri ke Indonesia;
- b. Dana penelitian kepada pelaku inovasi dengan syarat bahwa (a) produk inovasi sesuai dengan kebutuhan atau minat pihak industri, (b) produk inovasi tersebut sudah terbukti dapat meningkatkan produktivitas pihak industri yang bersangkutan (*return of investment* yang jelas). Persyaratan ini menjadi penting bagi pengembangan inovasi secara nasional. Pihak industri diminta untuk menjadi penggerak utama inovasi dengan memberikan informasi *state of the art* kebutuhan invensi teknologi yang memiliki nilai pasar yang baik.

Gambar 2.14

Penguatan Sistem Inovasi Nasional Indonesia



C. Penerapan Prinsip Berkelanjutan dalam Pelaksanaan MP3EI

Untuk menjamin bahwa prinsip pembangunan berkelanjutan diterapkan dalam pelaksanaan MP3EI terutama untuk memastikan diperhatikannya daya dukung ekosistem, dilakukan langkah-langkah:

- a. Penerapan Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) baik pada kebijakan MP3EI, koridor ekonomi, maupun pembangunan pusat pertumbuhan. Proses penyusunan KLHS tidak hanya mengidentifikasi potensi dampak MP3EI terhadap daya dukung ekosistem saja, namun juga mengusahakan tercapainya kesepakatan para pihak untuk mencegah potensi konflik di kemudian hari;

- b. Pembangunan investasi tetap melalui tahap ijin AMDAL;
- c. Dalam rangka mitigasi dan adaptasi perubahan iklim, kegiatan investasi di setiap bidang mengacu pada kebijakan RAN GRK sebagaimana dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 61 Tahun 2011 Tentang Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi GRK (RAN GRK) yang juga telah dituangkan ke dalam Rencana Aksi Daerah (RAD GRK) yang diterbitkan sebagai peraturan Gubernur.

Gambar 2.15

Penjenjangan dalam Penerapan Prinsip Pembangunan Berkelanjutan



Penerapan prinsip berkelanjutan dalam pelaksanaan MP3EI dilakukan secara berjenjang dengan menggunakan instrumen Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) di tingkat kebijakan, rencana dan program, dan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) di tingkat proyek.

Penerapan prinsip berkelanjutan dengan menggunakan KLHS dalam pelaksanaan MP3EI memerlukan enam kaidah sebagai berikut:

- a. Kaidah pengarus utamaan pembangunan berkelanjutan, fokus, partisipatif, dan iteratif. Hal ini tercermin dalam proses identifikasi isu-isu strategis dalam MP3EI. Isu-isu yang diidentifikasi terdistribusi berimbang ke dalam dimensi ekonomi, sosial (termasuk kelembagaan), dan lingkungan hidup. tiga kriteria isu strategis yang digunakan adalah: i) memiliki keterkaitan antar sektor, antar wilayah, dan antar generasi; ii) bersifat tidak bisa atau sulit dipulihkan (irreversible), risiko/dampak mencakup jumlah dan luasan yang besar serta umumnya bersifat kumulatif; dan iii) memiliki implikasi jangka panjang;
- b. Kaidah kajian ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan. Pengkajian dampak kebijakan, rencana dan program (KRP) terhadap isu-isu strategis MP3EI memerlukan dukungan data dasar wilayah untuk mendalami karakteristik dampak ataupun risiko lingkungan. Selain itu, implementasi KLHS melalui pendekatan *critical decision factors* dilaksanakan sesuai dengan tahapan atau tata cara tertentu;

- c. Kaidah terintegrasi dengan KRP lain dan ekonomi hijau. Hasil KLHS yang dilakukan terhadap dokumen MP3EI dapat diintegrasikan dengan KRP lainnya yang relevan sebagai satu upaya pencapaian kepentingan pembangunan ekonomi nasional sesuai tujuan utama MP3EI. Perumusan langkah mitigasi dan alternatif penyempurnaan KRP MP3EI memanfaatkan instrumen kebijakan *green economy* (ekonomi hijau);
- d. Kaidah peningkatan kualitas KRP. Kaidah peningkatan kualitas KRP tercermin dalam rekomendasi perbaikan KRP yang dihasilkan. Setiap alternatif dikaji untuk memastikan bahwa alternatif tersebut dapat mengurangi dampak negatif akibat implementasi KRP dan juga meningkatkan dampak positifnya;
- e. Kaidah tata kelola yang baik. Kaidah ini dipenuhi melalui penerapan prinsip-prinsip tata-kelola yang baik yaitu transparansi, partisipasi, akuntabilitas dan penegakan hukum dalam kegiatan pemantauan dan evaluasi KLHS. Pemantauan dan evaluasi dimaksudkan untuk memastikan bahwa rekomendasi yang dihasilkan telah ditindaklanjuti;
- f. Kaidah pertimbangan karakteristik wilayah dan pertimbangan kebutuhan prioritas wilayah. Perbedaan potensi dan aspirasi masing-masing wilayah pengembangan ekonominya dalam MP3EI menjadi pertimbangan di seluruh tahapan KLHS MP3EI.

Penerapan prinsip-prinsip berkelanjutan ini juga ditindaklanjuti dengan melihat neraca keberlanjutan dari Indonesia. MP3EI menggunakan WEHAB (*water, energy, health, agriculture, dan biodiversity*) sebagai basis penilaian dari neraca keberlanjutan. Pendekatan WEHAB sendiri digunakan dengan mempertimbangan pelibatan aktif Indonesia dalam berbagai kesempatan internasional terkait pembangunan berkelanjutan.

WEHAB (*Water, Energy, Health, Agriculture, Biodiversity*)

Keterlibatan Indonesia dalam *World Summit on Sustainable Development* (WSSD) telah menunjukkan komitmen Indonesia untuk mencapai pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Pada pelaksanaannya, WSSD telah menyediakan suatu kerangka kerja WEHAB yang terdiri dari lima aspek yang melekat pada kehidupan manusia, yaitu air (*water*), energi (*energy*), kesehatan (*health*), pertanian (*agriculture*), keanekaragamanhayati (*biodiversity*).

Air merupakan bagian terpenting dalam pelaksanaan kegiatan ekonomi yang berkelanjutan. Pengelolaan air juga merupakan faktor utama dalam mencapai target MDGs yang termasuk diantaranya mengentaskan kemiskinan, mengintegrasikan prinsip berkelanjutan dalam kebijakan nasional, meningkatkan akses terhadap air bersih, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Energi merupakan mesin penggerak pertumbuhan ekonomi dan pengentasan kemiskinan. Pengelolaan sistem energi saat ini tidak konsisten dengan tujuan pembangunan berkelanjutan sehingga perlu

reorientasi transisi sistem energi untuk menjadi lebih berkelanjutan yang dapat menjadi perangkat pembangunan berkelanjutan yang efektif.

Kesehatan masyarakat berkontribusi penting dalam memacu produktivitas kerja dan percepatan pertumbuhan ekonomi. Namun urbanisasi yang tidak terkontrol dan industrialisasi memicu dampak negatif pada kualitas lingkungan dan sosial. Melalui MDGs dapat mengurangi kesenjangan kesehatan antara negara maju dan berkembang.

Pertanian memegang peranan yang penting dalam pembangunan berkelanjutan, ketahanan pangan, dan pengentasan kemiskinan. Penerapan produksi berkelanjutan selain dapat meningkatkan produktivitas pertanian juga menjaga kelestarian keanekaragaman hayati, kesuburan tanah dan penggunaan air yang efisien.

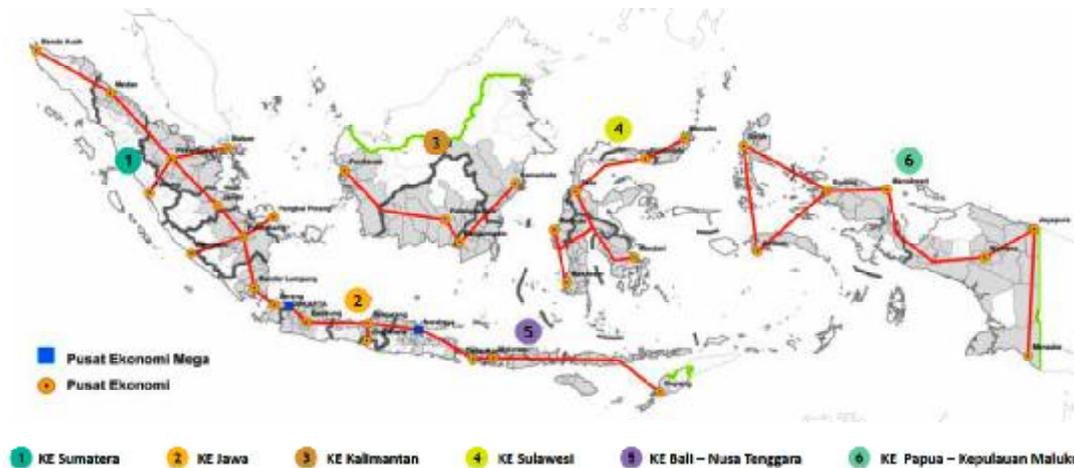
Keanekaragaman Hayati merupakan hal paling mendasar dalam pembangunan berkelanjutan dan kelestarian ekosistem yang mana hal tersebut menjadi syarat utama dalam mencapai kesejahteraan masyarakat saat ini dan generasi mendatang

BAB 3: KORIDOR EKONOMI INDONESIA

B. Postur Koridor Ekonomi Indonesia

Pembangunan koridor ekonomi di Indonesia dilakukan berdasarkan potensi dan keunggulan masing-masing wilayah yang tersebar di seluruh Indonesia. Sebagai negara yang terdiri atas ribuan pulau dan terletak di antara dua benua dan dua samudera, wilayah kepulauan Indonesia memiliki sebuah konstelasi yang unik, dan tiap kepulauan besarnya memiliki peran strategis masing-masing yang ke depannya akan menjadi pilar utama untuk mencapai visi Indonesia tahun 2025. Dengan memperhitungkan berbagai potensi dan peran strategis masing-masing pulau besar (sesuai dengan letak dan kedudukan geografis masing-masing pulau), telah ditetapkan 6 (enam) koridor ekonomi seperti yang tergambar pada peta 3.A.1.

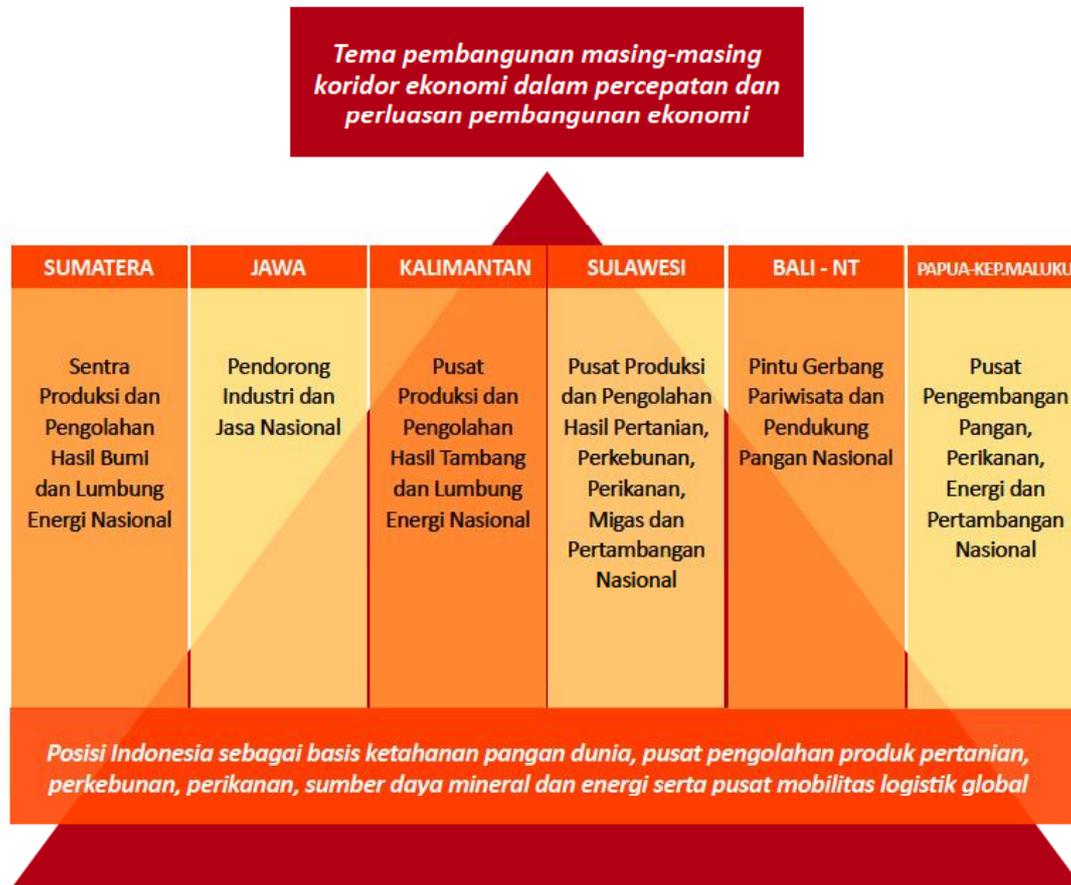
Gambar 3.A.1
Peta Koridor Ekonomi Indonesia



Tema pembangunan masing-masing koridor ekonomi dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi adalah sebagai berikut:

1. Koridor Ekonomi Sumatera memiliki tema pembangunan sebagai “Sentra Produksi dan Pengolahan Hasil Bumi dan Lumbung Energi Nasional”;
2. Koridor Ekonomi Jawa memiliki tema pembangunan sebagai “Pendorong Industri dan Jasa Nasional”;
3. Koridor Ekonomi Kalimantan memiliki tema pembangunan sebagai “Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Tambang & Lumbung Energi Nasional”;
4. Koridor Ekonomi Sulawesi memiliki tema pembangunan sebagai “Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Migas dan Pertambangan Nasional”;
5. Koridor Ekonomi Bali - Nusa Tenggara memiliki tema pembangunan sebagai “Pintu Gerbang Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional”;
6. Koridor Ekonomi Papua-Kepulauan Maluku memiliki tema pembangunan sebagai “Pusat Pengembangan Pangan, Perikanan, Energi, dan Pertambangan Nasional”.

Gambar 3.A.2
Tema Pembangunan Koridor Ekonomi Indonesia

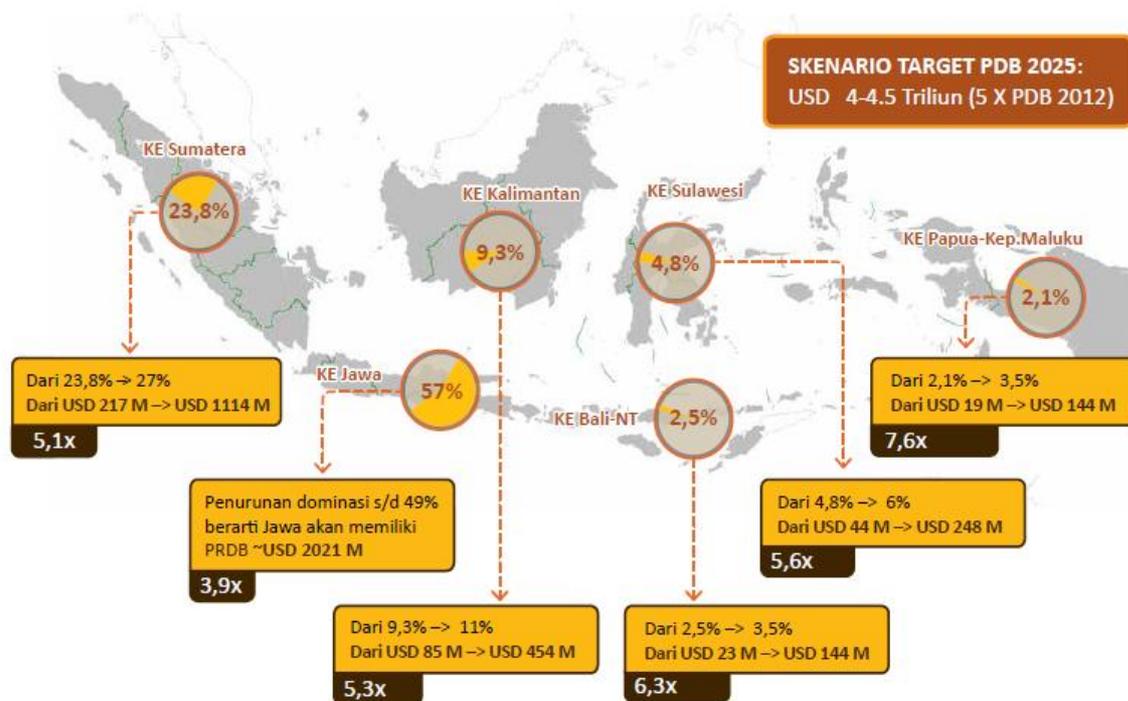


Tujuan awal dilakukannya MP3EI adalah mencapai aspirasi Indonesia 2025, yaitu menjadi negara maju dan sejahtera dengan PDB sekitar USD 4,3 Triliun dan menjadi negara dengan PDB terbesar ke-9 di dunia. Untuk mewujudkan hal tersebut, sekitar 82 persen atau USD 3,5 Triliun akan ditargetkan sebagai kontribusi PDB dari koridor ekonomi sebagai bagian dari transformasi ekonomi.

Pertumbuhan tahunan di KE Jawa disesuaikan dengan RPJMN agar tercapai pengurangan dominasi Pulau Jawa dibandingkan dengan pulau-pulau lain pada Tahun 2025. Selain itu, diharapkan juga terjadi kenaikan pertumbuhan ekonomi secara merata untuk setiap KE di luar Jawa.

Di tahun 2025, sesuai dengan target MP3EI, PDB nasional mencapai USD 4-4,5 triliun. Distribusi menurut KE diskenariokan bahwa seiring dengan peningkatan skala dan pertumbuhan ekonomi di KE luar Jawa yang lebih tinggi, maka proporsi PDRB KE luar Jawa terhadap PDB nasional akan meningkat, sedangkan proporsi PDRB KE Jawa terhadap nasional akan menurun.

Gambar 3.A.3
Skenario Target PDRB pada Tiap Koridor Tahun 2025



Sumber: Hasil Simulasi, 2013

Pengembangan MP3EI berfokus pada 8 program utama, yaitu: pertanian, pertambangan, energi, industri, kelautan, pariwisata, telematika, dan pengembangan kawasan strategis. Kedelapan program utama tersebut terdiri dari 22 kegiatan ekonomi utama yang disesuaikan dengan potensi dan nilai strategisnya masing-masing di koridor yang bersangkutan.

Berikut ini adalah pemetaan untuk kegiatan-kegiatan ekonomi utama dari masing-masing koridor:

Tabel 3.A.1
Kegiatan Ekonomi Utama ditiap Koridor Ekonomi

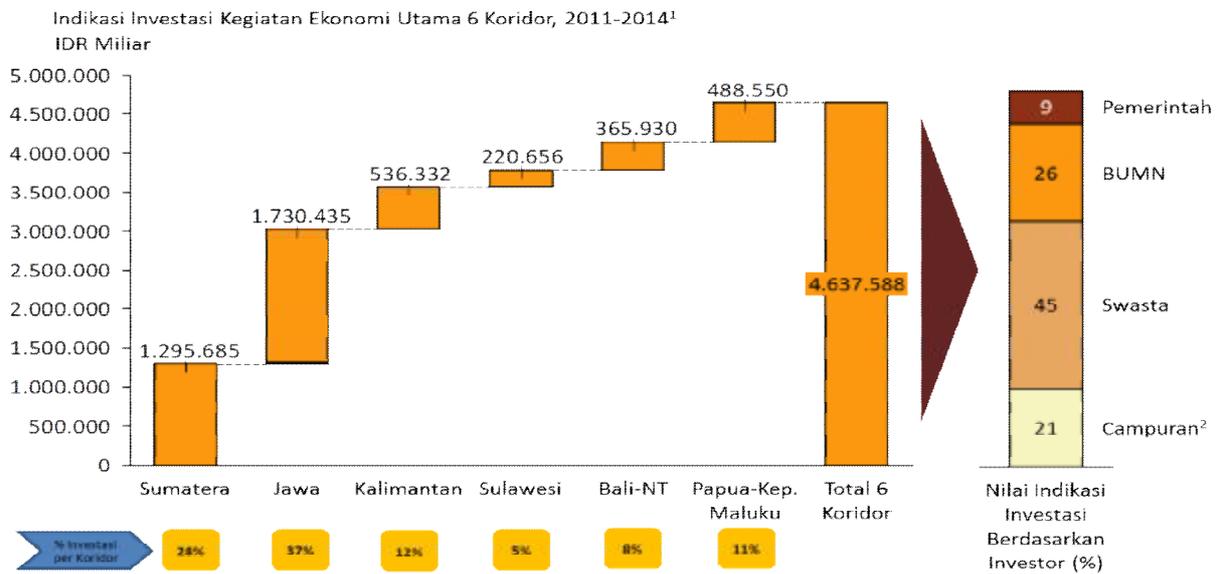
Kegiatan Ekonomi Utama	Sumatera	Jawa	Kalimantan	Sulawesi	Bali - Nusa Tenggara	Papua dan Kep. Maluku
Besi Baja	✓		✓			
Makanan Minuman		✓				
Tekstil		✓				
Peralatan Transportasi		✓				
Perkapalan	✓	✓				
Nikel				✓		✓
Tembaga						✓
Bauksit			✓			
Kelapa Sawit	✓		✓			
Karet	✓					
Pertanian Pangan				✓		✓
Pariwisata					✓	
Telematika		✓				
Batu Bara	✓		✓			
Migas			✓	✓		✓
Jabodetabek Area		✓				
KSN Selat Sunda	✓					
Alutsista		✓				
Peternakan					✓	
Perkayuan			✓			
Kakao				✓		
Perikanan				✓	✓	✓

Pengembangan kegiatan ekonomi utama Koridor Ekonomi membutuhkan dukungan dari sisi energi. Dengan adanya Masterplan P3EI ini, penambahan kebutuhan energi listrik di Indonesia hingga tahun 2025 diproyeksikan mencapai sekitar 90.000 MW (dalam kondisi beban puncak). Dari jumlah tersebut, sebagian besar kebutuhan energi akan digunakan untuk mendukung pembangunan dan pengembangan kegiatankegiatan ekonomi utama di dalam koridor. Disamping itu, pengembangan kegiatan ekonomi ini diprediksikan membutuhkan 3,5 juta tenaga kerja.

Untuk mendukung pengembangan kegiatan ekonomi utama, telah diindikasikan nilai investasi yang akan dilakukan di keenam koridor ekonomi tersebut sebesar sekitar IDR 4.637.588 miliar. Dari jumlah tersebut, Pemerintah akan berkontribusi sekitar 12 persen dalam bentuk pembangunan infrastruktur dasar, seperti: jalan, pelabuhan laut, pelabuhan udara, serta rel kereta dan pembangkit tenaga listrik, sedangkan sisanya diupayakan akan dipenuhi dari swasta maupun BUMN dan campuran.

Gambar 3.A.4

Jumlah Indikasi Investasi di Masing-Masing Koridor Ekonomi



1 Merupakan indikasi investasi untuk Fase 1, sedangkan untuk Fase 2 dan Fase 3 akan dirumuskan kemudian

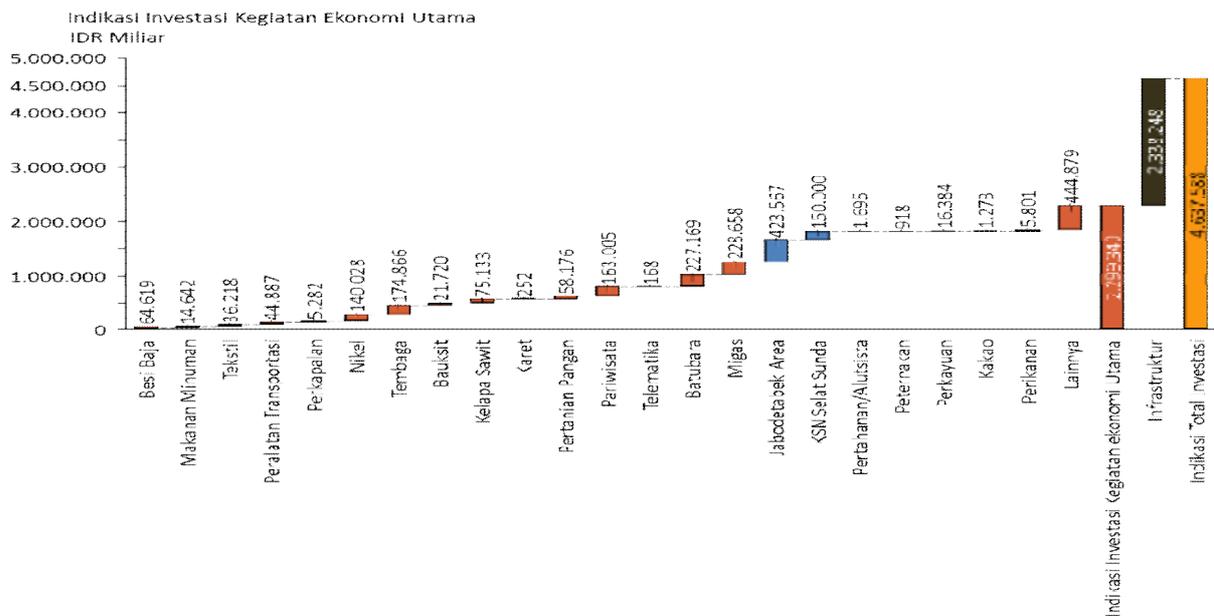
2 Campuran merupakan indikasi investasi antara Pemerintah dan Swasta (PPP/KPS) maupun antara BUMN dan Swasta

Sumber : Analisis Tim, 2013

Berikut ini adalah gambaran nilai indikasi investasi yang ada di 22 kegiatan ekonomi utama MP3EI:

Gambar 3.A.5

Gambaran Nilai Indikasi Investasi di 22 Kegiatan Koridor Ekonomi Utama

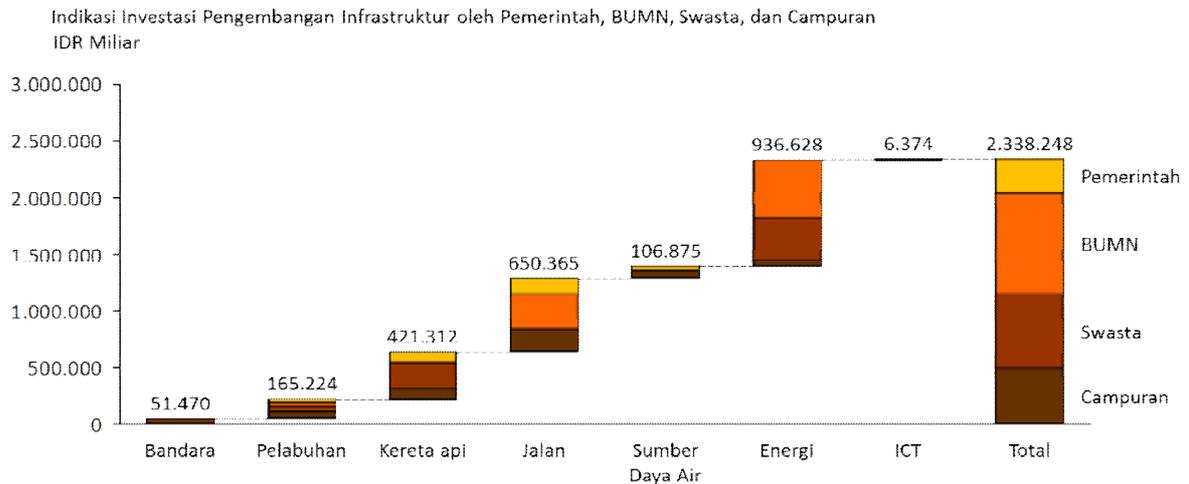


Sumber : Analisis Tim, 2013

Selain nilai indikasi investasi untuk pengembangan kegiatan ekonomi utama di masing-masing koridor, melalui MP3EI ini juga telah teridentifikasi investasi untuk pengembangan infrastruktur yang mendukung penguatan konektivitas nasional:

Gambar 3.A.6

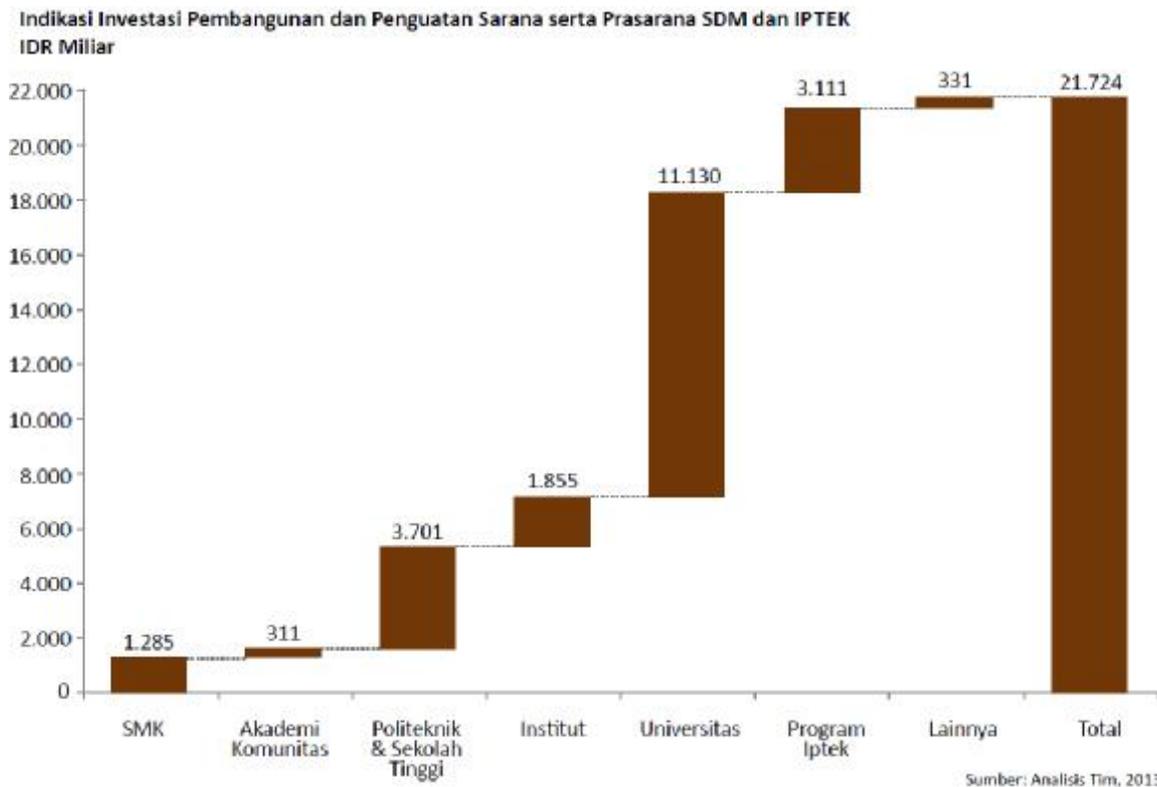
Berdasarkan Indikasi Investasi Untuk Infrastruktur Dalam Mendukung MP3EI

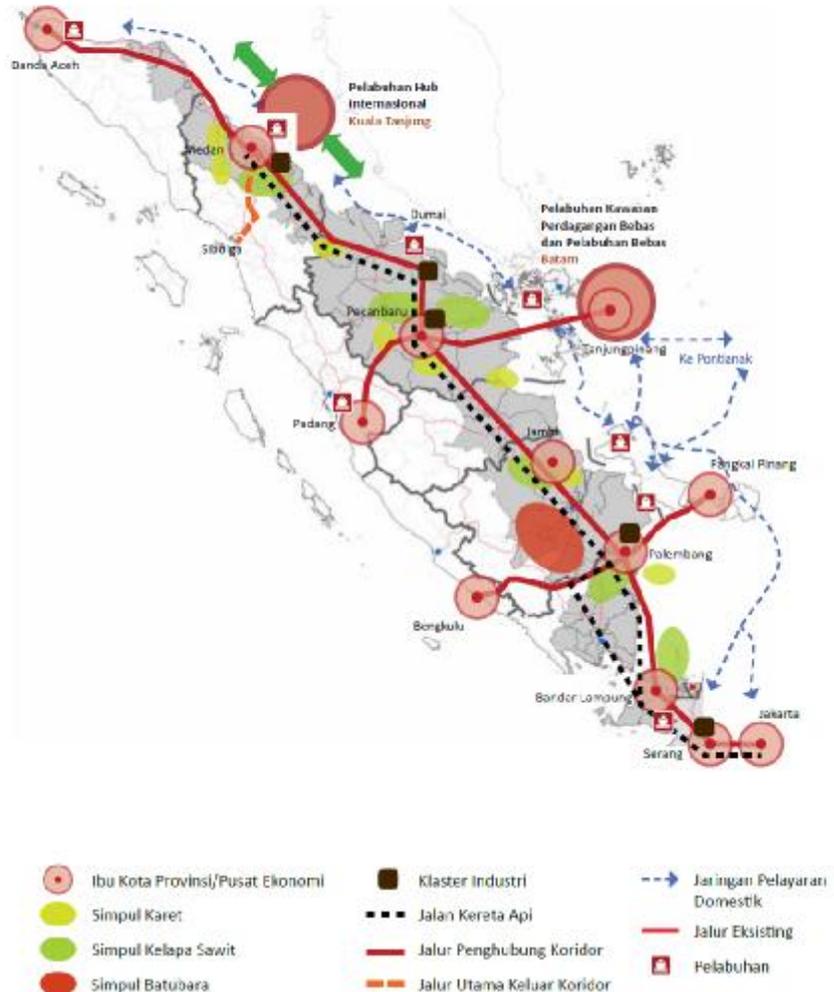


Sumber : Analisis Tim, 2013

Selain nilai indikasi investasi untuk pengembangan kegiatan ekonomi utama dan infrastruktur, melalui MP3EI ini juga telah teridentifikasi investasi untuk pengembangan SDM dan Iptek :

Gambar 3.A.7
Breakdown Indikasi Investasi untuk Pengembangan SDM dan IPTEK



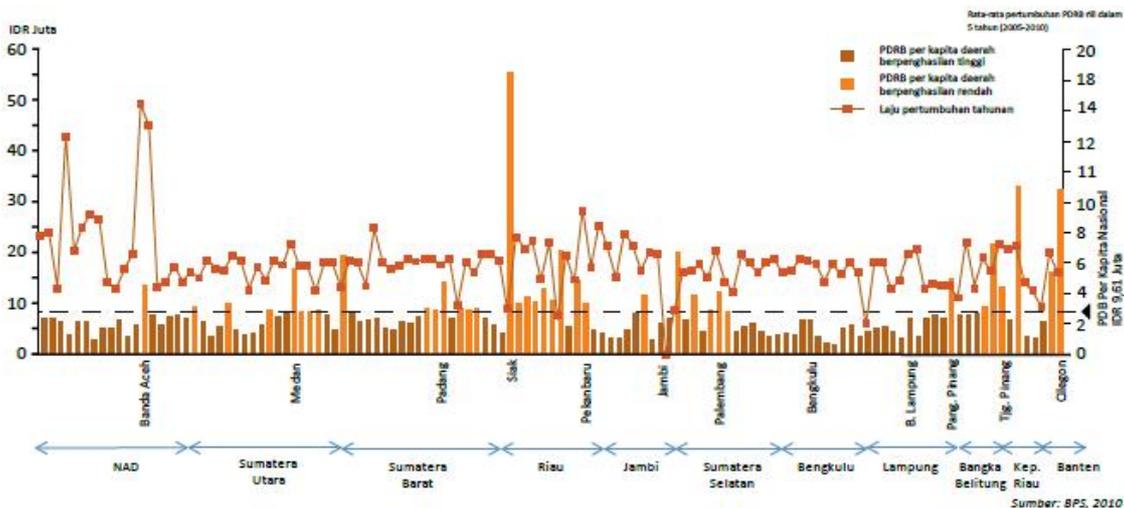


Koridor Ekonomi Sumatera

Koridor Ekonomi Sumatera mempunyai tema *Sentra Produksi dan Pengolahan Hasil Bumi dan Lumbung Energi Nasional*. Secara geostrategis, Sumatera diharapkan menjadi “Gerbang ekonomi nasional ke Pasar Eropa, Afrika, Asia Selatan, Asia Timur, serta Australia”. Secara umum, Koridor Ekonomi Sumatera berkembang dengan baik di bidang ekonomi dan sosial dengan Kegiatan Ekonomi Utama seperti perkebunan kelapa sawit, karet serta batubara. Namun demikian, Koridor Ekonomi Sumatera juga memiliki beberapa hal yang harus dibenahi, antara lain:

- a. Adanya perbedaan pendapatan yang signifikan di dalam koridor, baik antar perkotaan dan perdesaan ataupun antar provinsi-provinsi yang ada di dalam koridor;

Gambar 3.B.1:
 Nilai dan Pertumbuhan PDRB per Kapita Kabupaten/Kota di Koridor
 Ekonomi Sumatera



- b. Pertumbuhan kegiatan ekonomi minyak dan gas bumi (share 20 persen dari PDRB koridor) yang sangat rendah dengan cadangan yang semakin menipis;
- c. Infrastruktur dasar yang kurang memadai untuk pengembangan industri, antara lain jalan yang sempit dan rusak, rel kereta api yang sudah rusak dan tua, pelabuhan laut yang kurang efisien serta kurangnya tenaga listrik yang dapat mendukung industri.

Di dalam strategi pembangunan ekonominya, Koridor Ekonomi Sumatera berfokus pada enam Kegiatan Ekonomi Utama, yaitu Kelapa Sawit, Karet, Batubara, Perkapalan dan Besi Baja yang memiliki potensi yang sangat besar untuk menjadi mesin pertumbuhan ekonomi Koridor Ekonomi Sumatera, serta pengembangan Kawasan Strategis Nasional (KSN) Selat Sunda. Kegiatan Ekonomi Utama pengolahan besi baja yang terkonsentrasi di Banten juga diharapkan menjadi salah satu lokomotif pertumbuhan Koridor Ekonomi Sumatera, terutama setelah adanya upaya pembangunan Jembatan Selat Sunda.

Daya Dukung Wilayah

Air. Neraca sumber daya air di Koridor Ekonomi Sumatera menunjukkan nilai yang positif, namun berada pada situasi yang kritis. Kebutuhan air di Sumatera saat ini yaitu 34 persen dari ketersediaannya, namun diprediksikan pada tahun 2030 mengalami defisit air. (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011).

Energi. Koridor Ekonomi Sumatera memiliki cadangan minyak

terbesar di Indonesia dengan total cadangan yaitu 5.279 MMSTB (tersebar di Nangroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Tengah, Sumatera Selatan, dan Natuna). Koridor Ekonomi Sumatera juga memiliki cadangan gas terbesar yaitu 82,59 TSCF (Natuna). Sumber cadangan batubara di Koridor Ekonomi Sumatera sebesar 64,59 juta ton, sedangkan potensi sumber energi terbarukan, energi panas bumi (geothermal) sebesar 13.516 MW (Sumatera Utara). (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2012).

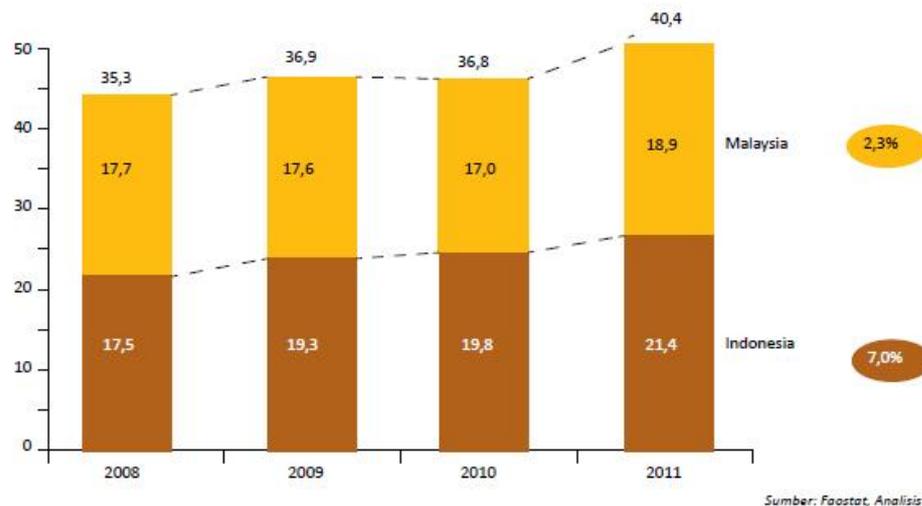
Kesehatan. Tingkat harapan hidup masyarakat hampir serupa dengan rata-rata nasional namun Provinsi Aceh masih berada di bawah rata-rata. Sedangkan tingkat kematian bayi berada di atas rata-rata nasional. Selain itu, persebaran penyakit TBC di Sumatera cukup tinggi yaitu hampir semua provinsinya ditemukan kasus TBC yang jumlahnya berada di atas rata-rata nasional untuk kasus penyakit TBC. (Kementerian Kesehatan, 2011). **Lahan.** Sekitar 16 persen dari total kawasan hutan Indonesia terletak di Sumatera dan sebagian lain berada di Papua-Maluku (41persen) dan Kalimantan (27 persen). Dari total daratan Sumatera, sebesar 66 persen merupakan kawasan.

Hutan. Deforestasi di Sumatera sangat tinggi dibandingkan koridor lainnya. Pada tahun 2006- 2010 lebih dari 50 persen dari total deforestasi di Indonesia terjadi di Sumatera. Lahan kritis di Koridor Ekonomi Sumatera mengalami peningkatan 3,6 persen dari tahun 2007 hingga 2011. (Kementerian Kehutanan, 2011).

c. Kelapa Sawit

Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit di Sumatera memegang peranan penting bagi persediaan kelapa sawit di Indonesia dan dunia. Indonesia adalah produsen minyak kelapa sawit terbesar di dunia sejak 2007, menyusul Malaysia yang sebelumnya adalah produsen minyak kelapa sawit terbesar di dunia.

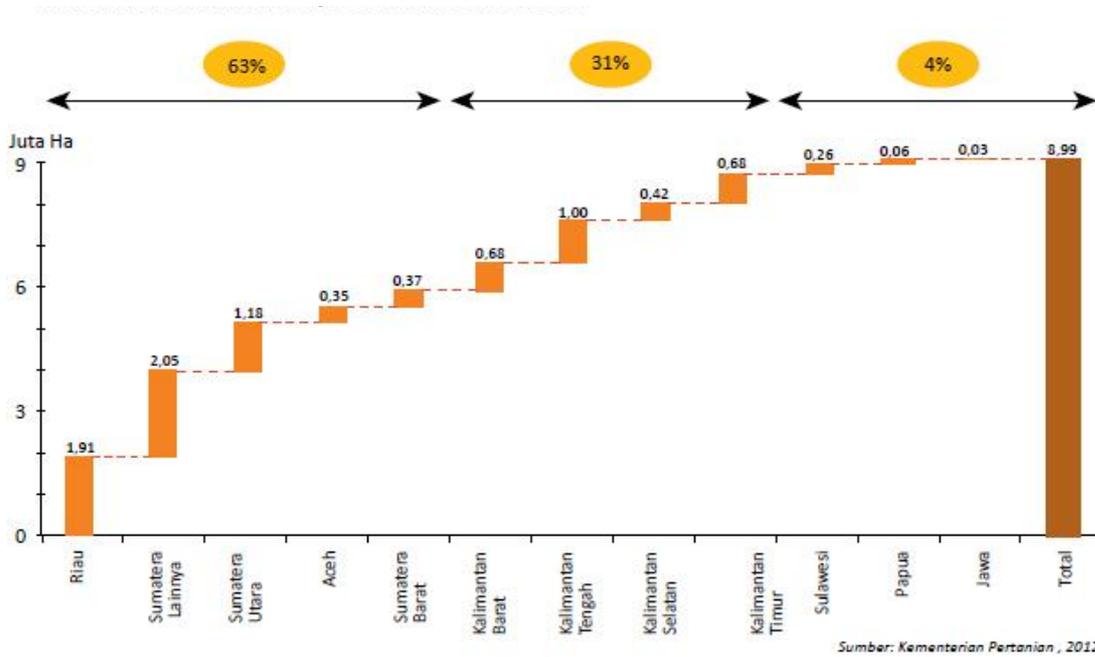
Gambar 3.B.2:
Produksi Minyak Kelapa Sawit Indonesia dan Malaysia (Juta Ton)



Kelapa sawit adalah sumber minyak nabati terbesar yang dibutuhkan oleh banyak industri di dunia. Di samping itu, permintaan kelapa sawit dunia terus mengalami pertumbuhan sebesar 5 persen per tahun. Pemenuhan permintaan kelapa sawit dunia didominasi oleh produksi Indonesia. Indonesia memproduksi sekitar 44 persen dari total produksi minyak mentah sawit (Crude Palm Oil/CPO) di dunia. Pertumbuhan produksi minyak kelapa sawit di Indonesia yang sebesar 7 persen per tahun juga lebih baik dibanding Malaysia yang sebesar 2,3 persen per tahun.

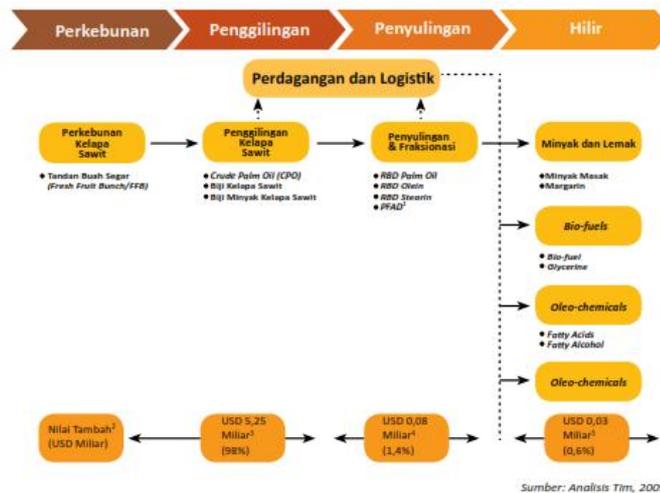
Di Sumatera, Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit memberikan kontribusi ekonomi yang besar, dimana 65 persen lahan penghasil kelapa sawit di Indonesia berada di Sumatera. Kegiatan ini juga membuka lapangan pekerjaan yang luas. Sekitar 38 persen lahan kelapa sawit dimiliki oleh petani kecil.

Gambar 3.B.3:
Area untuk Perkebunan Kelapa Sawit di Indonesia 2011



Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit dapat dilihat melalui rantai nilai yaitu dari mulai perkebunan, penggilingan, penyulingan, dan pengolahan kelapa sawit di industri hilir. Kegiatan tersebut terlihat pada gambar berikut:

Gambar 3.B.4:
Rantai Nilai Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit



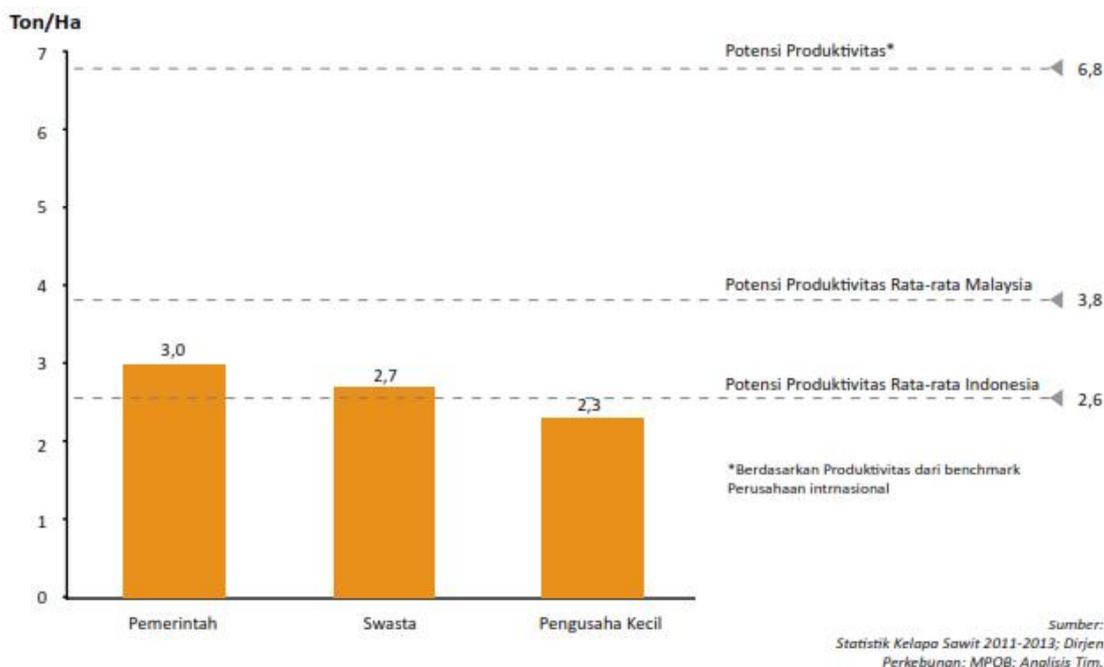
Perkebunan: Di tahun 2009, Sumatera memiliki sekitar lima juta hektar perkebunan kelapa sawit, dimana 75 persen merupakan perkebunan

yang sudah dewasa, sedangkan sisanya merupakan perkebunan yang masih muda. Namun demikian, di luar pertumbuhan alami dari kelapa sawit ini, peluang peningkatan produksi sawit melalui peningkatan luas perkebunan kelapa sawit akan sangat terbatas karena masalah lingkungan.

Di samping peningkatan area penanaman, hal lain yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pertumbuhan produksi kelapa sawit adalah dengan meningkatkan produktivitas CPO dari perkebunan. Indonesia saat ini memiliki produktivitas 2,6 Ton/Ha, yang masih di bawah produktivitas Malaysia 3,8 Ton/Ha dan masih sangat jauh dibandingkan dengan potensi produktivitas yang dapat dihasilkan (6,8 Ton/Ha).

Gambar 3.B.5:

Produktivitas dari Beberapa Kategori Pemilik Perkebunan dan Benchmark Lainnya.



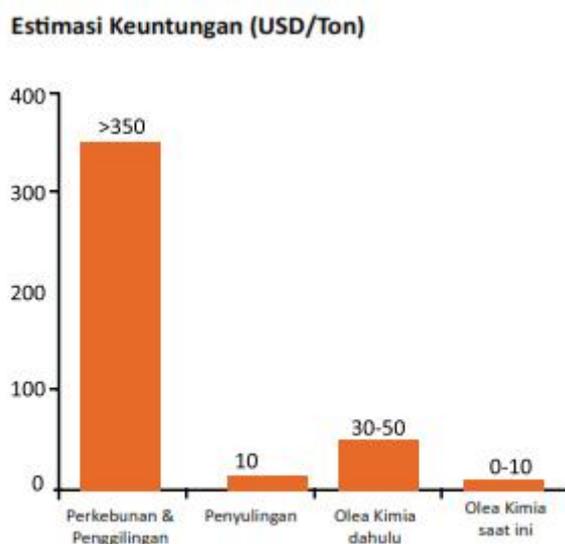
Rendahnya produktivitas yang terjadi pada pengusaha kecil kelapa sawit disebabkan oleh tiga hal:

- 1) Penggunaan bibit berkualitas rendah. Riset menunjukkan bahwa penggunaan bibit kualitas tinggi dapat meningkatkan hasil sampai 47 persen dari keadaan saat ini;
- 2) Penggunaan pupuk yang sedikit karena mahalnya harga pupuk;
- 3) Waktu antar Tandan Buah Segar (TBS) ke penggilingan yang lama (di atas 48 jam) membuat menurunnya produktivitas CPO yang dihasilkan.

Penggilingan: Hal yang perlu diperbaiki dari rantai nilai ini adalah akses yang kurang memadai dari perkebunan kelapa sawit ke tempat penggilingan. Akses yang kurang memadai ini menjadikan biaya transportasi yang tinggi, waktu tempuh yang lama, dan produktivitas yang rendah. Pembangunan akses ke area penggilingan ini merupakan salah satu hal utama untuk peningkatan produksi minyak kelapa sawit. Selain itu, kurangnya kapasitas pelabuhan laut disertai tidak adanya fasilitas tangki penimbunan mengakibatkan waktu tunggu yang lama dan berakibat pada biaya transportasi yang tinggi.

Gambar 3.B.6

Margin dari Setiap Rantai Nilai



Sumber: Analisis Tim 2009

Penyulingan: Penyulingan akan mengubah CPO dari penggilingan menjadi produk akhir. Pada tahun 2008, Indonesia diestimasikan memiliki kapasitas penyulingan sebesar 18-22 juta Ton CPO. Kapasitas ini mencukupi untuk mengolah seluruh CPO yang diproduksi. Dengan berlebihnya kapasitas yang ada saat ini (50 persen utilisasi), rantai nilai penyulingan mempunyai margin yang rendah (USD 10/ton) jika dibandingkan dengan rantai nilai perkebunan (sekitar USD 350/ton). Hal ini yang membuat kurang menariknya pembangunan rantai nilai ini bagi investor.

Hilir kelapa sawit: Industri hilir utama dalam mata rantai industri kelapa sawit antara lain oleo kimia, dan biodiesel. Seperti halnya rantai nilai penyulingan, bagian hilir kelapa sawit ini juga mempunyai kapasitas yang kurang memadai. Hal ini membuat rendahnya margin dari rantai nilai tersebut. Namun demikian, pengembangan industri hilir sangat dibutuhkan untuk mempertahankan posisi strategis sebagai penghasil

hulu sampai hilir, sehingga dapat menjual produk yang bernilai tambah tinggi dengan harga bersaing.

Meskipun bagian hilir dari rantai nilai kegiatan ekonomi utama ini kurang menarik karena margin yang rendah, bagian hilir tetap menjadi penting dan perlu menjadi perhatian karena dapat menyerap banyak produk hulu yang ber-margin tinggi, seperti misalnya dengan diversifikasi produk hilir kelapa sawit.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk melaksanakan strategi pengembangan kelapa sawit tersebut, ada beberapa hal terkait regulasi yang harus dilakukan, antara lain:

- a) Peningkatan kepastian tata ruang untuk pengembangan kegiatan hulu kelapa sawit (perkebunan dan penggilingan/Pabrik Kelapa Sawit (PKS));
- b) Perbaikan regulasi, insentif, serta disinsentif untuk pengembangan pasar hilir industri kelapa sawit.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Pengembangan kegiatan ekonomi utama kelapa sawit juga memerlukan dukungan infrastruktur yang meliputi:

- a) Peningkatan kualitas jalan (lebar jalan dan kekuatan tekanan jalan) sepanjang perkebunan menuju penggilingan kelapa sawit dan kemudian ke kawasan industri maupun pelabuhan yang perlu disesuaikan dengan beban lalu lintas angkutan barang. Tingkat produktivitas CPO sangat bergantung pada waktu tempuh dari perkebunan ke penggilingan, sebab kualitas TBS (Tandan Buah Segar/Fresh Fruit Brunch- FFB) akan menurun dalam 48 jam setelah pemetikan;
- b) Peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan pelabuhan untuk mengangkut produksi CPO. Saat ini terjadi kepadatan di pelabuhan sehingga menyebabkan waktu tunggu yang lama (3 - 4 hari).

3) SDM dan IPTEK

Selain kebutuhan perbaikan regulasi dan dukungan infrastruktur, pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit juga didukung pengembangan SDM dan IPTEK, melalui:

- a) Program insentif Peningkatan Kemampuan Peneliti Dan Perakayasa (PKPP) di bawah Kementerian Riset dan Teknologi (Kemristek). Program ini merupakan upaya penguatan riset untuk peningkatan produktivitas dan pengoptimalan pemanfaatan kelapa sawit;
- b) Pengembangan alternatif pembangkit energi listrik pengganti Diesel Generator Sets melalui pemanfaatan limbah kelapa sawit (tandan buah kosong dan cangkang kelapa sawit). Inovasi teknologi telah dikuasai dan terbukti dapat mengubah limbah kelapa sawit menjadi fiber untuk pembangkit tenaga uap yang dinyatakan zero waste. Teknologi ini dikembangkan oleh Kemristek dan Badan Pengkajian Penerapan Teknologi (BPPT);

- c) Kemristek dan BPPT juga mengembangkan inovasi teknologi pemanfaatan limbah kelapa sawit (tandan buah kosong) menjadi biodiesel dan limbah cair (pons) menjadi minyak. Teknologi ini dapat menjadikan limbah cair yang dibuang lebih ramah lingkungan;
- d) Penyediaan bantuan keuangan, pendidikan dan pelatihan terutama untuk pengusaha kecil. Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Kemnakertrans) memiliki 4 program pelatihan di bidang kelapa sawit di Koridor Sumatera, program tersebut dinamakan (1) padat karya produktif, (2) padat karya infrastruktur, (3) tenaga kerja mandiri dan (4) teknologi tepat guna;
- e) Pembentukan pusat penelitian dan pengendalian sistem pengelolaan sawit nasional. Tahun 2012 Kemristek menetapkan Pusat Penelitian Kelapa Sawit (PPKS) Sumatera Utara sebagai Pusat Unggulan Iptek. Selain itu, Kementerian Perindustrian juga membentuk Pusat Unggulan Inovasi Kelapa Sawit sebagai Center of Excellence yang terintegrasi dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei, Sumatera Utara. Pusat Inovasi ini diharapkan dapat menjadi wadah riset dan inovasi KEK Sei Mangke, pengembangannya bekerjasama juga dengan PPKS dibawah Kemristek.

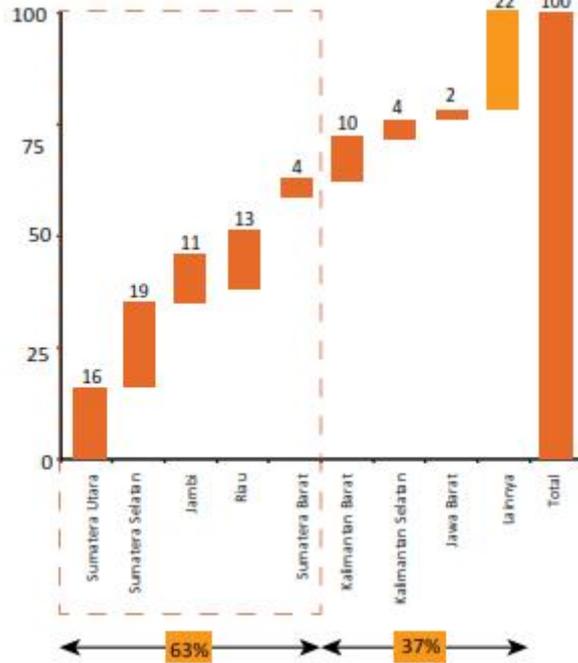
d. Karet

Indonesia merupakan negara kedua penghasil karet alami di dunia (sekitar 28 persen dari produksi karet dunia di tahun 2010), sedikit di belakang Thailand (sekitar 30 persen). Di masa depan, permintaan akan karet alami dan karet sintetik masih cukup signifikan, karena didorong oleh pertumbuhan industri otomotif yang tentunya memerlukan ban yang berbahan baku karet sintetik dan karet alami. Harga karet sintetik yang terbuat dari minyak bumi akan sangat berfluktuasi terhadap perubahan harga minyak dunia. Demikian pula dengan harga karet alami yang akan tergantung pada harga minyak dunia oleh karena karet alami dan karet sintetik adalah barang yang saling melengkapi (*complementary goods*). Terlebih dengan penggunaan minyak bumi sebagai sumber energi untuk pengolahan kedua jenis karet tersebut, maka tentunya harga karet alami dan karet sintetik sangat tergantung dengan kondisi harga minyak dunia.

Dengan semakin meningkatnya industri otomotif di kawasan Asia, dan kawasan lain di dunia diharapkan hal ini juga meningkatkan permintaan akan karet alami. Dalam produksi karet mentah dari perkebunan, Sumatera adalah produsen terbesar di Indonesia dan masih memiliki peluang peningkatan produktivitas. Koridor Ekonomi Sumatera menghasilkan sekitar 63 persen dari produksi karet nasional.

Kegiatan Ekonomi Utama Karet dibagi menjadi tiga yaitu dimulai dari perkebunan, proses pengolahan, dan pemanfaatan karet dengan nilai tambah melalui industri hilir karet. Kegiatan rantai nilai karet dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 3.B.7:
Porsi Produksi Karet Provinsi di Indonesia



Sumber : Kementerian Pertanian, 2012

Gambar 3.B.8:
Rantai Nilai Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit

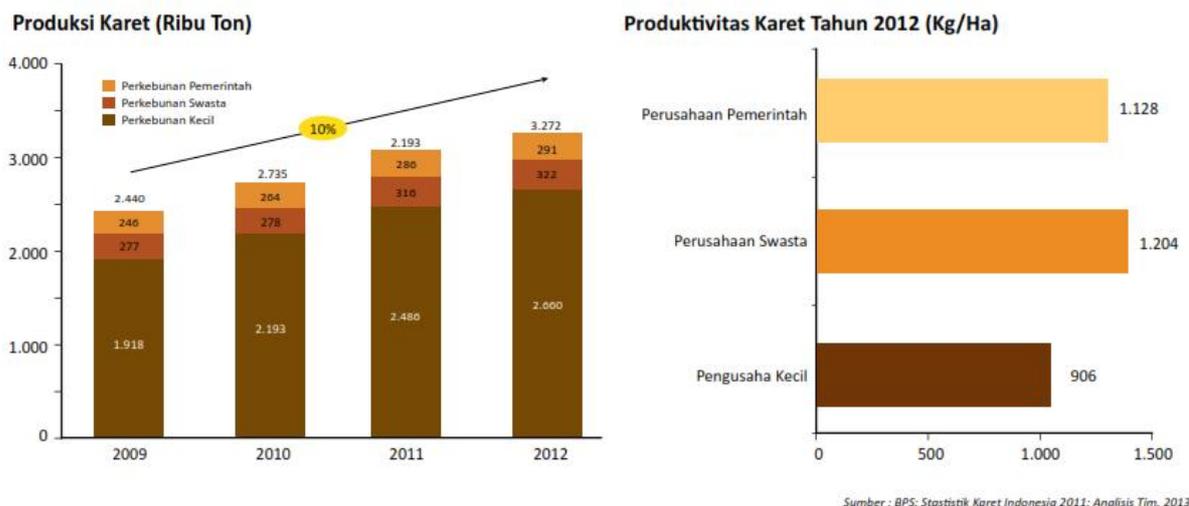


Sumber: Analisis Tim 2009

Perkebunan: Karet alam berasal dari tanaman *Hevea brasiliensis* yang ditanam di wilayah tropis dan sub-tropis dengan curah hujan sedang sampai tinggi. Sebagian besar produksi karet dihasilkan oleh pengusaha kecil (sekitar 81 persen dari total produksi nasional). Perusahaan swasta dan pemerintah masing-masing menghasilkan produksi sekitar 10 persen dan 9 persen dari total produksi nasional. Sebagian besar produsen yang merupakan pengusaha kecil rata-rata memiliki lahan yang kecil dan masih menggunakan cara berkebun secara tradisional. Hal ini menyebabkan rendahnya produktivitas kebun yang diolah oleh pengusaha kecil. Seperti yang terlihat pada gambar, bahwa perkebunan milik pengusaha kecil memiliki produktivitas yang lebih rendah dari perkebunan swasta besar/BUMN. Hal ini mempunyai dampak pada profitabilitas dari rantai nilai perkebunan secara keseluruhan.

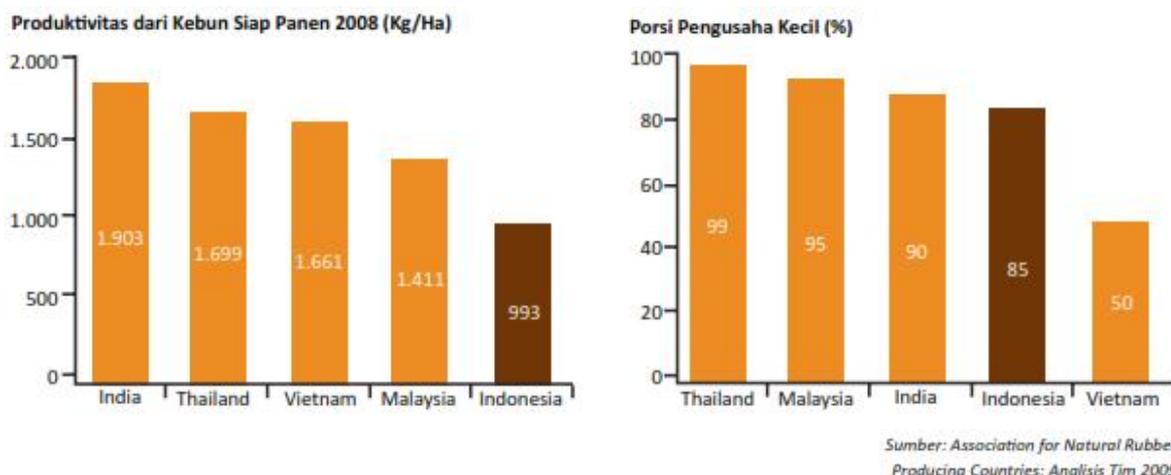
Gambar 3.B.9:

Produksi Industri Karet Berdasarkan Kepemilikan Perkebunan Karet di Indonesia



Indonesia memiliki produktivitas karet yang lebih rendah yaitu sekitar 50 persen dari produktivitas karet di India. Bahkan jika kita membandingkan dengan negara-negara di Asia Tenggara, Indonesia memiliki produktivitas lebih rendah sekitar 30 persen - 40 persen dibandingkan Thailand, Vietnam, atau Malaysia. Di samping itu, peran pengusaha kecil di negara-negara lain lebih besar daripada Indonesia.

Gambar 3.B.10:
Produktivitas Karet Indonesia dengan Negara Lain



Produktivitas perkebunan karet yang rendah di Indonesia disebabkan oleh kualitas bibit yang rendah, pemanfaatan lahan perkebunan yang tidak optimal, dan pemeliharaan tanaman yang buruk. Kualitas bibit yang rendah menjadi masalah utama untuk perkebunan di Koridor Ekonomi Sumatera, ditunjukkan dengan rentang produktif tanaman karet yang kurang dari 30 tahun. Maka perbaikan utama yang dapat dilakukan adalah penanaman kembali dengan bibit unggul berproduktivitas lebih tinggi. Di samping itu, pada saat penanaman kembali dilakukan pengaturan jarak tanam yang optimal. Biasanya para petani atau pengusaha perkebunan perlu menunggu selama 6 - 7 tahun hingga tanaman bisa berproduksi. Namun kini perkebunan besar sudah menggunakan bibit unggul yang siap produksi setelah berusia 3,5 tahun. Di samping itu, untuk petani rakyat, pada 2 tahun pertama dapat dilakukan tumpang sari dengan tanaman pangan sehingga dapat menambah pendapatannya. Diharapkan hal ini dapat meningkatkan daya tarik untuk berinvestasi di perkebunan karet.

Pengolahan: Perkebunan besar (14 persen dari total luas kebun karet di Indonesia) mengolah (menggumpalkan, membersihkan dan mengeringkan) getah dan bekuan menjadi karet olahan (kering), serta lateks menjadi lateks pekat.

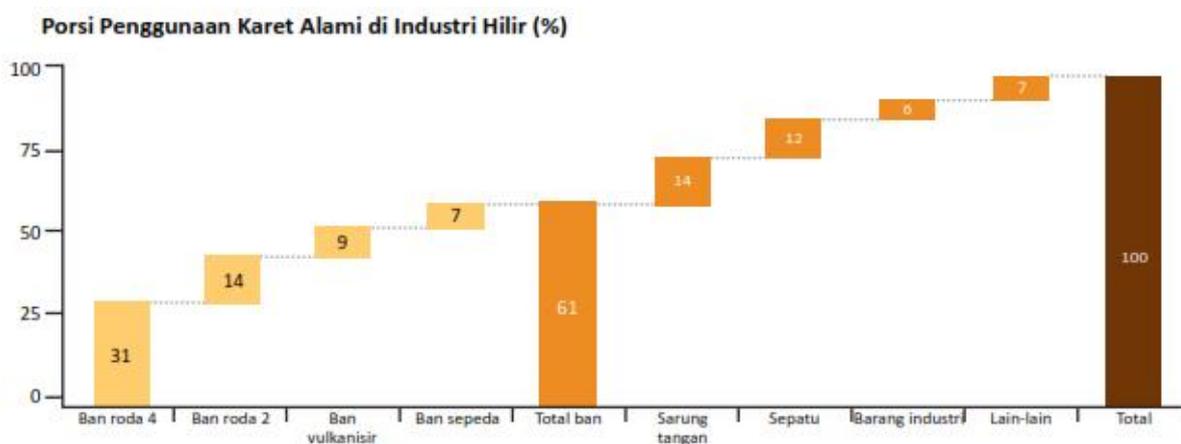
Rantai nilai pengolahan merupakan bagian yang penting untuk Kegiatan Ekonomi Utama Karet ini. Masalah di rantai nilai ini adalah adanya pihak-pihak perantara yang mengumpulkan hasil-hasil dari pengusaha kecil perkebunan karet. Adanya perantara ini membuat harga yang diterima petani karet menjadi rendah. Di Indonesia, petani karet hanya mendapatkan sekitar 50 - 60 persen dari harga jual keseluruhan, sedangkan di Thailand dan Malaysia mencapai sekitar 90 persen. Sebagai kompensasinya, pengusaha kecil berusaha meningkatkan keuntungan dengan mencampurkan karet murni dengan bahan lain untuk meningkatkan beratnya meskipun hal ini akan menurunkan kualitas karet olahan tersebut. Disamping itu, pembenahan proses pengumpulan

karet yang tersebar di Koridor Ekonomi Sumatera, juga harus dilakukan untuk meningkatkan kualitas dan produktivitas karet sehingga akan meningkatkan daya tarik investasi dalam rantai industri hilir karet.

Industri Hilir: Saat ini, hanya 15 persen dari produksi hulu dikonsumsi oleh industri hilir di Indonesia dan sisanya 85 persen dari karet alami merupakan komoditi ekspor. Karet alam dan karet sintetik digunakan sebagai bahan baku ban dengan tingkat kandungan karetnya antara 40 persen - 60 persen, dan ditambah berbagai bahan lain. Hasil industri hilir karet antara lain sol sepatu, vulkanisir ban, barang karet untuk industri. Sedangkan lateks pekat dapat dijadikan sebagai bahan baku sarung tangan, kondom, benang karet, balon, busa bantal, dan kasur, dan lain-lain.

Gambar 3.B.11:

Penggunaan Karet Alami di Indonesia



Penggunaan karet alami di Indonesia didominasi oleh industri ban dengan 61 persen dari penggunaan karet di industri hilir dan sisanya dipakai oleh industri sarung tangan dan sepatu. Hal ini selaras dengan penggunaan karet alami di industri hilir dunia. Potensi industri ban masih sangat signifikan, hal ini ditunjukkan dengan ekspor ban yang tumbuh rata-rata 22 persen setiap tahunnya dan cukupnya suplai bahan mentah, sehingga industri ban Indonesia mempunyai keuntungan kompetitif.

1) Regulasi dan Kebijakan

Berdasarkan berbagai analisis di atas, terdapat fokus utama terkait regulasi dan kebijakan dalam pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Karet, yaitu:

- a) Melakukan peninjauan kebijakan pemerintah tentang jenis bahan olah dan produk yang tidak boleh diekspor (diatur melalui Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 13 Tahun 2012 tentang Ketentuan Umum Dibidang Ekspor);

- b) Meningkatkan efisiensi rantai nilai pengolahan dan pemasaran dengan melaksanakan secara efektif Undang-undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Perkebunan dan aturan pelaksanaannya (Peraturan Menteri Pertanian Nomor 38 Tahun 2008 tentang Pedoman Pengolahan dan Pemasaran Bahan Olah Karet dan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 53 Tahun 2009 tentang Pengawasan Mutu Bahan Olah Komoditi Ekspor Standar Indonesian Rubber yang Diperdagangkan);
- c) Meningkatkan produktivitas hulu (perkebunan) perkebunan karet rakyat dengan melakukan penanaman kembali peremajaan tanaman karet rakyat secara besar-besaran dan bertahap serta terprogram, penyediaan bantuan subsidi bunga kredit bank, penyediaan kualitas bibit yang unggul disertai pemberian insentif yang mendukung penanaman kembali, penyuluhan budidaya dan teknologi pasca panen karet (penyadapan, penggunaan mengkok sadap, pisau sadap, pelindung hujan, bahan penggumpal dan wadah penggumpalan) yang memadai; serta bantuan Badan Pertanahan Nasional (BPN) melakukan pendataan kepemilikan lahan dan pemberian sertifikat lahan;
- d) Menyusun strategi hilirisasi industri karet dengan memperhatikan incentive-disincentive, *Domestic Market Obligation* (DMO), jenis industri dan ketersediaan bahan baku dan bahan bantu/penolong yang dapat memperkuat daya saing industri hilir karet;
- e) Menyediakan kemudahan bagi investor untuk melakukan investasi di sektor industri hilir karet dengan penyediaan informasi disertai proses dan prosedur investasi yang jelas dan terukur.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Untuk dapat mendukung strategi umum pengembangan karet tersebut, ada beberapa infrastruktur dasar yang harus dibenahi, yaitu:

- a) Pengembangan kapasitas pelabuhan untuk mendukung industri karet, baik hulu maupun hilir dengan membuat waktu tunggu di pelabuhan yang lebih efisien. Hasil produksi karet membutuhkan pelabuhan sebagai pintu gerbang ekspor maupun konsumsi dalam negeri;
- b) Penambahan kapasitas listrik yang saat ini masih dirasakan kurang memadai untuk mendukung industri karet di Sumatera;
- c) Pengembangan jaringan logistik darat antara lokasi perkebunan, sentra pengolahan dan akses ke pelabuhan.

3) SDM dan IPTEK

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Karet memerlukan dukungan kebijakan terkait SDM dan IPTEK yang antara lain:

- a) Pengembangan dan penguatan Pusat Unggulan Inovasi Karet di Palembang, Sumatera Selatan. *Center of Excellence* karet ini diharapkan mampu mendorong peningkatan efisiensi produksi karet dan pengembangan produk hilir serta pengembangan teknologi pengolahan

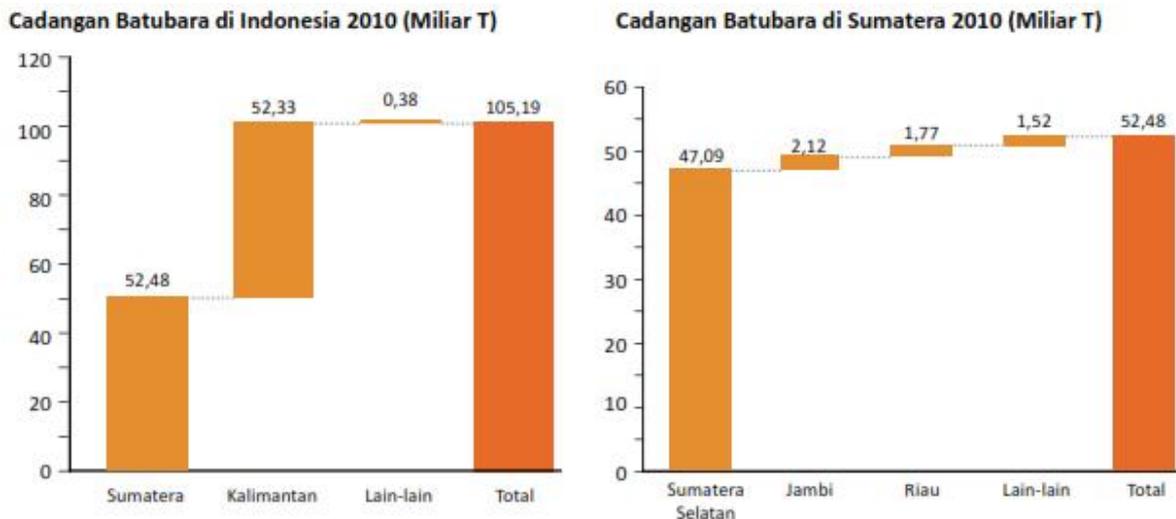
karet yang modern di industri – industri karet di Koridor Ekonomi Sumatera;

- b) Penyelenggaraan program padat karya produktif, padat karya infrastruktur, tenaga kerja mandiri dan teknologi tepat guna oleh Kemnakertrans di bidang karet di Koridor Ekonomi Sumatera. Selain itu Kementerian Pertanian juga menyelenggarakan pelatihan teknis agribisnis karet di beberapa lokasi di Koridor Ekonomi Sumatera untuk meningkatkan pemahaman SDM di daerah tentang pengembangan komoditas karet;
 - c) Kerjasama pengembangan komoditas karet melalui konsorsium antar lembaga. Kemristek bekerjasama dengan Balai Penelitian dan Pengembangan Inovasi Daerah (Balitbangnovda) Sumatera Selatan sedang membina UKM yang mengembangkan produk berbasis karet. Kerjasama ini dilakukan dalam konsorsium yang melibatkan lembaga lainnya seperti Universitas Sriwijaya dan Balai Penelitian Sembawa;
 - d) Penelitian terkait karet juga dikembangkan melalui insentif Peningkatan Kemampuan Peneliti dan Perekrayasa (PKPP) Koridor Ekonomi Sumatera.
- e. Batubara

Secara umum, batubara merupakan Kegiatan Ekonomi Utama yang sangat menarik di Indonesia karena kuatnya permintaan dari Asia Pasifik serta permintaan dalam negeri yang bertumbuh pesat.

Indonesia merupakan negara yang kaya akan batubara dan pengeksport batubara termal terbesar di dunia (sekitar 26 persen dari ekspor dunia) disusul oleh Australia dengan 19 persen dari ekspor dunia. Dari total cadangan sumber daya batubara (105,19 miliar ton) di Indonesia, sebesar 52,4 miliar Ton berada di Sumatera, dan sekitar 90 persen dari cadangan di Sumatera tersebut berada di Sumatera Selatan. Dengan produksi batubara rata-rata sekitar 246,68 juta Ton/tahun, Indonesia memiliki cadangan batubara untuk jangka waktu panjang.

Gambar 3.B.12:
Cadangan Batubara di Indonesia dan Sumatera



*Studi Kementerian ESDM dan New Energy and Industrial Technology Development Organisation (NEDO) Jepang, Tahun 2009
Sumber: Direktorat Jenderal Sumber Daya Mineral Batubara dan Panas Bumi, Buku Batubara 2008/2009; Studi Literatur; Analisis Tim 2009

Meskipun Sumatera memiliki cadangan batubara yang sangat besar, namun produksi batubara di Sumatera masih sangat rendah yaitu sekitar 20 juta Ton per tahun atau sekitar 10 persen dari total produksi batubara di Indonesia. Hal ini disebabkan salah satunya oleh karena dari sepuluh perusahaan produsen batubara terbesar di Indonesia, hanya satu perusahaan yang mempunyai lahan olahan yang besar di Sumatera.

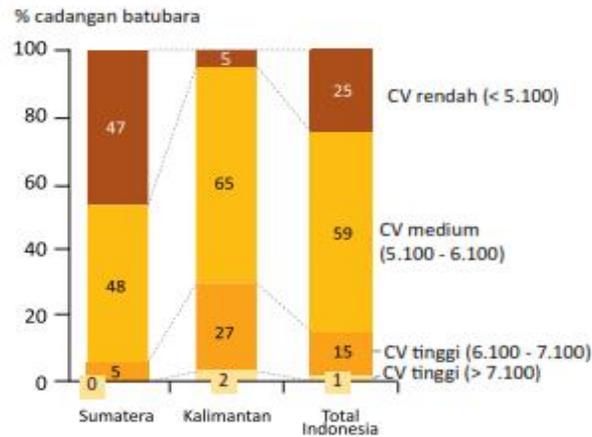
Namun demikian, Kegiatan Ekonomi Utama Batubara di Koridor Ekonomi Sumatera ini memiliki beberapa tantangan yang membuat produksi di Koridor Ekonomi Sumatera rendah:

- 1) Sebagian besar pertambangan batubara berada di tengah pulau, jauh dari pelabuhan laut dan garis pantai. Hal ini membuat transportasi ke pelabuhan menjadi tidak efisien mengingat kondisi infrastruktur transportasi darat saat ini yang tidak cukup baik. Sehingga hal ini mengakibatkan biaya transportasi untuk tambang-tambang di tengah pulau semakin tinggi;
- 2) Rata-rata cadangan batubara di Sumatera memiliki kualitas yang lebih rendah (Calorie Value-CV rendah) dibandingkan dengan batubara di Kalimantan. Jumlah cadangan batubara CV rendah di Sumatera mencapai 47 persen, sementara di Kalimantan hanya memiliki 5 persen;
- 3) Infrastruktur dasar pendukung pertambangan batubara di Koridor Ekonomi Sumatera masih kurang memadai. Jaringan rel kereta api pengangkut batubara di Sumatera sangat terbatas. Transportasi jalan raya yang digunakan angkutan batubara menjadi mudah rusak sehingga akan mempersulit angkutan batubara. Selain itu, kapasitas

pelabuhan yang terbatas juga menjadi bottleneck untuk pengembangan industri batubara;

Gambar 3.B.13:

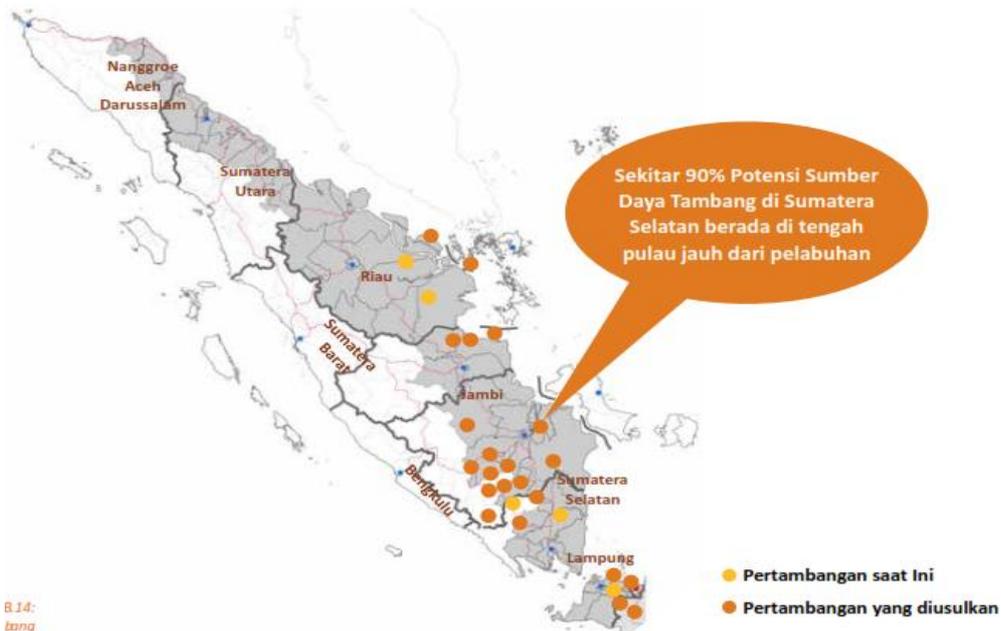
Cadangan Batubara Berdasarkan Calori Value (CV)



Sumber: Direktorat Jenderal Sumber Daya Mineral Batubara dan Panas Bumi, Buku Batubara 2008/2009; Studi Literatur; Analisis Tim 2009

Gambar 3.B.14:

Sebaran Tambang Batubara di Sumatera



Di samping itu, sulitnya akuisisi lahan, rendahnya kualitas sumber daya manusia, serta kebijakan pemerintah yang kurang jelas mengenai penggunaan batubara juga merupakan tantangan yang harus dihadapi.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk menjamin pengembangan produksi batubara lebih optimal, diperlukan dukungan regulasi ataupun kebijakan, seperti:

- a. Pengaturan kebijakan batubara sebagai bahan bakar utama untuk tenaga listrik di Sumatera. Diestimasi sekitar 52 persen bahan bakar untuk pembangkit listrik di Sumatera akan menggunakan batubara pada tahun 2020. Hal ini akan membuat ketertarikan para investor untuk melakukan kegiatan penambangan batubara;
- b. Peninjauan kembali perlakuan perpajakan untuk pengolahan batubara untuk konversi listrik lewat PLTU Mulut Tambang (atau secara umum terhadap industri pengolahan batubara di sekitar mulut tambang);
- c. Penerbitan regulasi mengenai kebijakan yang lebih operasional dalam pemanfaatan batubara CV rendah untuk pengadaan listrik nasional dan jika dimungkinkan dilakukan penerapan metoda penunjukan langsung bagi perusahaan batubara yang mampu memasok batubara untuk PLTU mulut tambang selama minimal 30 tahun dan berminat memanfaatkannya untuk pembangkit tenaga listrik;
- d. Percepatan penetapan Harga Batubara Acuan (HBA) untuk dapat menentukan Harga Patokan Batubara (HPB) secara berkala sesuai lokasi dan nilai kalorinya;
- e. Standardisasi metoda pengukuran dan pelaporan besaran produksi (hasil tambang), alokasi ekspor dan DMO untuk penambangan batubara yang mendapatkan Izin Usaha Penambangan (IUP) dari Kementerian ESDM maupun pemerintah daerah;
- f. Penguatan regulasi dan kebijakan pertanahan untuk menyelesaikan persoalan kompensasi tanah dan konflik pemanfaatan kawasan, terutama antara kawasan konsesi tambang dan kawasan hutan.
- g. Penertiban penambangan ilegal tanpa izin (PETI - *Illegal Mining*);
- h. Peninjauan kebijakan untuk memasukkan industri pengolahan batubara kalori rendah sebagai salah satu industri pionir untuk mendapatkan *tax holiday*.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Terkait dengan konektivitas (infrastruktur), maka ada beberapa strategi utama yang diperlukan yaitu:

- a) Penambangan batubara di wilayah Sumatera Selatan bagian tengah memerlukan infrastruktur rel kereta api yang dapat digunakan untuk mengangkut batubara, mengingat pengangkutan batubara CV rendah dengan menggunakan transportasi jalan tidak ekonomis. Dengan menggunakan kereta api, biaya transportasi akan menurun sampai dengan tingkat yang menguntungkan untuk penambangan batubara CV rendah dan sebagai upaya untuk meningkatkan kapasitas angkutan batubara;

- b) Pembangunan rel kereta api yang digunakan untuk membawa batubara dari pedalaman ke pelabuhan. Pembangunan rel kereta ini membuat penambangan batubara yang ada di wilayah pedalaman menjadi lebih ekonomis;
- c) Peningkatan kapasitas pelabuhan di Lampung dan Sumatera Selatan dibutuhkan untuk meningkatkan pengiriman batubara keluar Sumatera;
- d) Pembangunan PLTU mulut tambang untuk pemanfaatan batubara kalori rendah secara langsung untuk diolah menjadi produk bernilai tambah lebih tinggi.

3) SDM dan IPTEK

Selain hal tersebut, pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama di Sumatera memerlukan dukungan, antara lain:

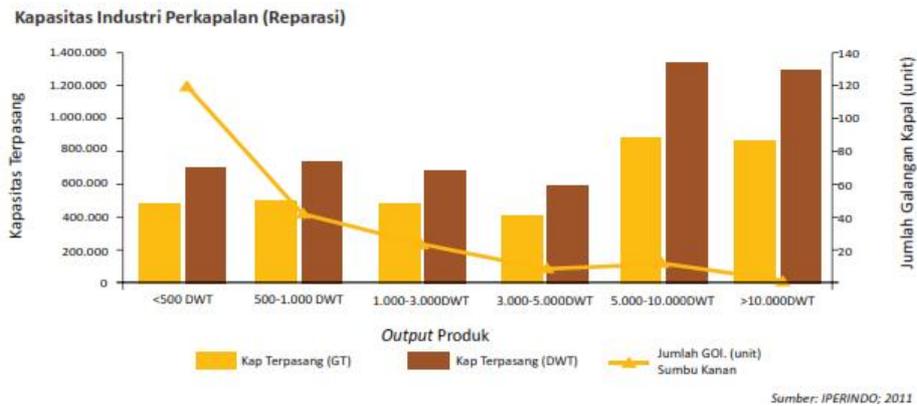
- a) Peningkatan kualitas sumber daya manusia melalui pendidikan dan pelatihan. Kurangnya tenaga kerja terlatih merupakan salah satu hambatan dalam pertambangan batubara. Pendidikan dan pelatihan perlu ditingkatkan. Untuk mencapai produksi batubara sebesar 10 juta Ton/tahun, diperlukan sekitar 2.500 pekerja dan 10 persen - 15 persen diantaranya merupakan tenaga manajerial;
- b) Peningkatan tata kelola usaha agar investasi di pertambangan batubara menjadi lebih menarik. Dalam mengoptimalkan pengawasan Negara di sektor pertambangan khususnya batubara, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) membuat program pelatihan manajemen eksplorasi mineral dan batu bara yang disertai pelatihan pengawasan produksi dan evaluasi laporan eksplorasi batubara;
- c) Pengembangan program pembuatan pembangkit listrik mulut tambang yang diprakarsai Kementerian ESDM dan Kemristek untuk pemanfaatan batubara yang dinilai dapat meningkatkan efisiensi transportasi pertambangan dan menekan harga listrik di daerah;
- d) Program padat karya produktif dan infrastruktur, tenaga kerja mandiri dan teknologi tepat guna di bawah Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi juga dilakukan pada Kegiatan Ekonomi Utama Batubara di Koridor Ekonomi Sumatera. Selain itu, Kementerian Riset dan Teknologi melalui Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi mengembangkan penelitian - penelitian terkait batubara di Koridor Ekonomi Sumatera yang masuk ke dalam program Peningkatan Kemampuan Peneliti dan Perekayasa (PKPP).

f. Perkapalan

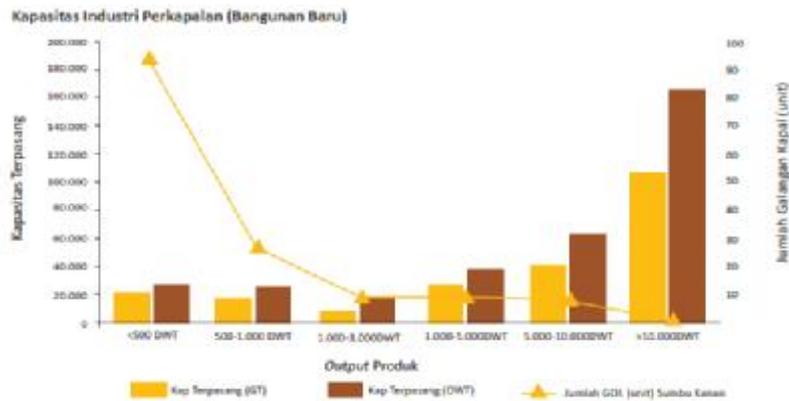
Permintaan akan galangan kapal sebagai industri pembuatan perkapalan maupun sebagai bengkel reparasi atau tempat perbaikan kapal ditentukan oleh permintaan kapal baru dan besarnya intensitas lalu lintas pelayaran di Indonesia.

Penerapan asas cabotage berhasil meningkatkan jumlah unit kapal, namun belum meningkatkan pembuatan kapal dalam negeri secara signifikan karena perusahaan pelayaran lebih senang membeli kapal bekas, di samping kapasitas pembuatan kapal dengan tonase besar dan pengangkutan peralatan pemboran minyak lepas pantai memang belum mampu dikuasai oleh kebanyakan industri galangan kapal di Indonesia.

Gambar 3.B.15:
Kapasitas Industri Perkapalan Nasional (Reparasi)



Gambar 3.B.16:
Kapasitas Industri Perkapalan Nasional (Bangunan Baru)



Secara rinci, kesenjangan yang terjadi pada kapasitas yang dimiliki oleh galangan kapal di Indonesia dapat dilihat pada gambar berikut. Baik untuk bangunan baru maupun untuk bangunan reparasi (perbaikan dari galangan kapal lama), jumlah galangan kapal terbanyak adalah galangan kapal dengan kapasitas kurang dari 500 DWT atau kurang dari 20.000 GT. Jumlahnya lebih dari 90 unit untuk bangunan baru dan sekitar 120 unit untuk bangunan reparasi. Untuk galangan kapal dengan

kapasitasnya di atas 5.000 DWT atau diatas 90.000 GT, jumlahnya masih sangat terbatas yaitu kurang dari 10 unit untuk bangunan baru dan kurang dari 20 unit untuk bangunan reparasi. Kondisi ini mengindikasikan bahwa industri perkapalan di Indonesia sangat memerlukan investasi untuk pembangunan galangan kapal dengan kapasitas di atas 5.000 DWT atau diatas 90.000 GT.

Di sisi lain, Pantai Timur Sumatera yang berhadapan langsung dengan Selat Malaka (*Sea Lane of Communications - SLoC*) adalah lintasan pelayaran yang ramai. Tidak kurang dari 300 kapal per hari melintasinya, sekitar 50 diantaranya kapal tanker termasuk VLCC (Very Large Crude Cruiser) yang membawa minyak ke Asia Timur dari Teluk Persia. Di samping itu, salah satu Alur Laut Kepulauan Indonesia adalah Selat Sunda, walaupun lintasan ini kurang diminati oleh kapal besar, namun posisinya tetap strategis. Sehingga sepanjang pantai timur dan selatan Sumatera, berikut Kepulauan Riau sebagai kelanjutan Selat Malaka/SLoC, serta pantai barat Banten adalah lokasi yang baik untuk membangun galangan kapal. Namun demikian jumlah dan besaran tonase serta sebaran lokasinya perlu disesuaikan.

Di Koridor Ekonomi Sumatera sudah diindikasikan investasi galangan kapal yang memanfaatkan SLoC dan Selat Sunda sebagai ALKI-1. Dalam jangka panjang pengembangan galangan kapal khususnya untuk reparasi akan dikembangkan mendekati pelabuhan besar seperti di Kepulauan Karimun - Provinsi Kepulauan Riau (mendekati Singapura), Pelabuhan Belawan, dan Kuala Tanjung yang akan dikembangkan menjadi Pelabuhan Hub Internasional di gerbang barat Indonesia. Sedangkan galangan untuk pembuatan kapal baru akan dilakukan di Dumai - Riau. Pengembangan industri galangan kapal di Koridor Ekonomi Sumatera diharapkan dapat menggantikan peran Koridor Ekonomi Jawa yang lebih membatasi pengembangan industri-industri berat dan "kotor".

Strategi yang dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:

- a) Peningkatan pendayagunaan kapal hasil produksi dalam negeri;
- b) Peningkatan kemampuan dari industri perkapalan;
- c) Pengembangan industri pendukung perkapalan (komponen perkapalan); serta
- d) Peningkatan dukungan sektor perbankan terhadap industri perkapalan.

1) Regulasi dan Kebijakan

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

- a) Meningkatkan jumlah dan kemampuan industri galangan kapal nasional dalam pembangunan kapal sampai dengan kapasitas 50.000 DWT (*Dead Weight Tonnage*);

- b) Membangun galangan kapal nasional yang memiliki fasilitas produksi berupa *building berth/graving dock* yang mampu membangun/mereparasi kapal sampai dengan kapasitas 300.000 DWT;
- c) Memberikan prioritas bagi pembuatan dan perbaikan di dalam negeri untuk kapal-kapal di bawah 50.000 DWT;
- d) Memprioritaskan pembuatan kapal penunjang eksplorasi dan eksploitasi minyak dan gas yang sudah mampu dibuat di dalam negeri, kecuali untuk jenis kapal tipe C;
- e) Menghapus Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dari hulu hingga hilir di industri perkapalan dalam rangka memangkas ongkos produksi sekitar 10 persen;
- f) Menetapkan tingkat suku bunga dan kolateral yang wajar untuk pinjaman dari bank komersial serta pemberian pinjaman lunak dari ODA (*Official Development Assistance*)/JBIC (*Japan Bank for International Cooperation*) dengan skema penerusan pinjaman (*Two Step Loan*) melalui *Public Ship Financing Program* (PSFP) yang difasilitasi oleh pemerintah;
- g) Menata ulang kebijakan penetapan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BM DTP) bagi industri perkapalan, dimana BM DPT hanya ditujukan bagi komponen perkapalan yang belum diproduksi di Indonesia, atau secara QCD (*Quality, Cost, dan Delivery*) belum memenuhi Peraturan Menteri Keuangan Nomor 261/ PMK.011/2010.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Terkait dengan konektivitas (infrastruktur), maka ada beberapa strategi utama yang diperlukan yaitu:

- a) Penyediaan infrastruktur dasar pendukung kawasan industri perkapalan di Lampung, seperti energi listrik, jaringan jalan, dan water treatment;
- b) Penyediaan infrastruktur pendukung pengangkutan hasil produksi industri perkapalan, seperti pelabuhan.

3) SDM dan IPTEK

Disamping regulasi dan kebijakan, hal lain terkait pengembangan SDM dan IPTEK juga perlu dilakukan, yaitu:

- a) Meningkatkan kemampuan SDM perkapalan dalam membuat desain kapal melalui pembangunan sekolah khusus di bidang perkapalan. Saat ini Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan telah mengembangkan Akademi Komunitas berbasis potensi daerah, kebutuhan sekolah perkapalan untuk mendukung MP3EI dapat difasilitasi melalui program Akademi Komunitas ini. Selain pembangunan sekolah, program pelatihan meliputi padat karya produktif, padat karya infrastruktur, tenaga kerja mandiri dan teknologi tepat guna di bidang perkapalan juga dibuat oleh Kementerian Tenaga Kerja dan

Transmigarsi untuk meningkatkan kemampuan SDM perkapalan di Koridor Ekonomi Sumatera;

b) Meningkatkan fasilitas yang dimiliki oleh laboratorium uji perkapalan agar sesuai dengan standar *International Maritime Organization* (IMO).

g. Besi Baja

Baja adalah salah satu logam yang memiliki peranan sangat strategis dalam pembangunan ekonomi. Sebagai negara sedang berkembang yang berusaha keras untuk menjadi negara maju maka potensi peningkatan kebutuhan baja nasional juga sangat besar. Di sisi lain, industri baja nasional yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan swasta saat ini masih mempunyai ketergantungan yang tinggi terhadap pihak luar negeri, baik berupa bahan baku untuk menunjang produksi industri maupun teknologi.

Ditinjau dari potensi pasar, baja nasional mempunyai peluang yang besar mengingat konsumsi baja per kapita Indonesia masih sangat rendah, pada tahun 2005 sebesar 29 kg/kapita dibanding rata-rata konsumsi dunia sebesar 170 kg/kapita.

Kegiatan Ekonomi Besi Baja yang dibangun oleh 45 kegiatan ekonomi terdiri dari empat jenis pertambangan bijih besi, dan 41 jenis manufaktur berbasis besi baja yang menjadi kegiatan hilirnya. Indonesia sudah memiliki 4 jenis pertambangan bijih besi, namun belum ada industri pengolah bijih besi hasil tambang maupun pasir besi menjadi konsentrat bijih besi yang diperlukan sebagai bahan baku industri besi baja yang lebih hilir. Di sisi lain, biasanya bijih besi hasil tambang membawa juga mineral lainnya yang memiliki nilai ekonomis, sehingga ekspor langsung hasil tambang bijih besi (dan mineral bawaan lainnya) sebenarnya merupakan peluang untuk mendapatkan pertambahan nilai bagi industri besi baja.

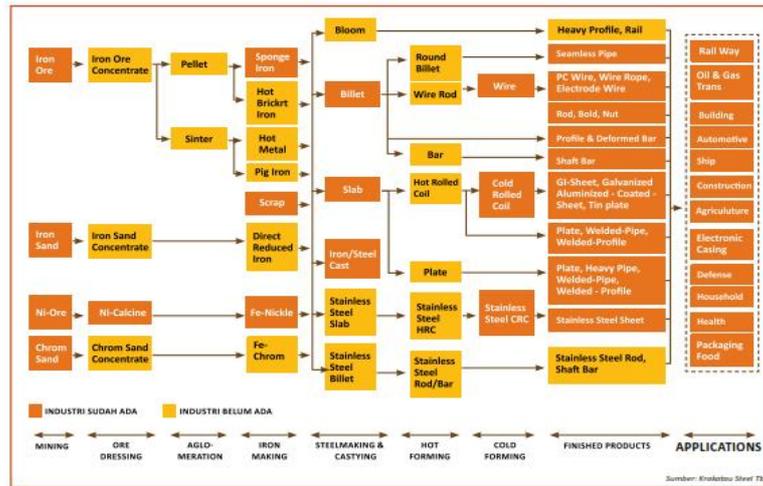
Untuk melindungi cadangan bahan baku bagi industri hilir besi baja, upaya penerapan bea keluar atas hasil tambang bijih besi belum bisa dilakukan karena belum adanya industri pengolahan bijih besi menjadi konsentrat bijih besi di Indonesia.

Permasalahan lain dalam penambangan bijih besi adalah pengawasan dalam produksi dan kegiatan ekspor tidak bisa mengandalkan aparat pemerintah pusat, mengingat pemerintah daerah juga menerbitkan izin usaha penambangan. Di sisi lain, perizinan yang memperkenankan penambangan pada deposit kecil (maksimum 2 juta Ton) berpotensi merusak lingkungan sementara upaya untuk memulihkan kembali kepada kondisi lingkungan yang baik sangat sulit dilakukan.

Berdasarkan pohon industri besi baja yang terdiri dari 41 jenis industri perusahaan besi baja sudah mengisi 27 jenis industri atau 66 persen dari total jenis manufaktur besi baja, dimana 11 industri merupakan industri hilir dengan kegiatan aplikasi seperti industri alat rumah tangga, otomotif, elektronik dan infrastruktur. Namun demikian, pada industri hilir tersebut, Indonesia masih belum bisa menghasilkan besi/baja

berupa heavy profile-rail, serta *stainless steel rod* dan shaft bar, elektronik dan infrastruktur. Namun demikian, pada industri hilir tersebut, Indonesia masih belum bisa menghasilkan besi/baja berupa heavy profile-rail, serta *stainless steel rod* dan shaft bar.

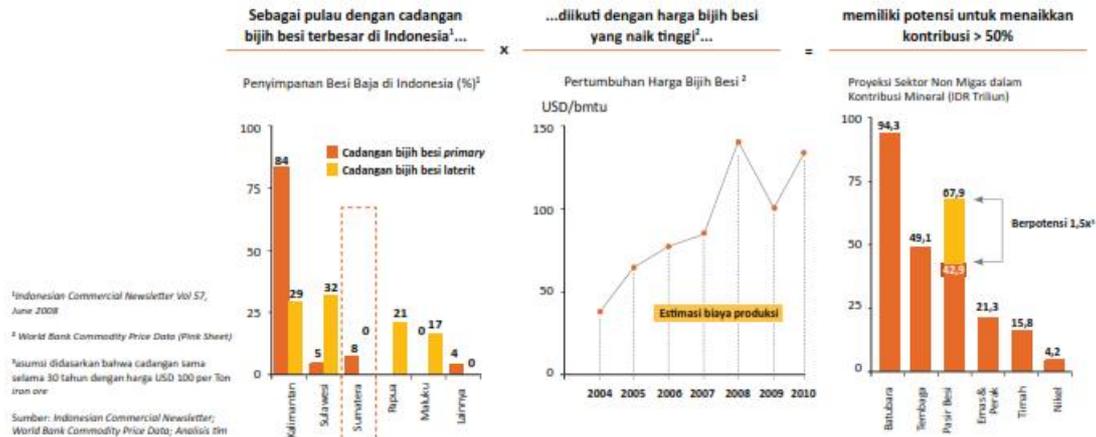
Diagram 3.B.17:
Pohon Industri Besi Baja



Jumlah perusahaan industri berbasis besi baja mengalami kenaikan pada periode yang sama sebesar 2,6 persen, walaupun terlihat pertumbuhan negatif 1,47 persen pada tahun 2005.

Sebaran deposit bijih besi di Indonesia didapat di Kalimantan, Sulawesi, Sumatera, Maluku dan Papua. Sumatera menyimpan 8 persen cadangan bijih besi laterit Indonesia yang berada di Bengkulu, Sumatera Barat dan Kepulauan Riau.

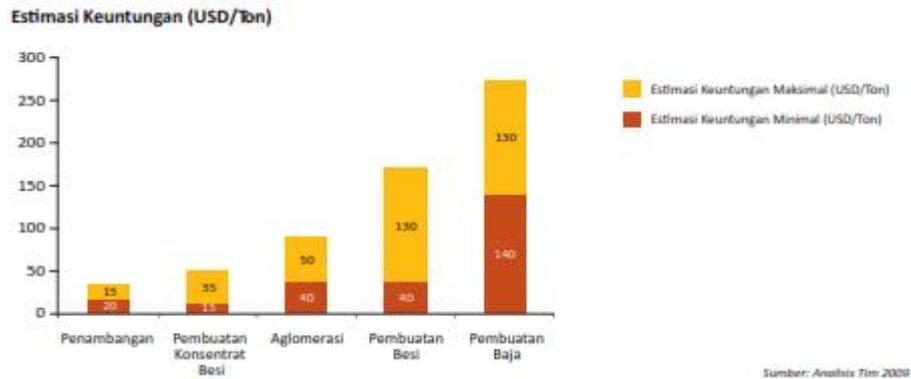
Gambar 3.B.18:
Cadangan Bijih Besi



Pada tahun 2004 permintaan industri baja mulai mengalami peningkatan yang relatif cukup baik, terutama disebabkan oleh permintaan sektor lainnya yang mulai tumbuh seperti otomotif, elektronik, infrastruktur dan sebagainya. Pada tahun 2005, kapasitas produksi baja dalam negeri (slab, billet, bloom dan ingot) atau crude steel di Indonesia sebesar 6,5 juta Ton dengan tingkat utilitas rata-rata sekitar 50 persen.

Rantai nilai industri besi baja masih menarik karena harga bijih besi sekitar USD 55-60 per Ton (biaya operasional USD 25-35) dan harga jual konsentrat sekitar USD 100-120 per Ton (biaya operasional USD 15-25). Sedangkan untuk produk hasil industri aglomerasi sekitar USD 180-200 per Ton (biaya operasional USD 10-20), industri pembuatan besi (peleburan) berkisar USD 350-400 per Ton (biaya operasional USD 50-110), dan produksi pembuatan baja (steel making) mencapai harga USD 700 per Ton (biaya operasional USD 80-110).

Gambar 3.B.19:
Margin dari Setiap Rantai Nilai



Gambar 3.B.20:
Rantai Nilai Industri Besi Baja



Penambangan: Kondisi penambangan dalam negeri akan terus meningkat sejalan dengan peningkatan permintaan bijih besi dunia. Di sisi lain, industri besi baja hulu yang belum memiliki manufaktur pemurnian bijih besi menjadi konsentrat bijih besi, membuat manufaktur hilir tergantung pada bahan baku impor. Dengan kata lain, Indonesia kehilangan kesempatan membuka lapangan kerja, dan margin keuntungan terhadap nilai rantai industri hilir karena tidak adanya industri pengolahan bijih besi dan pasir besi yang dibutuhkan untuk membangun rantai produksi industri baja di Indonesia.

Investasi pada industri besi baja masih menarik walau memerlukan dana yang besar. Saat ini terindikasi bahwa keuntungan dari hasil penambangan saja tidak maksimal, karena pendapatan dari industri pengolahan bijih besi lebih akan memberikan nilai tambah dibandingkan menjual langsung bijih besi.

Peleburan: Industri peleburan besi baja di Cilegon sudah menggunakan scrap dan atau impor *sponge iron* sebagai bahan baku. Namun tetap perlu ditingkatkan produktivitasnya untuk memenuhi permintaan dalam negeri, disamping karena kapasitas produksinya baru mencapai 60 persen kapasitas terpasang. Untuk mampu bersaing

di pasar dunia maka akan lebih efektif bila memiliki rantai industri baja yang lengkap. Untuk itu perlu diupayakan insentif dan disinsentif yang memadai sebagai upaya melengkapi jenis industri yang diperlukan tersebut. Untuk mendukung pembangunan industri hulu besi baja, tentunya diperlukan dukungan pengadaan listrik yang memadai.

Hilir: Di Koridor Ekonomi Sumatera, pengembangan industri besi baja terpusat di Cilegon – Provinsi Banten melalui kemitraan BUMN dan perusahaan asing. Kemitraan usaha ini akan membangun industri peleburan besi baja dengan kapasitas 3 juta Ton per tahun untuk dijadikan slab yang selanjutnya akan dibeli/digunakan langsung oleh BUMN tersebut, diekspor maupun dikembangkan menjadi industri hilir lanjutannya.

Dalam jangka panjang, untuk mencapai konsumsi baja 100 kg/kapita/tahun pada 2025 atau 43 kg/kapita/tahun pada 2015, diperlukan pengembangan industri baja di berbagai tempat seperti Cilegon dengan kapasitas capaian lebih dari 4,5 juta Ton per tahun, Kalimantan dengan kapasitas 15 juta ton, Lampung dengan kapasitas 5 juta Ton dan sisanya 5 juta Ton tersebar di lokasi lainnya di Sulawesi, Sumatera, Maluku. Khusus di Sumatera, pembangunan kawasan industri dapat dipertimbangkan di lokasi dekat kaki Jembatan Selat Sunda di Provinsi Lampung.

Mengingat industri baja terkait dengan industri strategis nasional, maka lokasi industri besi baja ini perlu tersebar di pulau-pulau (besar) Indonesia. Sehingga terjadi penyebaran lokasi yang membuat pasokan produksi besi baja bisa terus berlangsung, apabila dibandingkan bila dipusatkan dan terjadi pemogokan atau hal yang lebih buruk bisa mengganggu rantai produksi hilirnya yang terkait dengan industri strategis nasional.

1) Regulasi dan Kebijakan

Strategi pengembangan kegiatan ekonomi utama besi baja memerlukan dukungan regulasi dan kebijakan berikut:

- a) Peningkatan produksi konsentrat bijih besi nasional melalui kebijakan yang memberi persyaratan pengoperasian tambang bijih besi dengan membangun manufaktur proses pembuatan konsentrat bijih besi di dekat lokasi penambangan;
- b) Peningkatan kapasitas produksi industri besi baja melalui penyediaan bahan baku, khususnya bijih besi melalui DMO yang penyelenggaraannya terintegrasi antara perizinan, pemantauan dan pelaporan yang diterbitkan pemerintah pusat dengan pengaturan di lingkup pemerintah daerah;
- c) Peningkatan daya saing produk besi baja nasional melalui pembangunan jenis industri yang belum ada di Indonesia melengkapi rantai industri besi baja, meningkatkan kapasitas produksinya, serta membangun kemitraan industri hulu dan hilir nasional;

- d) Mengembangkan iklim usaha rantai industri besi baja yang kondusif melalui peningkatan kemitraan, pemberian insentif dan disinsentif fiskal, penerapan regulasi Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) besi baja pada produk aplikasi besi baja, dan fasilitas dukungan produksi dan pemasaran industri baja nasional;
- e) Kebijakan pengembangan klaster industri hilir besi baja diupayakan dibangun pada kawasan industri
- f) untuk penghematan biaya operasional dan pemeliharaan infrastruktur pendukung atau mengintegrasikan industri peleburan baja stainless steel (pabrik slab, *Hot Roll Coil* (HRC) dan *Cold Roll Coil* (CRC)).

4. Konektivitas (Infrastruktur)

Infrastruktur pendukung yang dibutuhkan untuk peningkatan konektivitas dalam pengembangan kegiatan ekonomi utama besi baja sebagai berikut:

- a) Penyediaan infrastruktur pendukung (energi listrik, jaringan jalan, jalur kereta api, pelabuhan) di kawasan industri besi baja sesuai pertumbuhan kawasan industri yang dimaksud;
- b) Meningkatkan infrastruktur pendukung di lokasi kawasan industri besi baja maupun antar lokus kegiatan terkait (jalan, jalur kereta api, limbah).

3) SDM dan IPTEK

Pengembangan kegiatan ekonomi utama besi baja di Sumatera memerlukan dukungan pengembangan SDM dan IPTEK sebagai berikut:

- a) Penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan untuk mendapatkan tenaga kerja terampil di bidang industri besi baja yang memiliki kemampuan meningkatkan nilai tambah dari komoditas besi baja. Sebagaimana salah satu program dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral yakni pelatihan peningkatan nilai tambah bijih besi sebagai suatu keterampilan bagi tenaga kerja yang ada. Kementerian Perindustrian juga melakukan pengembangan bahan baku baja untuk diolah menjadi produk yang dapat digunakan untuk keperluan pertahanan seperti pengembangan komponen rantai tank yang dapat menyediakan kebutuhan peralatan pertahanan dalam negeri;
- b) Pengembangan SDM melalui sekolah maupun perguruan tinggi untuk menghasilkan tenaga ahli untuk memenuhi kuantitas dan kualitas yang dibutuhkan industri besi baja.

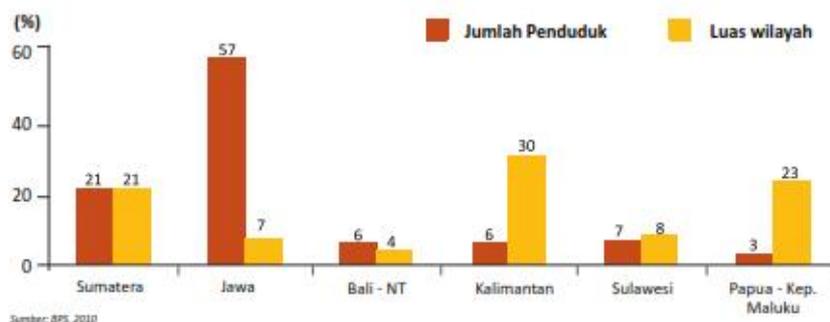
h. Kawasan Strategis Nasional (KSN) Selat Sunda

Menurut sensus BPS (2010), 57 persen penduduk Indonesia tinggal di Pulau Jawa (luasnya hanya 7 persen dari Nusantara) dan 21 persen lainnya tinggal di Sumatera yang luasnya sekitar 21 persen dari Nusantara. Dengan demikian kedua pulau ini mempunyai potensi yang sangat besar untuk "membangkitkan" pergerakan barang dan manusia, maupun kegiatan ekonomi lainnya.

Saat ini kedua pulau tersebut hanya dihubungkan oleh kapal laut dan pesawat terbang yang sangat dipengaruhi kondisi cuaca, angin, kabut, arus laut serta kondisi siang dan malam, maupun kondisi teknis moda transportasi tersebut, seperti kerusakan dan perawatan berkala.

Gambar 3.B.21:

Jumlah Penduduk Indonesia Berdasarkan Pulau Besar, Tahun 2010



1) Konektivitas (Infrastruktur)

Sebagai infrastruktur penghubung antara Koridor Ekonomi Sumatera dan Jawa, pembangunan Jembatan Selat Sunda (JSS) diharapkan bermanfaat sebagai :

- a) Sarana yang efisien untuk pengangkutan barang dan jasa Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, serta relatif bebas hambatan cuaca dan gelombang. Penyeberangan kapal feri pada Selat Sunda yang semula 2 - 3 jam, belum ditambah dengan waktu tunggu menyeberang, dapat dipersingkat menjadi sekitar 30 menit dengan jalan bebas hambatan sepanjang 28 km. Belum lagi penumpang diberi pilihan bisa menggunakan kereta api, karena Jembatan Selat Sunda akan dilengkapi dengan jalur rel kereta api. Saat ini, akibat keterbatasan kapal ferry penyeberangan dan hambatan cuaca sudah menimbulkan kerugian besar bagi pengusaha;
- b) Jembatan Selat Sunda juga dapat dimanfaatkan sebagai prasarana untuk pemasangan pipa bahan cair dan gas, jaringan kabel dan serat optik, serta Pusat Pembangkit Tenaga Listrik Pasang-Surut Gelombang Laut.

Jembatan Selat Sunda terletak pada bagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) maka lebar dan tinggi kolom jembatan juga perlu mempertimbangkan jenis dan ukuran kapal terbesar di dunia, untuk peti kemas, penumpang maupun kapal induk sekelas Nimitz Class dan SS Enterprise. Persyaratan geometri dan kriteria desain khusus perlu memperhatikan rencana pembangunan rel kereta api di atasnya. Aspek teknis yang turut dipertimbangkan dalam pemilihan rute dan konfigurasi jembatan adalah aspek geologi, sesar, kontur dasar laut, kegempaan, vulkanologi dan tsunami. Selain itu, kondisi lingkungan laut dan cuaca,

tata guna lahan dan dampak lingkungan, tinggi ruang bebas dan bentang tengah jembatan, lebar dan tinggi dek jembatan, serta aerodinamika dan aerolastik jembatan.

2) Jangkauan Logistik

Beberapa dampak jangkauan logistik akibat dari lintasan Pembangunan Jembatan Selat Sunda terhadap Wilayah di sekitarnya, antara lain:

- a) Mempermudah pergeseran pembangunan kegiatan industri yang terkonsentrasi di Pulau Jawa dapat didistribusikan ke Pulau Sumatera;
- b) Membuat lahan pertanian di Sumatera yang lokasinya lebih jauh dari Jakarta dapat dikembangkan sebagai pemasok hasil tani untuk Pulau Jawa;
- c) Mempermudah berkembangnya Kegiatan Ekonomi Utama pada masing-masing kaki jembatan, seperti: resor pariwisata Tanjung Lesung (1.500 ha), kawasan sekitar Peti Kemas Bojonegara (500 ha) dan kawasan industri di Cilegon, serta kawasan industri dan pergudangan di Lampung;
- d) Dengan adanya akses Jembatan Selat Sunda (JSS), pengaruh kedua pulau ini pada geoekonomi dunia akan sangat signifikan. Terutama terhadap sektor industri jasa pariwisata dan transportasi lintas ASEAN bahkan Asia-Australia, termasuk akses ekonomi dengan Semenanjung Asia Tenggara (Thailand, Malaysia, Singapura). Peta geoekonomi industri pariwisata yang difokuskan pada 12 Destinasi Pariwisata Nasional akan berubah dengan dihubungkannya kawasan telah berkembang Pulau Sumatera dan kawasan sangat berkembang Pulau Jawa-Bali.

Untuk persiapan dan percepatan pembangunan Jembatan Selat Sunda, perlu diperhatikan:

1. Percepatan pelaksanaan Peraturan Presiden 86 Tahun 2011 tentang Pengembangan Kawasan Strategis dan Infrastruktur Selat Sunda untuk menjadi payung hukum yang mengatur pembangunan Jembatan Selat Sunda, dan mengamankan kepentingan publik dan nasional Indonesia, termasuk peluang menggunakan skema *Public Private Partnership* yang melibatkan pemerintah provinsi terkait, BUMN, BUMD, dan mitra strategis;
2. Penyiapan prosedur untuk badan atau tim yang melakukan *Feasibility Study* (FS) secara komprehensif dalam menetapkan harga, besar dan batas konsesi yang dinegosiasikan termasuk, besaran dan jangka waktu berlakunya konsesi. Termasuk kelayakan ekonomis atas pertambahan nilai Jembatan Selat Sunda dibandingkan menggunakan angkutan ferry yang optimal dan didukung pelabuhan yang lebih baik;
3. Melengkapi Jembatan Selat Sunda dengan infrastruktur pendukung kawasan seperti: pembangunan Jalan Tol Panimbang – Serang, Bandara Banten Selatan, penyelesaian Pelabuhan Petikemas

Bojonegara (500 ha), dan Pembangunan Jalan Tol Cilegon – Bojonegara (14 km);

4. Mengantisipasi pengaruh pada pola pemanfaatan ruang dan struktur ruang kegiatan di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera terutama pada kawasan yang terpengaruh secara langsung oleh Jembatan Selat Sunda. Pengaruh pada pola pemanfaatan ruang dan struktur ruang tersebut harus mempertimbangkan kawasan-kawasan lindung pada RTRWN (Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008).

Fungsi kawasan andalan yang terkait dengan Selat Sunda adalah Kawasan Andalan Laut Krakatau dan sekitarnya yang berfungsi sebagai: perikanan, pertambangan dan pariwisata dan Kawasan Bojonegara-Merak- Cilegon yang berfungsi sebagai: industri, pariwisata, pertanian, perikanan dan pertambangan.

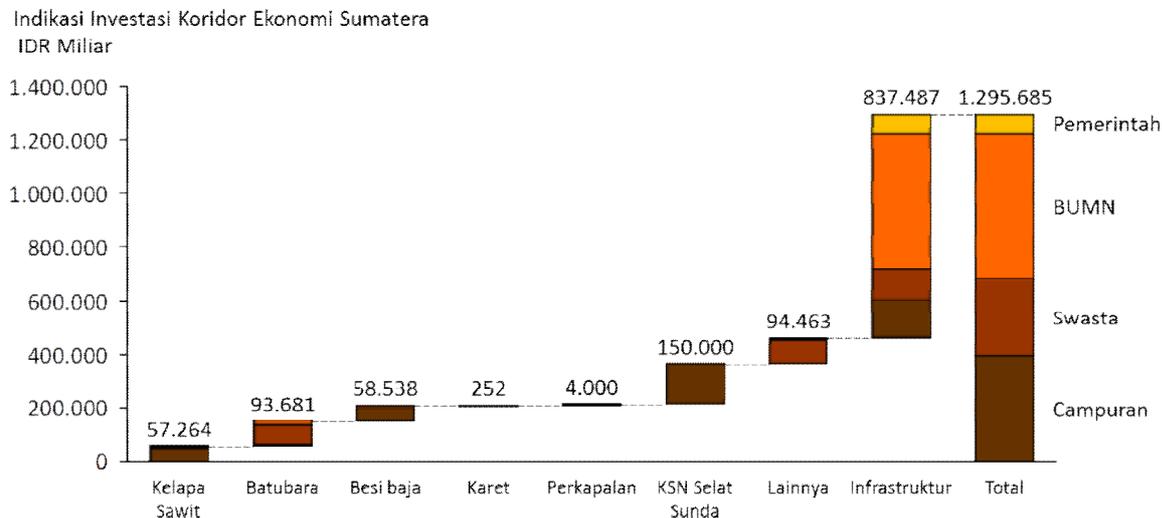
i. Kegiatan Ekonomi Lain

Selain Kegiatan Ekonomi Utama yang menjadi fokus Koridor Ekonomi Sumatera di atas, di koridor ini juga terdapat beberapa kegiatan yang dinilai mempunyai potensi pengembangan, seperti Pertanian Pangan, Pariwisata, Migas, Perakayuan, dan Perikanan. Adapun untuk kegiatan ekonomi pariwisata telah ditetapkan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung di Provinsi Banten. Selain itu, di Lampung Selatan juga dikembangkan kegiatan pariwisata berbasis konservasi alam yang meliputi konservasi hutan, satwa dan cagar alam laut, dan eko-wisata yang dimaksudkan untuk mempertahankan kelestarian alam Koridor Ekonomi Sumatera yang kaya akan keanekaragaman hayati. Kegiatan-kegiatan tersebut diharapkan dapat juga berkontribusi di dalam pengembangan Koridor Ekonomi Sumatera secara menyeluruh.

2. Investasi

Terkait dengan Pembangunan Koridor Ekonomi Sumatera teridentifikasi rencana investasi baru untuk Kegiatan Ekonomi Utama Batubara, Besi Baja, Karet, Kelapa Sawit, Perkapalan, Kawasan Strategis Nasional (KSN) Selat Sunda, serta infrastruktur pendukung sebesar sekitar IDR 1.295.685 Miliar.

Gambar 3.B.22:
Jumlah Investasi di Koridor Ekonomi Sumatera

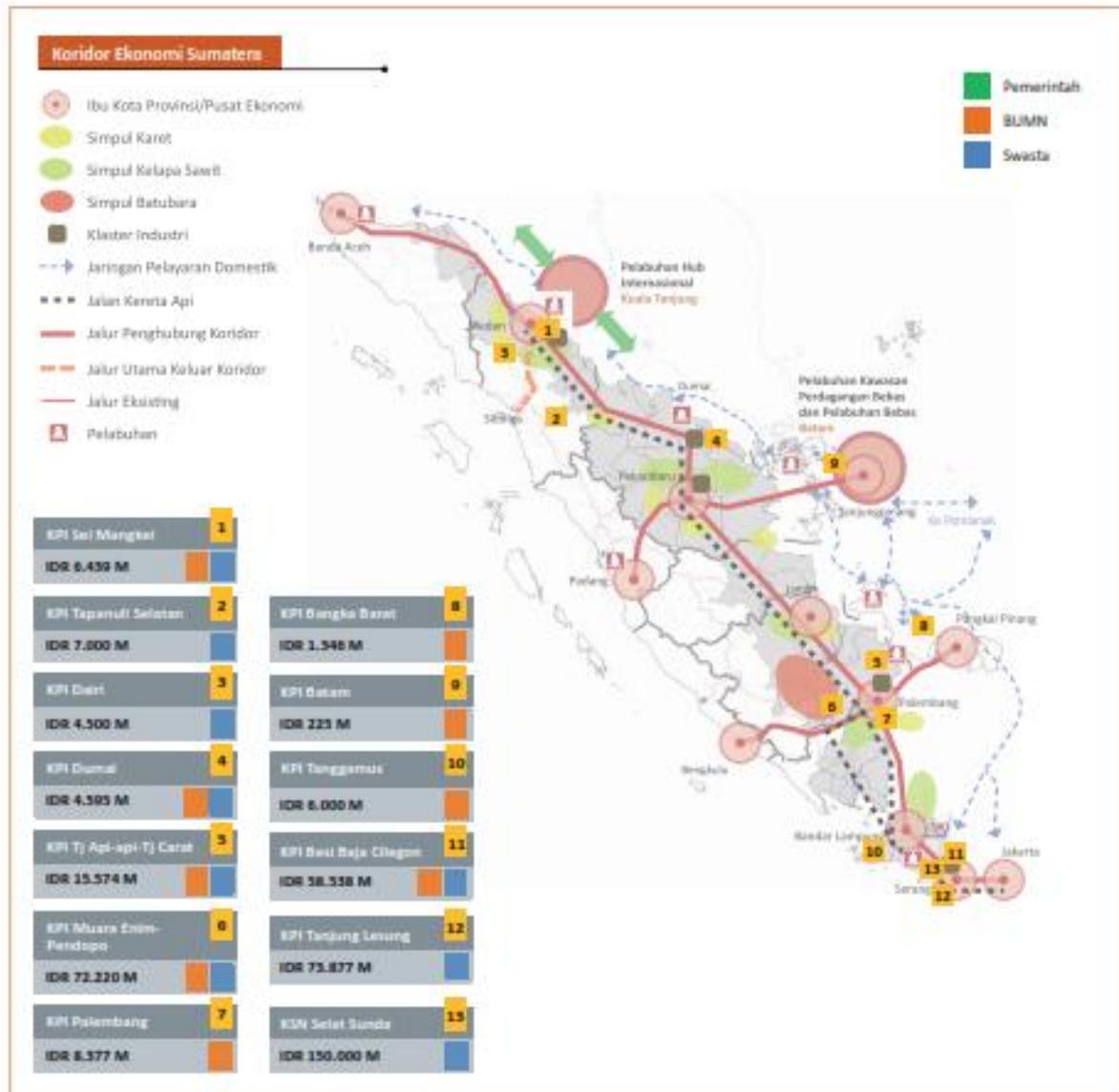


Sumber
: Analisa Tim, 2013

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

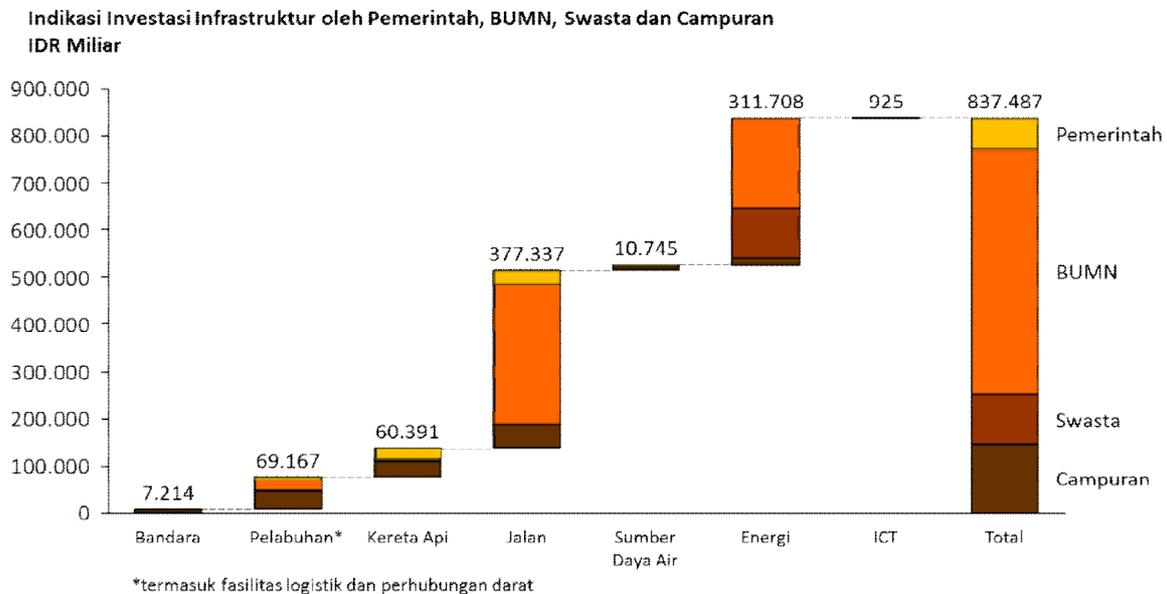
Di samping investasi tersebut, terdapat pula beberapa investasi untuk kegiatan yang bukan menjadi Kegiatan Ekonomi Utama di Koridor Ekonomi Sumatera, tetapi menjadi bagian dari 22 Kegiatan Ekonomi Utama seperti Pariwisata, Migas, serta Perakayuan dengan jumlah investasi sebesar IDR 81.392 Miliar. Selain itu ada pula investasi dari beberapa kegiatan di luar 22 Kegiatan Ekonomi Utama yang dikembangkan di MP3EI sebagai kegiatan ekonomi lainnya, seperti emas, perak, timbal, seng dan timah dengan jumlah investasi sebesar IDR 13.371 Miliar.

Gambar 3.B.23:
Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Sumatera



Gambar 3.B.24:

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



Sumber: Analisa Tim, 2013

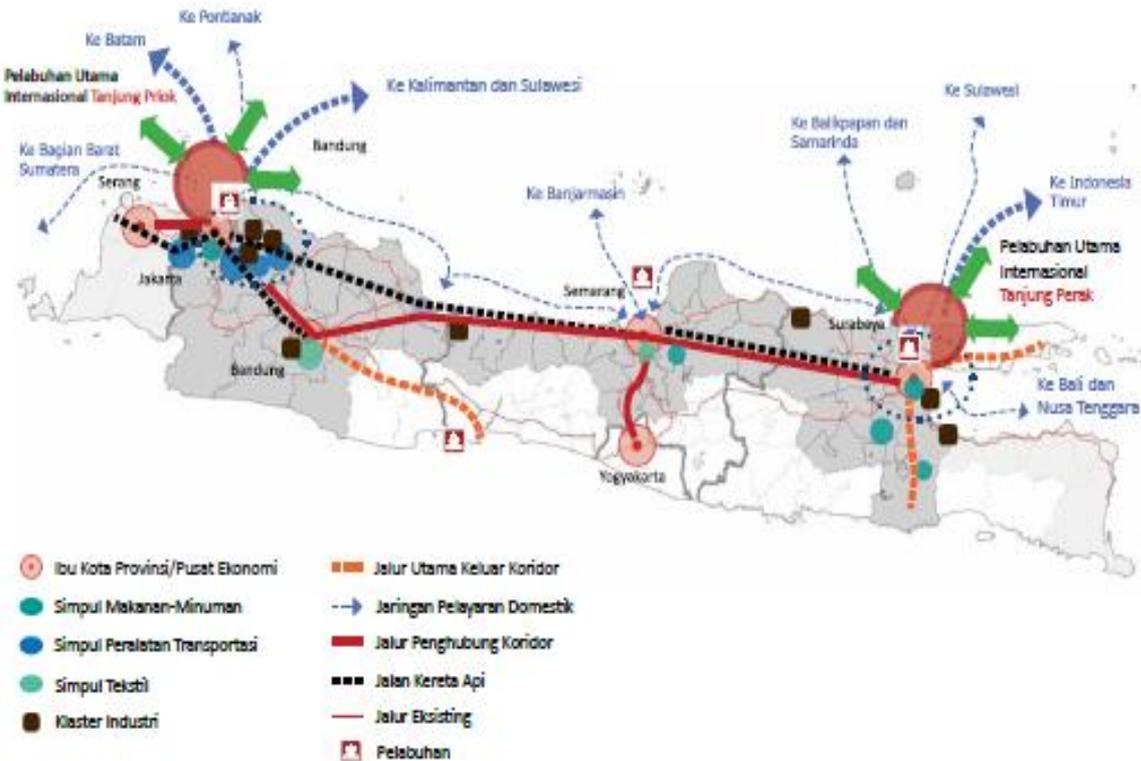
Dalam jangka panjang, pengembangan di Koridor Ekonomi Sumatera diarahkan pada enam Kegiatan Ekonomi Utama pengembangan koridor yaitu Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit, Karet, Batubara, Perkapalan, Besi Baja, dan Kawasan Strategis Nasional Selat Sunda. Untuk mendukung pengembangan setiap Kegiatan Ekonomi Utama tersebut diperlukan upaya peningkatan konektivitas, seperti pembangunan jalan raya dan jalur rel kereta api lintas timur, dari Banten Utara sampai Aceh di ujung barat-laut. Penguatan konektivitas di Koridor Ekonomi Sumatera juga dilakukan pada konektivitas intra koridor (konektivitas di dalam koridor), konektivitas antar koridor (dari dan ke koridor), serta konektivitas internasional (konektivitas koridor dengan dunia internasional).

Dalam pengembangan Koridor Ekonomi Sumatera, pembangunan struktur ruang di provinsi diarahkan untuk memahami pola pergerakan dari kebun (karet dan sawit), dan tambang batubara sebagai Kegiatan Ekonomi Utama menuju tempat pengolahan dan atau kawasan industri yang selanjutnya menuju pelabuhan. Maka di setiap provinsi, penentuan prioritas dan kualitas pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan, kereta api, pelabuhan dan bandar udara diarahkan untuk melayani angkutan barang untuk menunjang Kegiatan Ekonomi Utama.

Di samping itu, mengingat Pulau Sumatera bagi Indonesia adalah gerbang di sisi barat, maka Hub Internasional berupa pelabuhan utama bagi

pelayaran internasional perlu ditetapkan di pantai timur Pulau Sumatera. Terkait dengan hal ini maka Pelabuhan Kuala Tanjung dinilai dapat memenuhi syarat sebagai alternatif Pelabuhan Hub Internasional di sisi barat Indonesia. Pelabuhan utama yang berfungsi sebagai Hub Internasional di sisi barat menjadi penting untuk membuka dan memperbesar peluang pembangunan di luar Jawa dan pada saat yang sama mengurangi beban Pulau Jawa.

<h2 style="margin: 0;">Koridor Ekonomi Jawa</h2>	<p>Tema Pembangunan: <i>Pendorong Industri dan Jasa Nasional</i></p>	<p>Terdiri dari 5 Pusat Ekonomi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jakarta • Bandung • Semarang • Yogyakarta • Surabaya 	<p>Kegiatan Ekonomi Utama:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Makanan-Minuman • Tekstil • Peralatan Transportasi • Perkapalan • Telekomika • Alutsista • Jabodetabek Area
--	---	--	---



C. Koridor Ekonomi Jawa

1. Overview Koridor Ekonomi Jawa

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

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

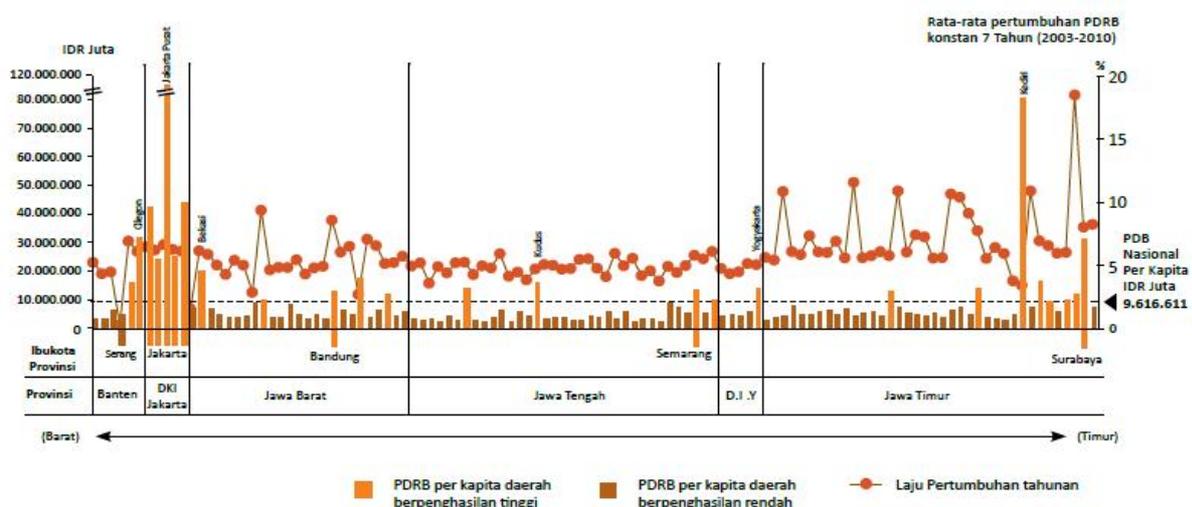
Koridor Ekonomi Jawa memiliki beberapa hal yang harus dibenahi, antara lain:

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

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

Gambar 3.C.1

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



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

Daya Dukung Wilayah

Air. Ketersediaan air di Koridor Ekonomi Jawa sebesar $39\text{km}^3/\text{tahun}$, namun dengan total populasi mencapai 60 persen dari total populasi nasional dan juga kontribusi terhadap PDRB nasional sebesar 60 persen, menyebabkan kebutuhan air di Koridor Ekonomi Jawa sangat tinggi. Hal ini mengakibatkan Koridor Ekonomi Jawa ataupun Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara mengalami defisit air sebesar $69,3\text{ km}^3/\text{tahun}$. (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011).

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

Kesehatan. Angka harapan hidup masyarakat di Koridor Ekonomi Jawa (70,1 tahun) berada di atas rata-rata nasional (69,4 tahun), walaupun Banten masih berada di bawah rata-rata nasional. Parameter lainnya, seperti kasus TBC yang ditemui di Koridor Ekonomi Jawa mencapai 45 persen dari total kasus TBC di Indonesia. (Kementerian Kesehatan, 2011).

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

a. Makanan dan Minuman

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

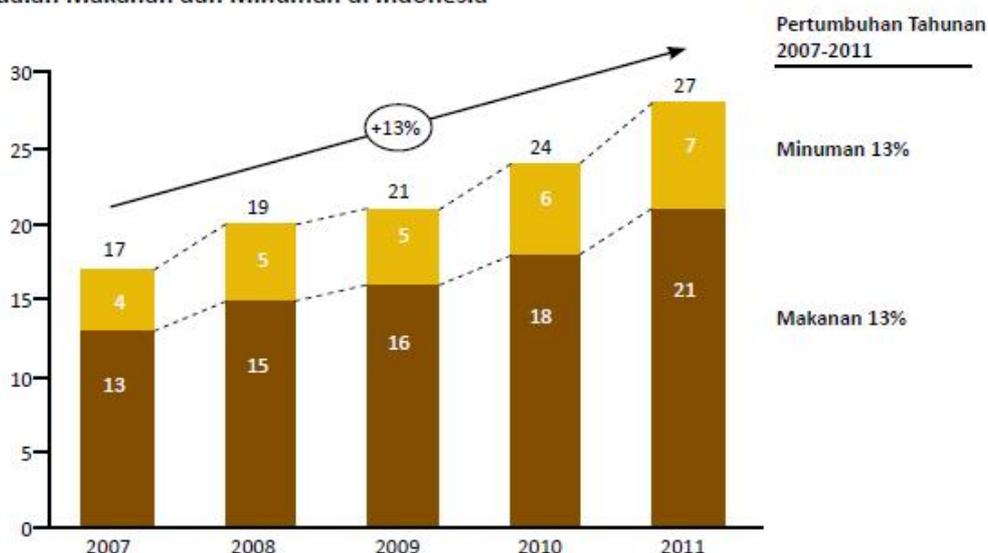
terjadi peningkatan sebesar 3,28 persen dibandingkan dengan tahun 2009.

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

Gambar 3.C.2

Total Penjualan Makanan dan Minuman di Indonesia

Total Penjualan Makanan dan Minuman di Indonesia



Sumber : Euromonitor, 2013

Produksi industri makanan dan minuman menyumbang sekitar 3,9 persen dari total produksi manufaktur di Koridor Ekonomi Jawa. Besarnya produksi yang dihasilkan oleh industri makanan dan minuman tidak terlepas dari banyaknya investasi yang terealisasikan untuk industri tersebut. Antara tahun 2011 sampai 2014, investasi pada industri makanan dan minuman ditargetkan untuk mencapai IDR 14.642 Miliar.

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

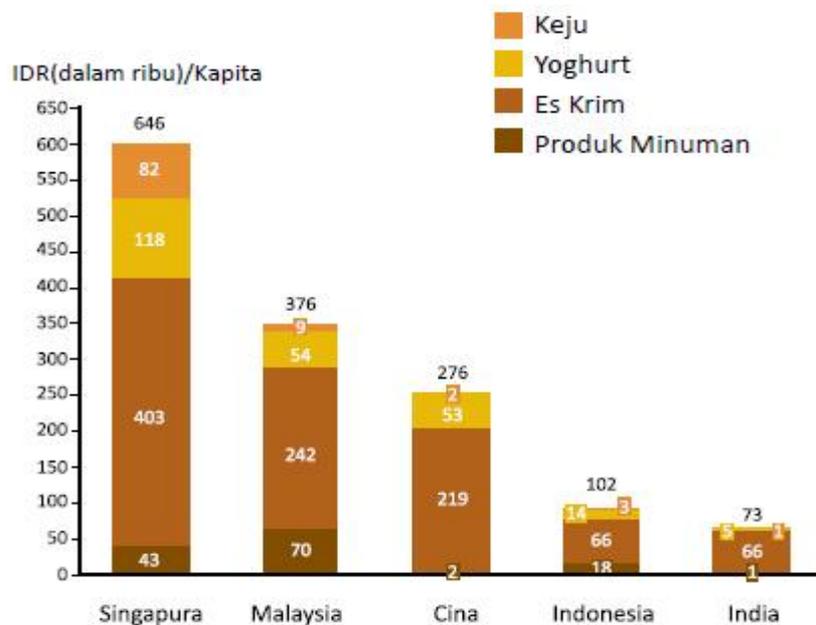
Walaupun industri makanan dan minuman tumbuh dalam beberapa tahun terakhir, namun terdapat tantangan dalam penyediaan infrastruktur, sumber daya manusia, dan regulasi. Hal ini menghambat industri makanan dan minuman tumbuh dengan optimal sesuai potensinya. Salah satu regulasi yang dianggap cukup menghambat

pertumbuhan industri makanan dan minuman adalah pengenaan tarif Bea Masuk Produk terhadap produk makanan dan minuman seperti produk yang berasal dari tepung beras, kentang, susu, dan cokelat, yang lebih rendah dibandingkan dengan tarif Bea Masuk dari bahan bakunya sendiri.

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

Gambar 3.C.3

Konsumsi Produk Susu di Indonesia



Sumber : Euromonitor, 2013

Strategi yang perlu dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:

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

1) Regulasi dan Kebijakan

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

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

2) Konektivitas (Infrastruktur)

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

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

3) SDM dan IPTEK

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

- a) Penarikan sumber daya manusia yang berkualitas dari dalam dan luar negeri;

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

b. Tekstil

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

Gambar 3.C.4:
Penyerapan Tenaga Kerja untuk
Setiap Rantai Nilai Kegiatan
Utama Tekstil



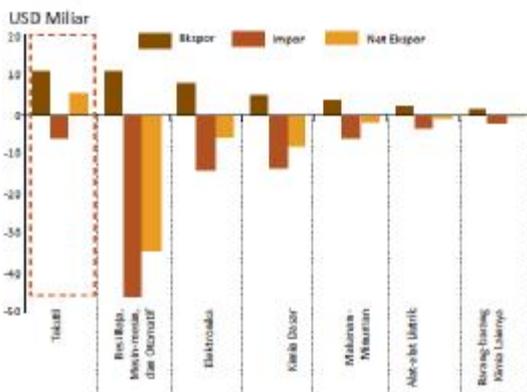
Gambar 3.C.5:
Persentase Perusahaan Tekstil
Berdasarkan Ukuran



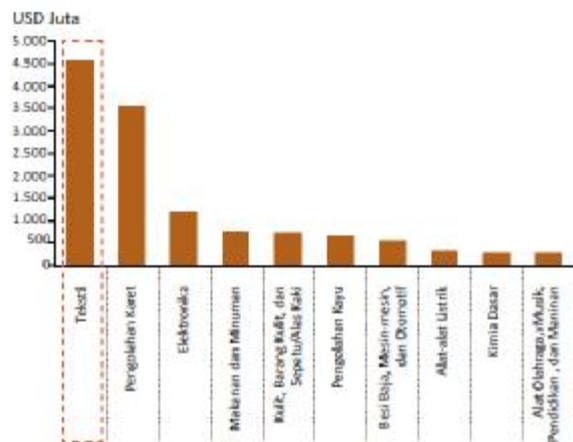
Industri tekstil juga merupakan salah satu sumber devisa yang penting sebagai satu-satunya industri manufaktur non-migas dengan net ekspor positif. Produk tekstil juga merupakan komoditi ekspor terbesar Indonesia ke Amerika Serikat.

Gambar 3.C.6
Sepuluh Besar Ekspor ke US Berdasarkan Nilai Tahun 2011

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



10 Besar Komoditi Ekspor Indonesia ke US (2011)

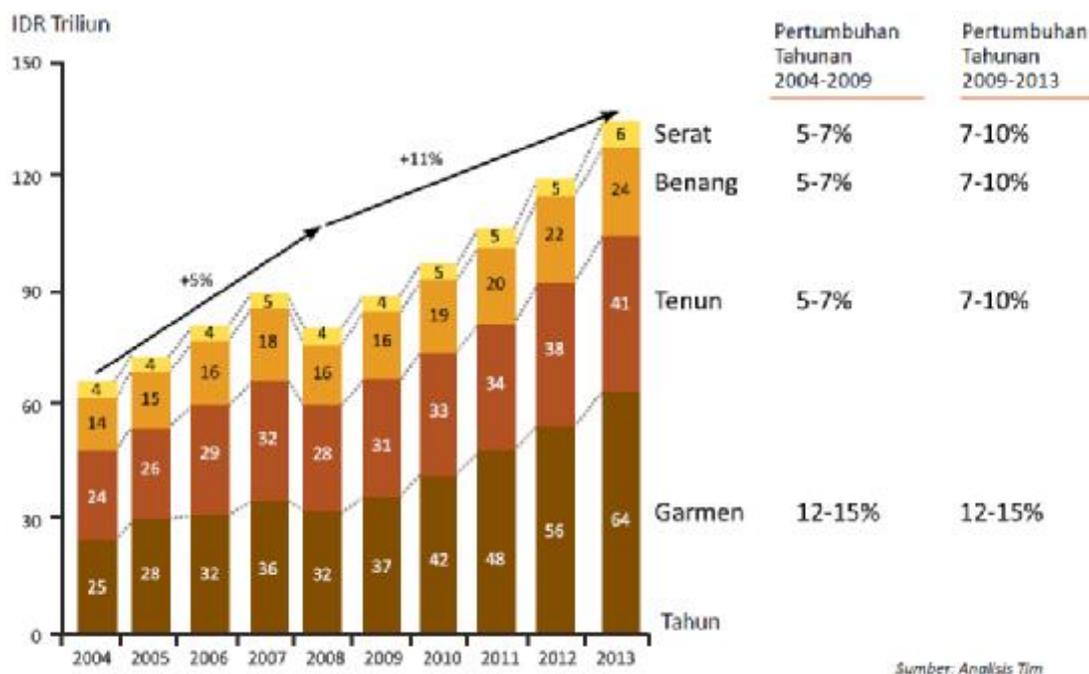


Sumber: Kemenperin, 2013

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

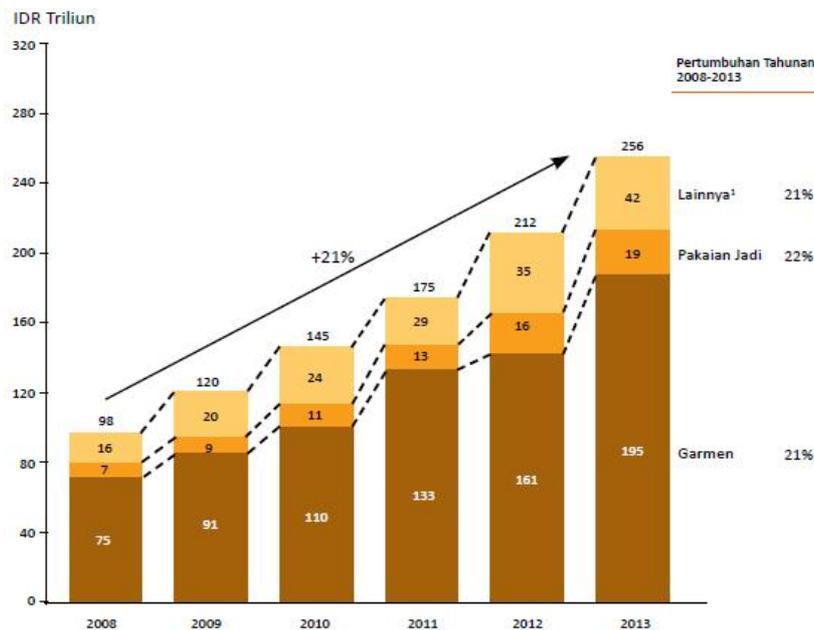
Sementara, kontribusi produk tekstil terhadap PDB nasional cukup signifikan, yaitu sebesar 1,93 persen pada tahun 2011, dan pada triwulan I tahun 2012 mencapai 1,86 persen, produk tekstil diperkirakan dapat terus meningkat di masa yang akan datang.

Gambar 3.C.7
Perkiraan Pertumbuhan Industri Tekstil



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

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



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

Sumber: Euromoni

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

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

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

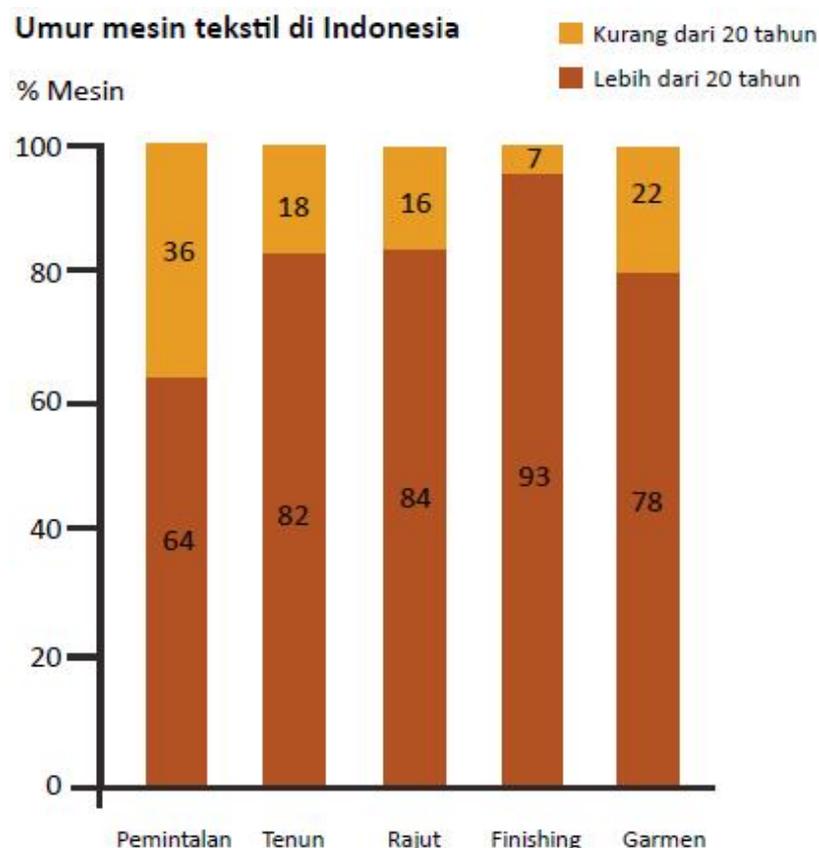
Disamping beberapa faktor penghambat pengembangan industri tekstil tersebut di atas, kondisi peralatan industri tekstil juga mempengaruhi produktivitas tekstil selama ini, dimana mayoritas alat tekstil yang dimiliki sudah berusia lebih dari 20 tahun.

Dalam mengembangkan kegiatan ekonomi ini, perlu dikembangkan strategi agar dapat menangkap kembali pasar domestik dan meningkatkan nilai ekspor dengan menguatkan peran Indonesia sebagai negara tujuan penghasil produk tekstil. Di samping itu juga terdapat

peluang untuk memperkuat posisi dalam rantai nilai dari hulu (produksi bahan mentah) hingga hilir (desain-produksi garmen) sehingga tercipta integrasi vertikal serta dapat meningkatkan daya saing.

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

Gambar 3.C.9
Umur Mesin Tekstil di Indonesia (Tahun 2006)



Sumber: Kementerian Perindustrian, 2006, Analisis Tim

1) Regulasi dan Kebijakan

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

- a) Peningkatan kerja sama bilateral dengan negara pengimpor tekstil, hal ini didukung oleh adanya kebijakan dibanyak negara yang membatasi impor yang didominasi oleh negara tertentu;

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

2) Konektivitas (Infrastruktur)

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

- a) Peningkatan penyediaan produksi dan kelayakan harga listrik (yang dapat bersaing dengan harga listrik di Cina dan Vietnam);
- b) Peningkatan efisiensi waktu angkut (waktu *turn around* kapal) melalui pelabuhan-pelabuhan utama, seperti: Jakarta, Semarang, dan Surabaya;
- c) Penurunan biaya angkut (*Terminal Handling Charge*), agar lebih rendah jika dibandingkan Singapura, Filipina, Malaysia, dan Thailand;
- d) Peningkatan akses jalan tol (menuju tol Cikampek di Purwakarta, dan Pelabuhan Tanjung Priok);
- e) Fasilitas Karantina di pelabuhan belum optimal sehingga menimbulkan tingginya biaya terkait Surat Edaran Balai Besar Karantina Tumbuhan Tanjung Priok Nomor: 530 b/KT-270/ L.3.A.2.003.00/09/06, Perihal: Tata Cara Pindah Lokasi Barang Impor.

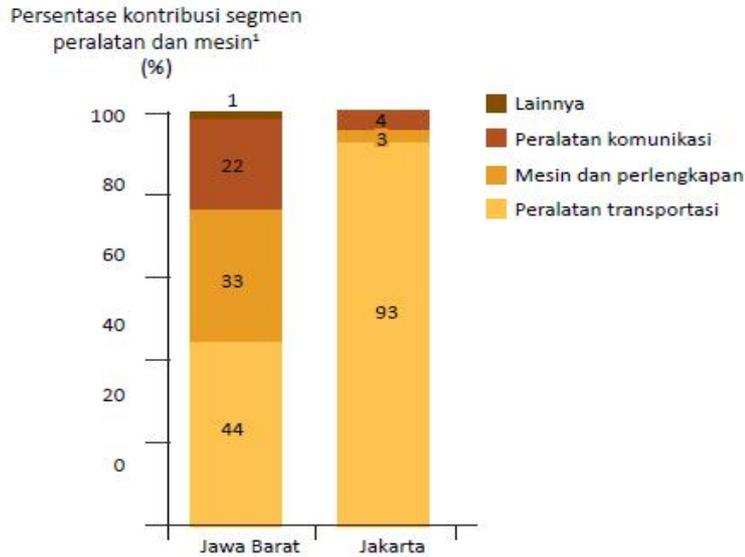
3) SDM dan IPTEK

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

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

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

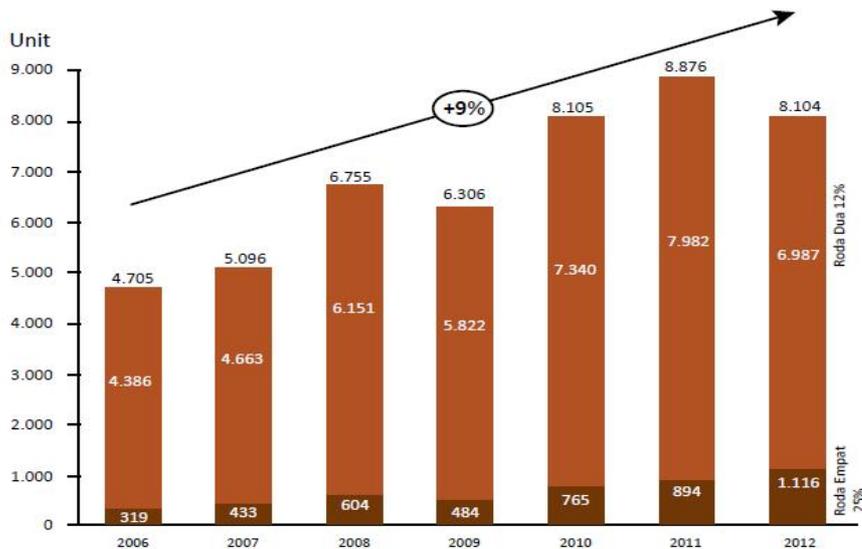
Gambar 3.C.10
 Persentase Kontribusi Segmen Peralatan dan Mesin di Jakarta dan Jawa Barat



Sumber: BPS, Analisis Tim

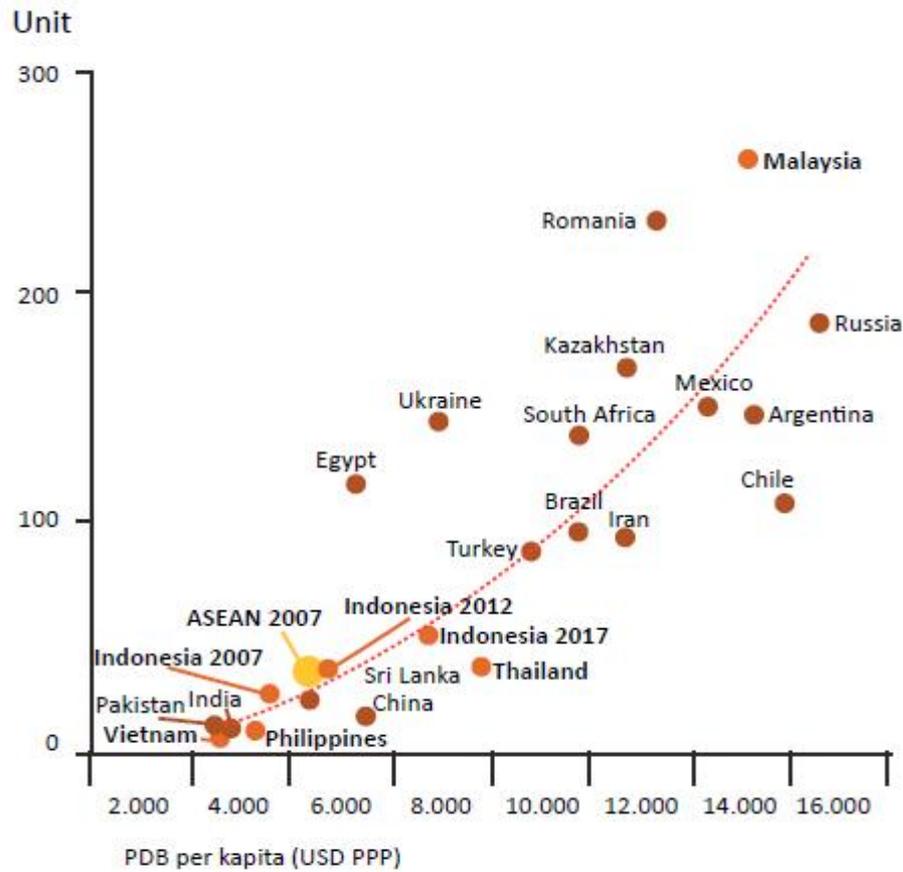
Sebagai contoh, 93 persen dari kegiatan ekonomi peralatan dan mesin di Jakarta datang dari segmen peralatan transportasi. Industri peralatan transportasi terkonsentrasi dan membentuk *hub* utama produksi peralatan transportasi di Jakarta, Bogor, Bekasi, dan Karawang (*Greater Jakarta*).

Gambar 3.C.11
 Nilai Penjualan Kendaraan Bermotor



Sumber: AISI dan Gaikindo, 2013

Gambar 3.C.12
Kepemilikan Mobil per 1.000 orang

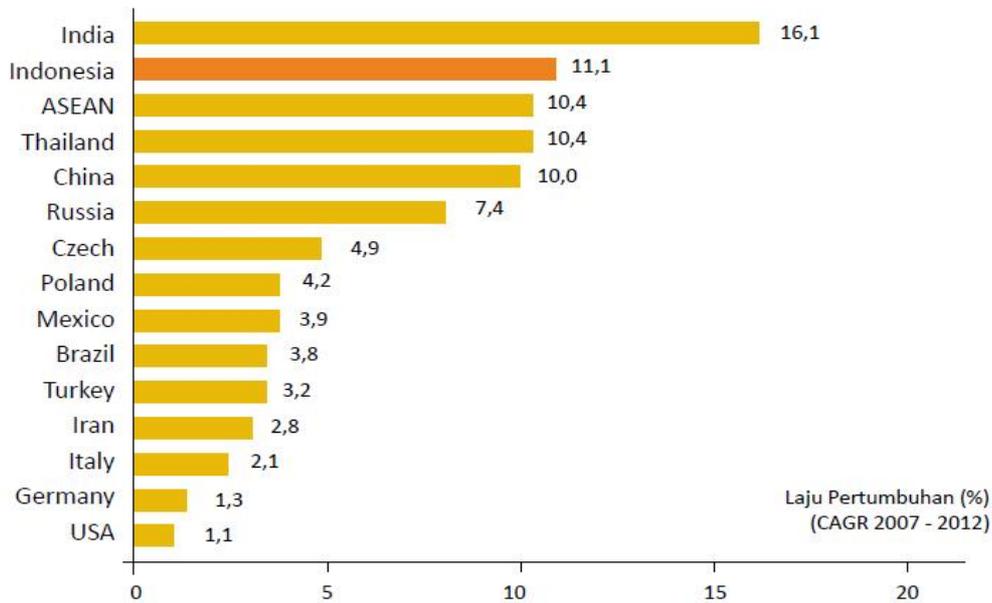


Catatan: Data dikumpulkan untuk negara-negara dengan PPP per kapita , USD 15,000; negara-negara ASEAN termasuk Indonesia, Thailand, Malaysia, Filipina, dan Vietnam

Sumber: Euromonitor; Data Konsultan; AISI; Analisis Tim

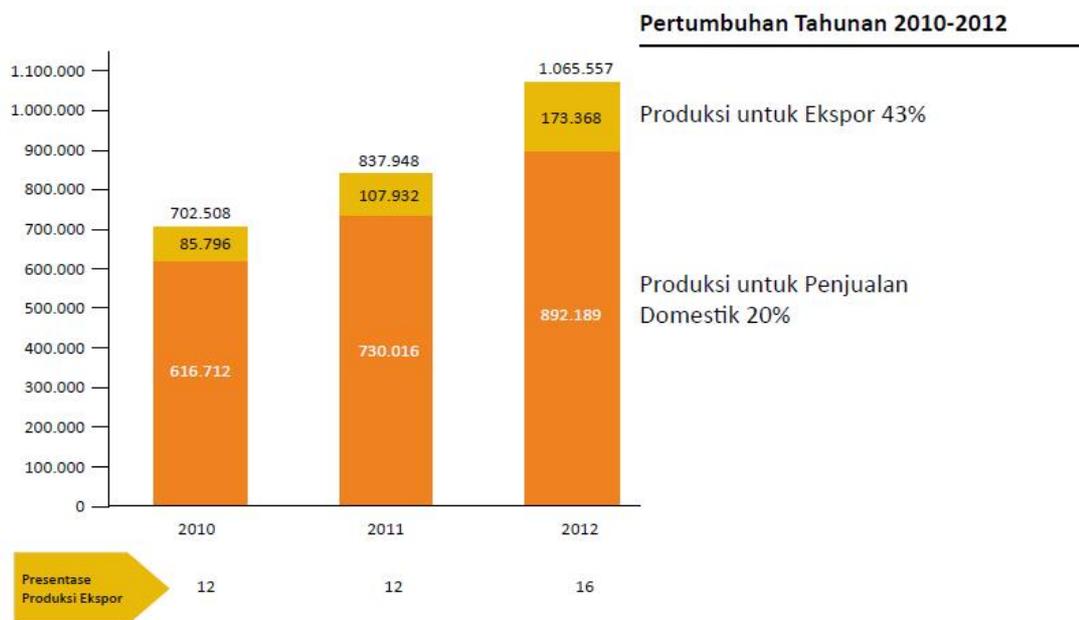
Industri peralatan transportasi berpeluang besar untuk tetap berkembang, karena kepemilikan kendaraan di Indonesia saat ini masih rendah dan diperkirakan akan semakin naik seiring dengan meningkatnya PDB. Lebih jauh, penambahan penjualan mobil tersebut diharapkan dapat diikuti oleh pertumbuhan produksi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

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



Sumber: API; Indo

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



Sumber: Gaikindo, 2013

Disamping pasar domestik yang besar, Indonesia juga berpeluang untuk meningkatkan eksportkendaraan. Meskipun produksi untuk ekspor

belum besar dalam beberapa tahun terakhir ini, namun produksi untuk ekspor bertumbuh dua kali lebih cepat daripada penjualan domestik.

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

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

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

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

Strategi yang dilakukan untuk menjawab permasalahan dan tantangan tersebut berupa:

- a. Meningkatkan kapasitas dalam rangkaantisipasi perkembangan pasar domestik dan ekspor tahun 2015 dan 2025, dengan memberikan prioritas investasi industri kendaraan bermotor tertentu dan komponen utamanya periode 2011 – 2014;
- b. Mengembangkan kemampuan rancang bangun kendaraan;
- c. Meningkatkan peran dalam membangun harmonisasi dan standar industri kendaraan bermotor dalam kancah internasional;
- d. Memperbaiki kebijakan insentif investasi;

- e. Memperbaiki kebijakan pengembangan ekspor;
- f. Memperbaiki kebijakan pengembangan pasar domestik.

1) Regulasi dan Kebijakan

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

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

2) Konektivitas (Infrastruktur)

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

- a) Peningkatan kapasitas dan penyediaan tenaga listrik yang memadai untuk menghindari pemadaman berkala dan dapat menurunkan biaya yang tinggi;

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

3) SDM dan IPTEK

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

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

d. Perkapalan

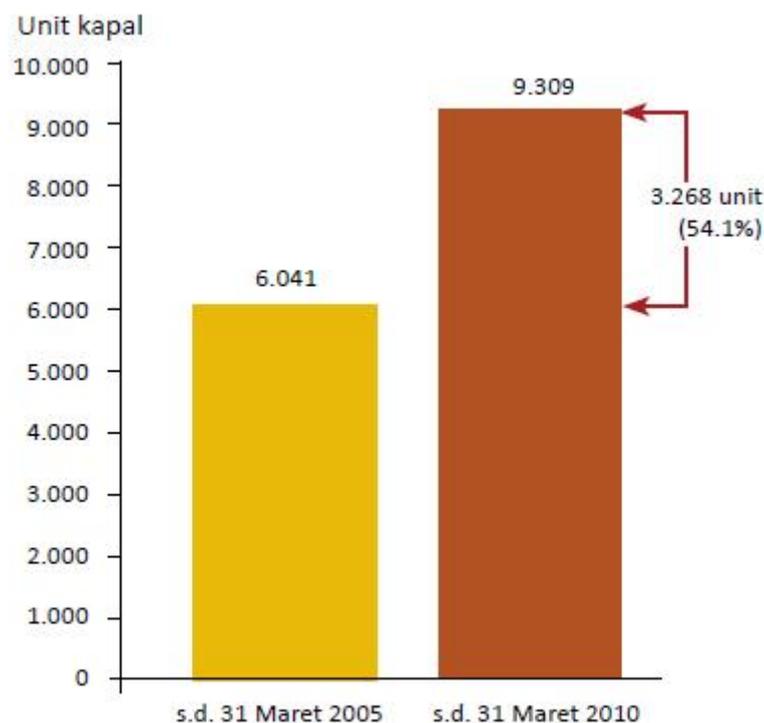
Sebagai negara maritim yang mempunyai wilayah perairan yang cukup luas, Indonesia tentunya memerlukan sarana transportasi kapal untuk menjangkau pulau-pulau dan menghubungkan daratan yang satu ke daratan yang lainnya. Disinilah peran kapal sangat dibutuhkan, tidak hanya sebagai sarana transportasi penumpang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

Dalam kurun waktu lima tahun terakhir, industri perkapalan di Indonesia menunjukkan perkembangan yang cukup baik. Pada bulan Maret 2010, Indonesia telah memiliki armada sebanyak 9.309 unit kapal (11,95 Juta *Gross Tonnage*) atau meningkat sebanyak 3.268 unit kapal

(54,1 persen) dibandingkan dengan bulan Maret 2005 yang hanya memiliki 6.041 unit kapal (5,67 Juta *Gross Tonnage*) (IPERINDO, 2011). Peningkatan ini merupakan dampak dari diberlakukannya asas cabotage yaitu angkutan dalam negeri 100 persen diangkut oleh Kapal Berbendera Indonesia.

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

Gambar 3.C.15
Peningkatan Jumlah Armada Niaga Nasional
Berbendera Indonesia (Posisi Maret 2005 vs Maret 2010)



Sumber: IPERINDO; 2011

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

Strategi yang dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:

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

1) Regulasi dan Kebijakan

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

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

2) Konektivitas (Infrastruktur)

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

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

3) SDM dan IPTEK

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

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

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

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

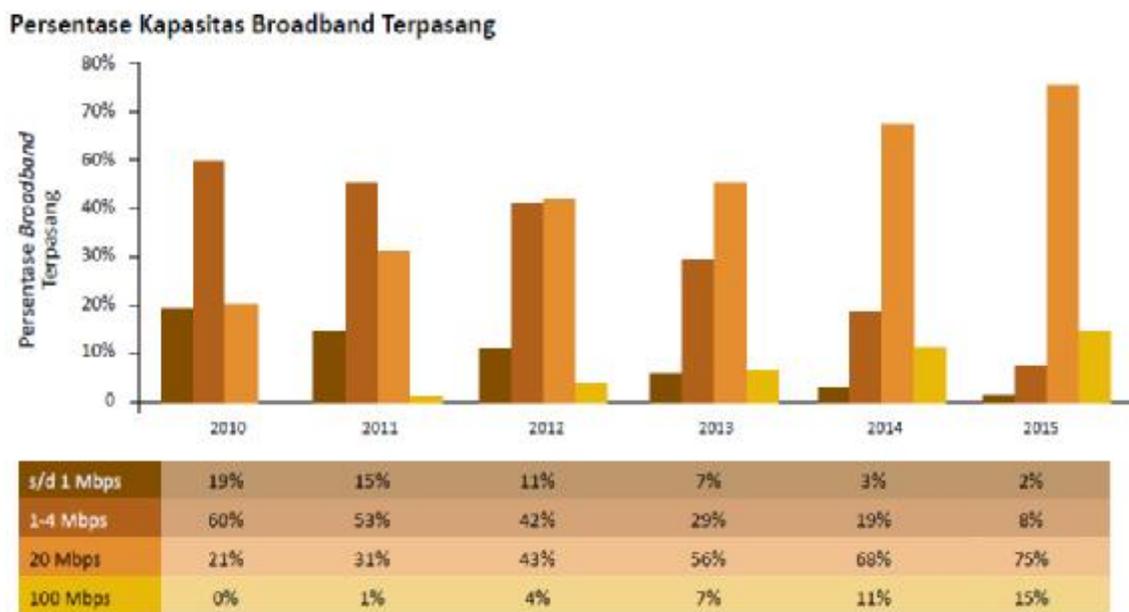
Namun demikian untuk mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi di masa depan, pengembangan infrastruktur telematika perlu disesuaikan dengan kecenderungan internasional dan perkembangan teknologi baru yang tersedia. Untuk itu pemerintah

Indonesia telah menargetkan pembangunan *National Broadband Network* (NBN) dalam kurun waktu 2012 – 2015.

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

Gambar 3.C.16

Target Transformasi Akses Wireline 2010-2015



Sumber: Telkom Indonesia, 2011

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

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

Data Kementerian Komunikasi dan Informatika menunjukkan bahwa perkembangan infrastruktur telematika mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dengan belanja modal (CAPEX) perangkat telematika sekitar IDR 40 Triliun pada kurun waktu 2004 – 2005 dan jumlah ini semakin

meningkat dari tahun ke tahun, terlebih dengan tumbuhnya kebutuhan atas kapasitas *broadband* nasional.

Gambar 3.C.17
Target Layanan Telematika Nasional

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

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

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

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

Dalam hal industri manufaktur perangkat telematika, terdapat keterkaitan antara hulu-hilir. Sektor hulu dari industri manufaktur perangkat telematika ini adalah pengembangan dan inovasi dan pada

sektor hilir merupakan *finished product* berupa perangkat telematika. Perangkat ini tidak hanya terbatas pada *small/hand-held devices*, *base station*, komputer, maupun alat elektronik, melainkan termasuk perangkat penunjang operator telekomunikasi (infrastruktur telekomunikasi).

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

Gambar 3.C.18
Struktur Lapisan Industri Telematika



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

Arus Hulu-Hilir Industri ICT (Kondisi Saat Ini)



Strategi yang dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:

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

1) Regulasi dan Kebijakan

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

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

2) Konektivitas (Infrastruktur)

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

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

3) SDM dan IPTEK

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

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

f. Alutsista

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

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

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

- a. Indonesia memiliki ancaman perbatasan yang cukup tinggi sebagai akibat adanya perbatasan laut dan darat yang cukup luas. Kasus perbatasan di Indonesia sering memicu disharmonisasi hubungan dengan negara tetangga. Bentuk-bentuk pelanggaran yang terjadi sangat kompleks, mulai dari *illegal fishing*, *Illegal mining*, dan *trading*

diantaranya berupa penambangan pasir, penebangan kayu, dan sebagainya;

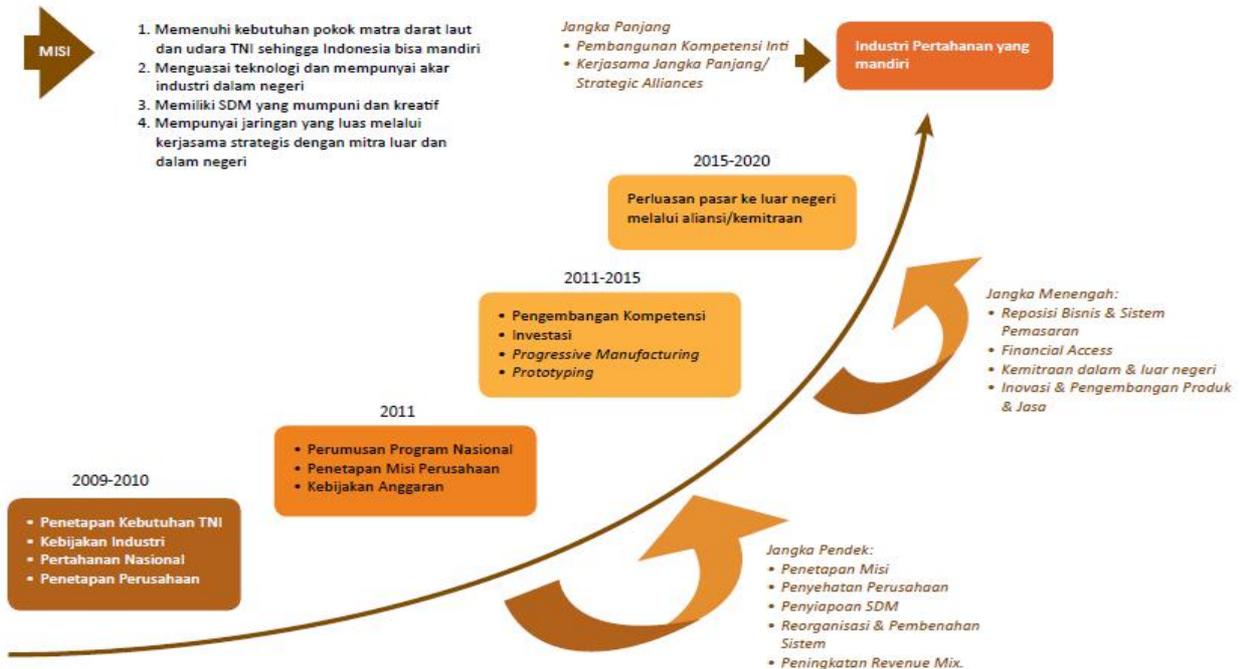
- b. Bentuk-bentuk pelanggaran tersebut menuntut upaya sistematis bangsa dan pemerintah untuk menyelamatkan perairan Indonesia, maupun meningkatkan kemampuan sumber daya untuk memanfaatkan laut Indonesia;
- c. Posisi strategis Indonesia sebagai salah satu poros lalu lintas dunia internasional, menempatkan Indonesia rawan terhadap berbagai ancaman keamanan udara. Isu keamanan udara dengan potensi ancaman di masa mendatang meliputi ancaman kekerasan (pembajakan udara, sabotase obyek vital, teror, dan sebagainya), ancaman pelanggaran udara (penerbangan gelap dan pengintaian terhadap wilayah Indonesia), ancaman sumber daya (pemanfaatan wilayah udara oleh negara lain), dan ancaman pelanggaran hukum melalui media udara (migrasi ilegal dan penyelundupan manusia).

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

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

Gambar 3.C.20

Industri Strategis Pertahanan sampai dengan 2025



1) Regulasi dan Kebijakan

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

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

2) SDM dan IPTEK

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

g. Industri Dirgantara

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

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

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

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

Gambar 3.C.21
Strategi Pengembangan Industri Kedirgantaraan



Tantangan Utama yang dihadapi industri dirgantara Nasional adalah sebagai berikut:

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

1) Regulasi dan Kebijakan

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

- Mengembangkan standardisasi dan komponen penerbangan dengan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan alih teknologi;
- Mengembangkan industri bahan baku dan komponen untuk mendukung industri dirgantara;
- Mengembangkan dan memproduksi pesawat penumpang terutama berkapasitas dibawah 100 penumpang;

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

2) SDM dan IPTEK

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

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

h. Jabodetabek Area

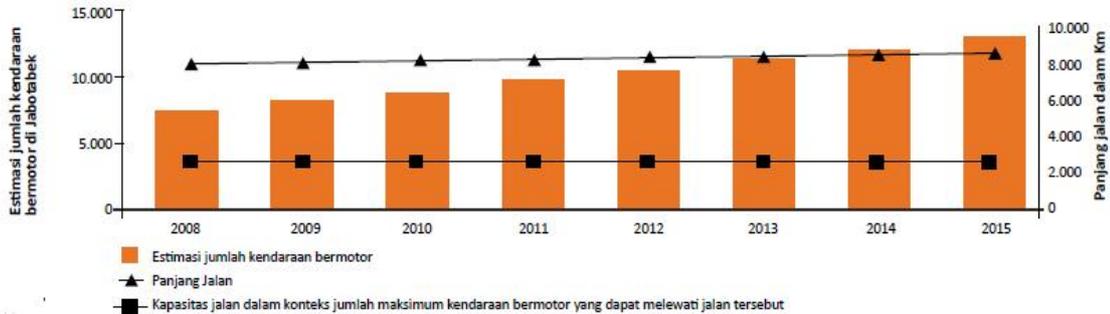
Jabodetabek Area mencakupi 3 provinsi (yaitu DKI Jakarta, Banten, dan Jawa Barat) dan 12 kabupaten/ kota yang mengendalikan sekitar 60 persen aktivitas ekspor-impor nasional serta lebih dari 85 persen pengambilan keputusan yang terkait dengan 85 persen atau lebih masalah-masalah keuangan nasional.

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

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

Gambar 3.C.22

Perbandingan antara Estimasi Jumlah Kendaraan dan Kapasitas Jalan



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

Gambar 3.C.23:

Kapasitas Bandar Udara Yang Sudah Tidak Mencukupi Lagi



Sumber: Analisis Tim, Jakarta Globe

Gambar 3.C.24:

Kapasitas dan Perkiraan Permintaan terhadap Pelabuhan Kontainer di Jakarta



Sumber: Indonesia Shipping Support 2010

Strategi yang dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:

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

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

1) Regulasi dan Kebijakan

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

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

2) Konektivitas (Infrastruktur)

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

- a) Mengembangkan Bandar Udara Soekarno Hatta;
- b) Mengembangkan Pelabuhan Tanjung Priok;
- c) Mengembangkan jaringan transportasi massal kereta api dari kawasan pinggiran ke kawasan pusat metropolitan dan didalam kawasan pusat metropolitan;

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

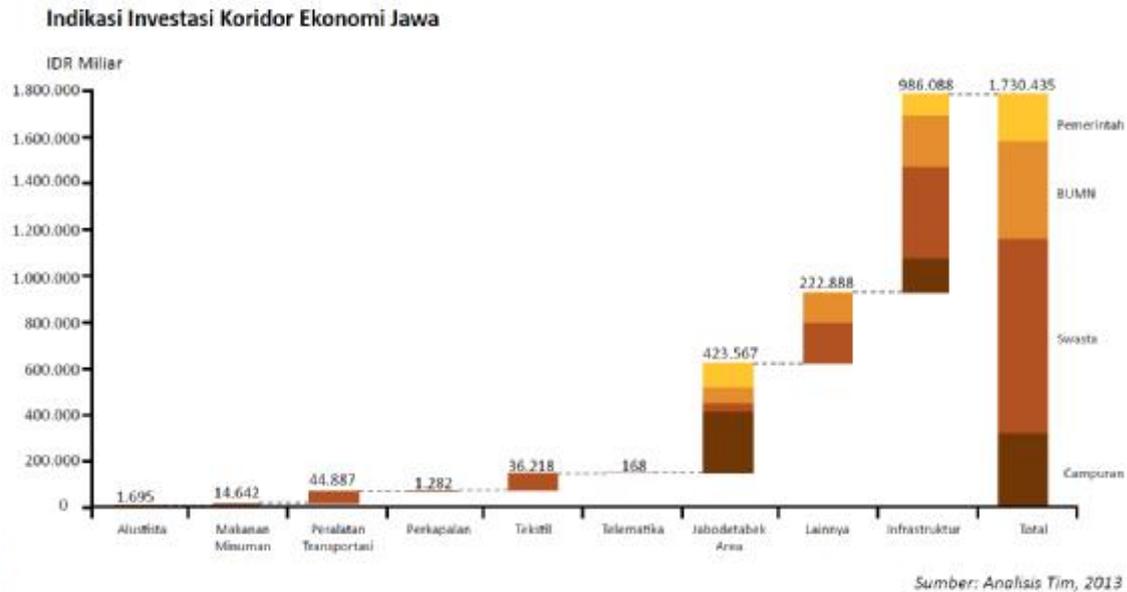
Selain Kegiatan Ekonomi Utama yang menjadi fokus Koridor Ekonomi Jawa di atas, terdapat beberapa kegiatan yang dinilai mempunyai potensi pengembangan, seperti Semen, Besi Baja, Tembaga, dan Migas serta Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Kegiatan-kegiatan tersebut diharapkan dapat juga berkontribusi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

2. Investasi

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

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

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

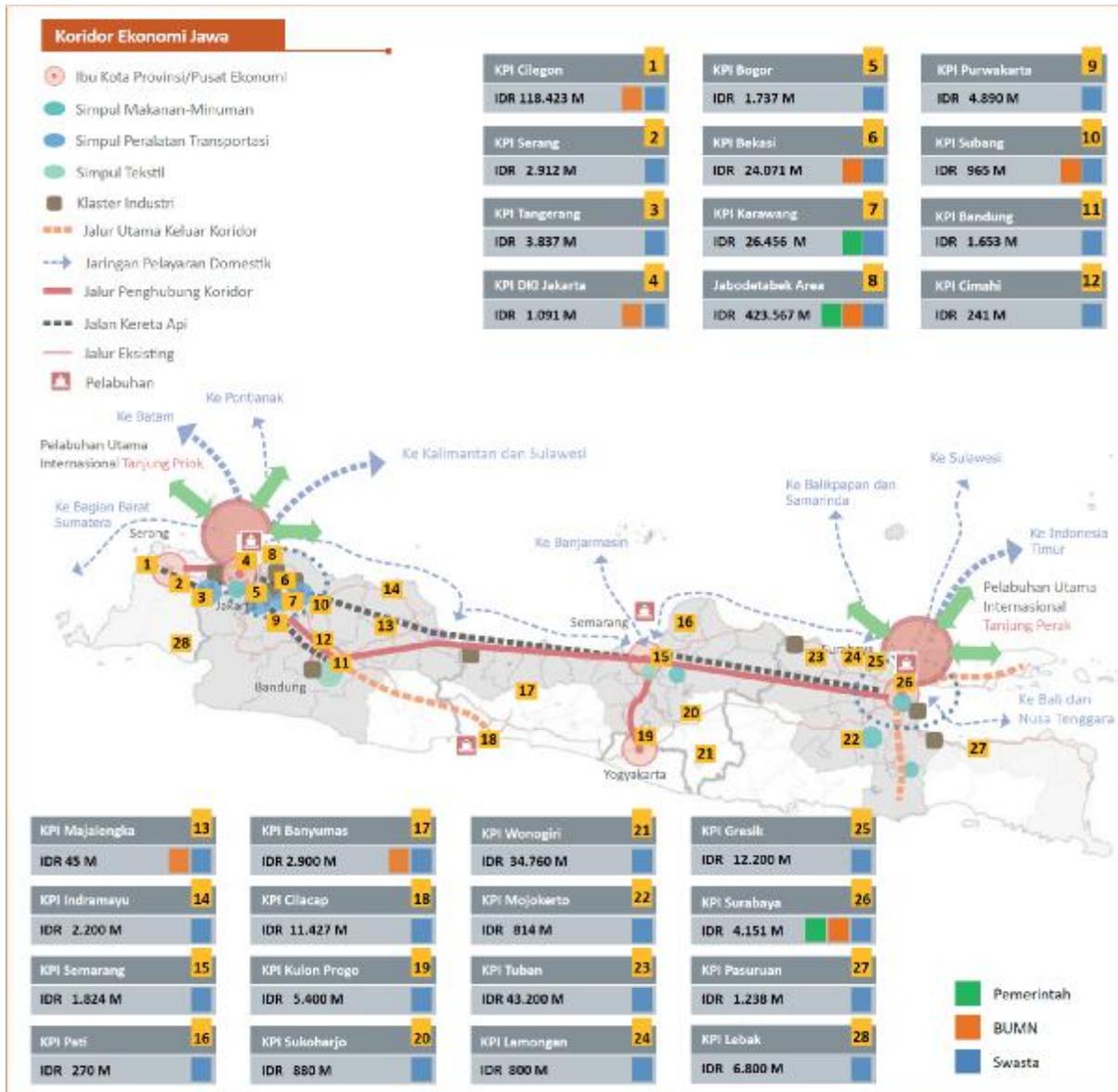


Indikasi investasi yang berhasil diidentifikasi tersebut dihimpun dari dana Pemerintah, BUMN, dan Swasta serta campuran dari ketiganya.

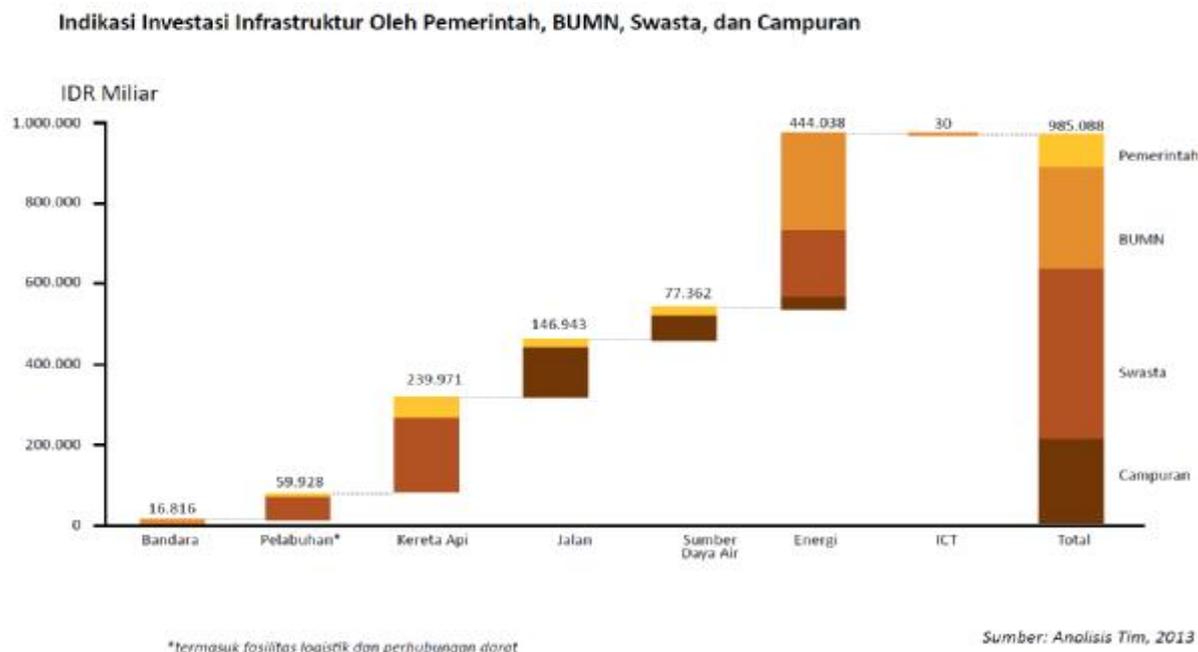
Di samping investasi di atas, ada pula beberapa investasi untuk kegiatan yang bukan menjadi Kegiatan Ekonomi Utama di Koridor Ekonomi Jawa, tetapi menjadi bagian dari 22 Kegiatan Ekonomi Utama seperti, Besi Baja, Tembaga, dan Pariwisata yang difokuskan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)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

Gambar 3.C.26

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Jawa



Gambar 3.C.27
Indikasi Investasi Infrastruktur oleh Pemerintah,
BUMN, Swasta, dan Campuran

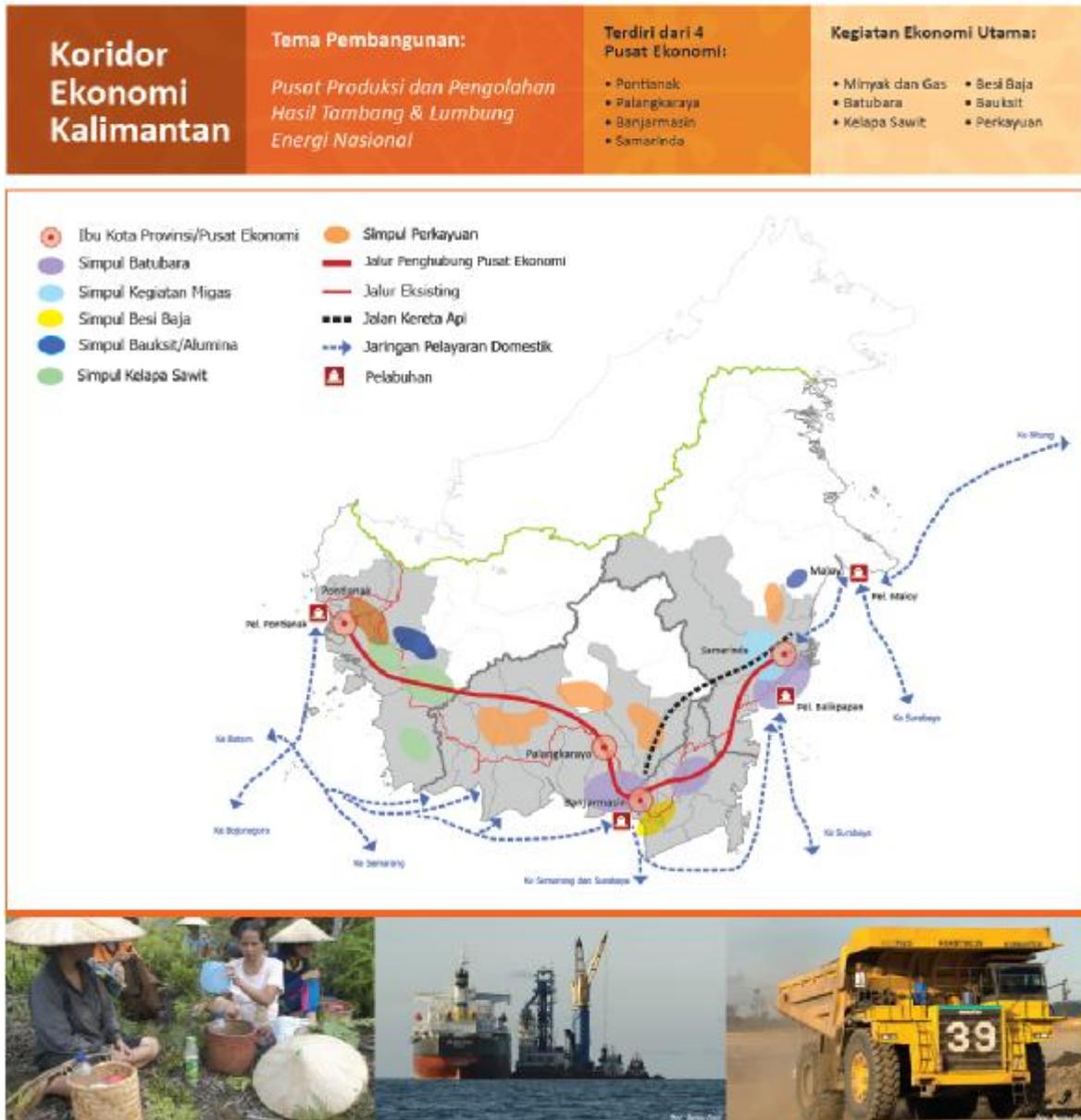


Ke masa depan, walaupun Koridor Ekonomi Jawa masih bertahan sebagai pilar dan *center of gravity* perekonomian, pembangunan ekonomi di wilayah ini harus membatasi Kegiatan Ekonomi Utama yang mengkonsumsi air sangat besar, mengkonsumsi energi tinggi, dan membatasi aktivitas ekonomi yang agresif terhadap perubahan bentang alam. Dalam kurun waktu 2011 sampai dengan 2014, pengembangan Koridor Ekonomi Jawa akan berfokus pada enam Kegiatan Ekonomi Utama dengan indikasi total investasi yang akan dikeluarkan pada kurun waktu tersebut mencapai IDR 1.730.435 Miliar.

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

Pengembangan sejumlah Kegiatan Ekonomi Utama serta pengembangan konektivitas di Koridor Ekonomi Jawa, diharapkan dapat mengatasi

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



D. Koridor Ekonomi Kalimantan

1. Overview Koridor Ekonomi Kalimantan

Kekayaan sumber daya alam dan keunggulan geografis Koridor Ekonomi Kalimantan menjadi dasar penguatan tema pembangunan ekonomi Koridor ini sebagai “Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Tambang dan Lumbung Energi Nasional”. Dasar penguatan pembangunan ekonomi seiring dengan rencana investasi *fast track* MP3EI yang didominasi oleh Kegiatan Ekonomi Utama berupa ekstraksi Minyak dan Gas, Batubara, Kelapa Sawit, Besi Baja, Bauksit, dan Perakayuan. Penguatan pembangunan ekonomi di Koridor Ekonomi Kalimantan telah mengambil konsep pemerataan dan penyeteraan sehingga sebaran pusat ekonomi merata di seluruh wilayah Kalimantan.

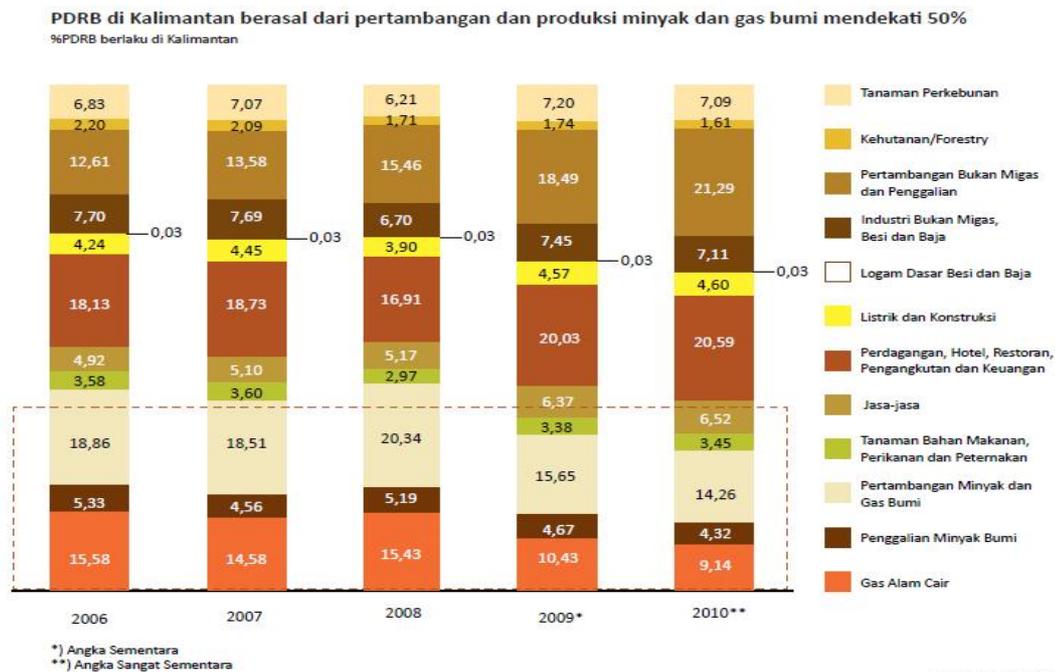
Pengenalan Kawasan Perhatian Investasi (KPI) menjadi dasar penguatan pembangunan ekonomi yang tidak hanya merata, melainkan berkesinambungan dengan menerapkan skema pembangunan yang efektif dan efisien.

Data Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa sektor migas (pertambangan dan manufaktur migas) masih memberikan kontribusi yang cukup besar dalam PDRB Kalimantan, meski kontribusi sektor migas mengalami tren menurun dari tahun ke tahun. Hal yang berbeda terjadi pada sektor pertambangan non migas (pertambangan bukan migas dan penggalian) mengalami tren peningkatan kontribusi terhadap PDRB Kalimantan. Implementasi pembangunan kedepannya perlu mendukung peningkatan nilai tambah untuk sektor pertambangan, baik migas maupun non-migas. Namun demikian, terdapat beberapa kendala terkait dengan pengembangan perekonomian yang dihadapi oleh Koridor Ekonomi Kalimantan, antara lain:

- a. Adanya tren menurun pada total nilai produksi sektor migas dari tahun ke tahun, sehingga perlu pengembangan secara intensif sektor-sektor lainnya guna mengimbangi penurunan kinerja sektor migas, sehingga perekonomian Kalimantan dapat terjamin keberlanjutannya;
- b. Masih minimnya teknologi pengolahan mineral dan batubara sehingga menghambat pengembangan dan peningkatan nilai tambah produk pertambangan non-migas;
- c. Terdapat disparitas pembangunan antar wilayah di dalam koridor, baik antara wilayah penghasil migas dengan non-penghasil migas maupun antara kawasan perkotaan dengan kawasan perdesaan;
- d. Terdapat kesenjangan antara infrastruktur pelayanan dasar yang tersedia dengan yang dibutuhkan. Infrastruktur dasar yang dimaksud mencakup infrastruktur fisik seperti jalan, kelistrikan, akses air bersih, dan lain-lain, serta non-fisik (sosial), seperti pendidikan dan layanan kesehatan;
- e. Realisasi investasi pembangunan di Koridor Ekonomi Kalimantan sejauh ini masih tergolong rendah;

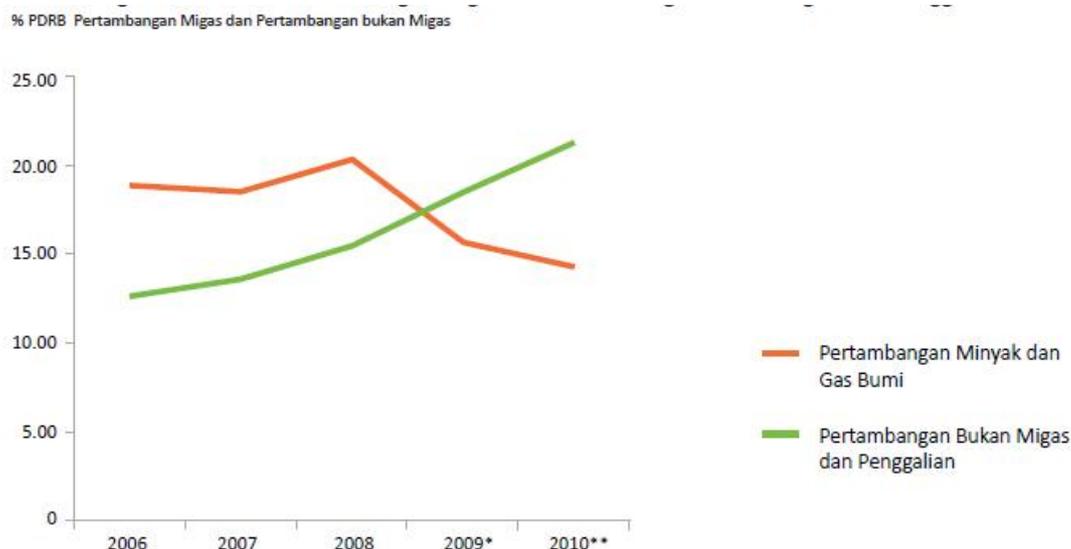
- f. Masih banyaknya kebijakan dan regulasi yang menghambat investasi baru sehingga banyak menghambat pengembangan ekonomi Kalimantan.

Gambar 3.D.1
Share PDRB di Kalimantan



Grafik di atas menunjukkan bahwa penurunan pada kontribusi sektor migas dari tahun ke tahun merupakan indikasi bahwa sektor migas tidak dapat terus diandalkan untuk percepatan dan pembangunan perekonomian Koridor Ekonomi Kalimantan, sehingga perlu mendorong pengembangan sektor potensial lainnya seperti sektor pertambangan non migas, penggalian dan logam dasar besi dan baja. Pada tahun 2006-2007 dan 2008-2009 hampir seluruh sektor PDRB di Kalimantan mengalami penurunan cukup signifikan. Namun, kontribusi sektor pertambangan bukan migas mengalami tren kenaikan kontribusi pada di PDRB Koridor Ekonomi Kalimantan. Artinya, kontribusi sektor pertambangan bukan migas terus bertumbuh dari tahun ke tahun. Selain itu, terdapat dua sektor lain yang terus meningkat dengan tingkat perubahan relatif stabil dibandingkan lainnya, yaitu sektor kehutanan dan sektor logam dasar besi & baja.

Gambar 3.D.2
Perbandingan *Share* PDRB Pertambangan Migas dan
Pertambangan Bukan Migas dan Penggalian



Dalam rangka Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (P3EI), telah diidentifikasi enam Kegiatan Ekonomi Utama sebagai penunjang pertumbuhan ekonomi Koridor Ekonomi Kalimantan, yaitu Minyak dan Gas, Batubara, Kelapa Sawit, Besi Baja, Bauksit, dan Perikanan.

Daya Dukung Wilayah

Air. Status daya dukung air baik permukaan maupun air tanah menunjukkan nilai surplus terhadap potensi air di sejumlah DAS yang tersebar di Pulau Kalimantan. Ketersediaan air di Kalimantan sebesar 140 km³/tahun dan kebutuhannya 12 km³/tahun. (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011).

Energi. Sumber cadangan minyak dan gas terdapat di Kalimantan Timur dengan cadangan minyak sebesar 669,24 MMSTB dan gas sebesar 17,36 TSCF. Selain itu cadangan batubara yang dimiliki Kalimantan sebesar 55.363 juta Ton. Koridor Ekonomi Kalimantan juga memiliki sumber energi terbarukan yang cukup besar potensinya terutama untuk energi panas bumi yang terdapat di Kalimantan Barat dan Kalimantan Selatan dengan kapasitas sebesar 115 MW. Selain itu, potensi tenaga air yang dimiliki Kalimantan sebesar 21.793 MW. (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2012).

Kesehatan. Angka harapan hidup di Kalimantan Tengah dan Timur

berada di atas rata-rata nasional yaitu 71,4 tahun. Namun sebaliknya untuk angka harapan hidup di Kalimantan Barat dan Selatan berada jauh dibawah rata-rata nasional. Selain itu, Kalimantan merupakan provinsi kedua tertinggi ditemukannya penyakit TBC di Indonesia. (Kementerian Kesehatan, 2011).

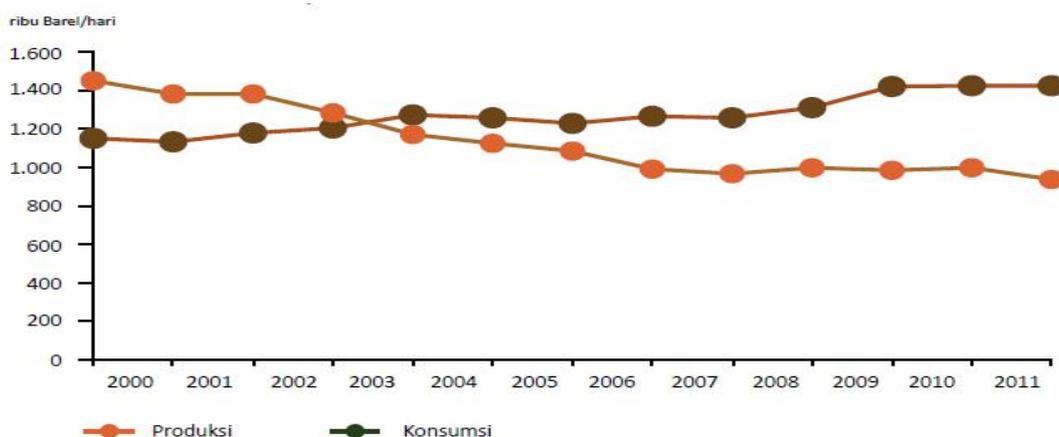
Lahan. Kalimantan memiliki hutan hujan tropis yang sangat luas dan lebat dimana 53 persen kawasannya merupakan kawasan hutan. Kalimantan merupakan habitat alami bagi beberapa jenis flora dan fauna seperti orangutan, gajah, badak, landak dan lain sebagainya serta merupakan habitat dari 3.000 spesies pohon. Namun dalam kurun waktu 9 tahun (2000-2009) luas hutan tanaman industri berkurang sebesar 1.324.274 Ha, pertambangan bertambah sebesar 88.615 Ha, pertanian bertambah sebesar 195.579 Ha dan lahan perkebunan bertambah sebesar 1.033.400 Ha. (Kementerian Kehutanan, 2011).

a. Minyak dan Gas

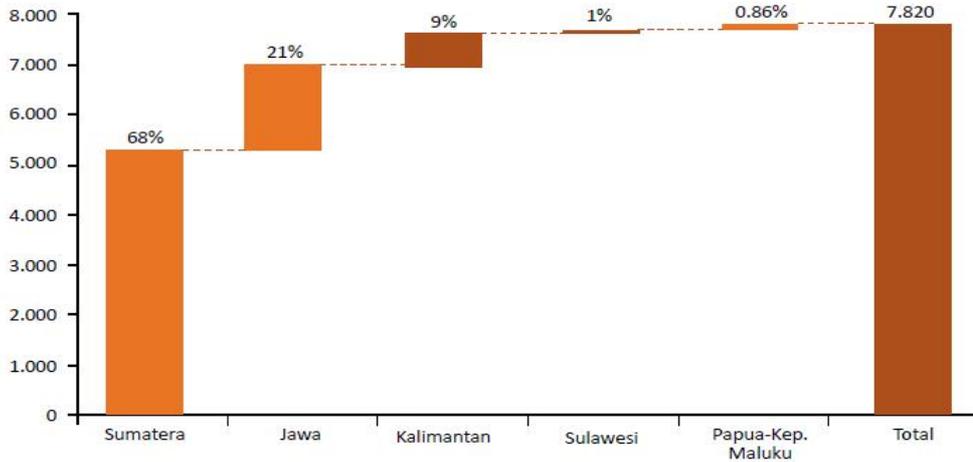
Sejak tahun 2002, kenaikan permintaan minyak dan gas (migas) untuk kebutuhan domestik membuat Indonesia bergantung pada impor migas. Menanggapi situasi tersebut, Indonesia perlu mengembangkan tiga lokasi cadangan terbesar minyak, dimana salah satunya terdapat di Koridor Ekonomi Kalimantan. Kondisi saat ini, sektor migas di Koridor Ekonomi Kalimantan mengalami penurunan produksi dari tahun ke tahun karena kurangnya pengembangan lapangan migas.

Gambar 3.D.3

Produksi dan Konsumsi Minyak di Indonesia



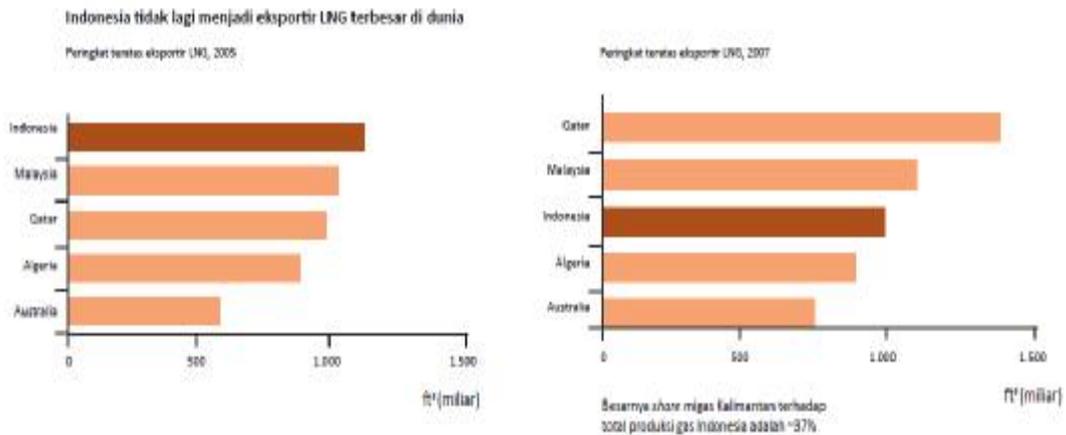
Gambar 3.D.4
Cadangan Minyak Bumi di Indonesia (MMSTB)



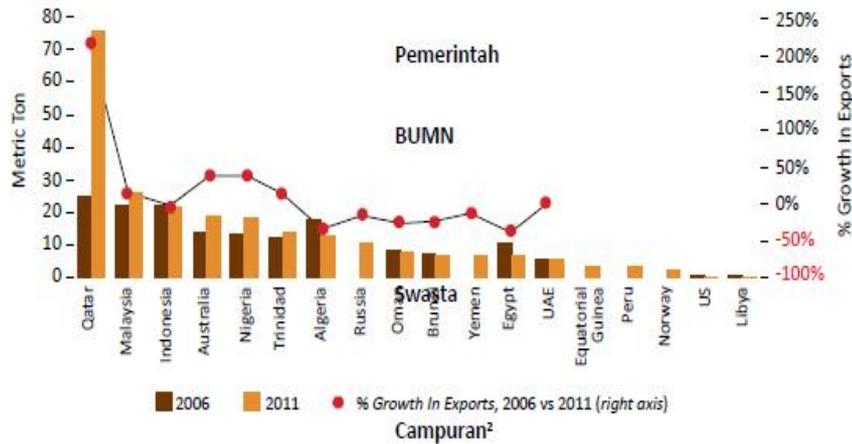
Sumber : Direktorat Jenderal Migas 2011, diolah

Berdasarkan data dari Direktorat Jenderal Migas, Kementerian ESDM (2011) cadangan minyak bumi di Koridor Ekonomi Kalimantan hanya memiliki *share* sekitar 9 persen dari cadangan nasional. Data tersebut menempatkan Kalimantan berada di posisi ketiga setelah Sumatera dan Jawa dengan masing-masing *share* sebesar 68 persen dan 21 persen. Kemudian diikuti oleh Sulawesi dan Papua-Kep. Maluku dengan *share* masing-masing sebesar 1 persen dan 0,8 persen terhadap cadangan minyak nasional.

Gambar 3.D.5
Ekspor Gas



Gambar 3.D.6
Ekspor LNG Berdasarkan Negara Tahun 2006 dan 2011



Sumber: Waterborne LNG Reports, UD DOE, PFC Energy

Berdasarkan data *US Energy Information Administration* tahun 2005, Indonesia dikenal sebagai negara pengeksport gas alam cair (*Liquefied Natural Gas-LNG*) terbesar di dunia. Namun, tidak lagi demikian sejak tahun 2007 peringkat Indonesia sebagai negara pengeksport LNG turun menjadi ranking ketiga setelah Qatar dan Malaysia. Data *Waterborne LNG Reports* tahun 2011 mempertegas bahwa ekspor LNG Indonesia menurun pada tahun 2011 jika dibandingkan dengan ekspor LNG pada tahun 2006.

Gejala penurunan ekspor LNG diperkuat pada tren produksi LNG yang semakin menurun dari tahun ke tahun di Kalimantan Timur, sebagai produsen LNG terbesar di Indonesia. Dibandingkan cadangan gas dunia, cadangan gas Indonesia relatif kecil, hanya 1,7 persen terhadap total cadangan terbukti gas bumi dunia (6.534 triliun ft³). Cadangan gas dunia tersebar di Timur Tengah (41 persen cadangan dunia), disusul oleh wilayah Eropa dan Eurasia dengan pangsa sebesar 34 persen Afrika 8,3 persen Asia pasifik 7,9 persen. Sedangkan wilayah Amerika Utara dan Amerika Selatan mempunyai pangsa paling kecil, masing-masing sebesar 4,8 persen dan 4 persen (*BP Statistical Review of World Energy, 2009*). Apabila tidak dilakukan eksplorasi untuk menemukan cadangan gas bumi baru, maka produksi LNG Indonesia secara total akan terus menurun. Teridentifikasi bahwa kontribusi produksi LNG di Kalimantan sekitar 37 persen dari total produksi LNG Indonesia.

Gambar 3.D.7
Proyeksi Cadangan Gas Kalimantan Timur



Untuk komoditas migas, strategi percepatan pertumbuhan pembangunan difokuskan untuk mendukung peningkatan produksi migas nasional menjadi 1 juta BPH pada 2025 (Kementerian ESDM, 2010). Saat ini, realisasi rata-rata *lifting* Desember 2010 – Februari 2011 hanya sekitar 893 ribu BPH. Tersendatnya produksi nasional ini salah satunya disebabkan karena menurunnya tingkat *lifting* minyak bumi secara alamiah (penurunan sekitar 12 persen per tahun) di dalam negeri.

Kegiatan eksplorasi migas di Kalimantan pada masa yang akan datang diperkirakan akan mengarah pada wilayah-wilayah yang kondisi medannya lebih sulit dan membutuhkan biaya yang sangat mahal, seperti eksplorasi di laut dalam. Selain metode eksplorasi migas secara konvensional, peluang yang sangat potensial untuk dikembangkan adalah peningkatan kapasitas Metana Batubara (MBB) sebagai salah satu pendongkrak tingkat produksi gas nasional yang belum optimal. Sebagai contoh, optimalisasi kapasitas produksi MBB di Bontang – Kalimantan Timur masih tersendat karena memerlukan investasi tambahan untuk pengembangan pemanfaatan teknologi MBB. Peningkatan eksplorasi MBB di Kalimantan Timur dilakukan agar dapat mendukung optimalisasi kapasitas produksi pabrik pencairan LNG Bontang yang berkapasitas sebesar 3,7 MKKpH (Miliar ft³ per Hari). Saat ini pabrik tersebut hanya beroperasi pada level produksi 2,55 mkkph pada 2009 dan 2,38 MKKpH pada 2010.

Kegiatan Ekonomi Utama Migas di Koridor Ekonomi Kalimantan terdapat di KPI Balikpapan, Kutai Kartanegara, dan Rapak dan Ganal. Rencana investasi industri migas yang akan dilakukan di Kalimantan pada perioden 2011 - 2015 berupa proyek-proyek utama seperti penambahan kapasitas produksi BBM di Balikpapan dan sekitarnya dan eksplorasi laut

dalam di Rapak dan Ganal. Migas di Koridor Ekonomi Kalimantan perlu melibatkan berbagai pihak, seperti swasta, BUMN, maupun pemerintah.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk mengurangi inefisiensi serta meningkatkan daya tarik investasi bagi pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Migas di Koridor Ekonomi Kalimantan. Beberapa perbaikan regulasi dan kebijakan yang perlu dan telah dilakukan, antara lain:

- a) Menyiapkan kontrak bagi hasil (*Production Sharing Contract* – PSC) yang lebih menarik bagi perusahaan migas, dimana daya tarik ditentukan dari biaya yang perlu dibayar dimuka untuk mendapatkan kontrak bagi hasil dan besar kecilnya peran Pemerintah dalam kontrak tersebut (semakin kecil biaya yang perlu dibayar di muka dan semakin kecil peran Pemerintah, maka kontrak bagi hasil akan semakin menarik);
- b) Perbaikan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2012 tentang RTR Pulau Kalimantan. Substansi yang mengalami perbaikan terkait dengan percepatan penetapan Peraturan Presiden tentang RTR Pulau Kalimantan untuk pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI;
- c) Pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Pengelolaan Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi, sesuai Keputusan Mahkamah Konstitusi atas Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi (BP Migas);
- d) Perbaikan Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2007 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan Untuk Penanaman Modal di Bidang Tertentu Atau di Daerah Tertentu. Substansi yang mengalami perubahan mengenai penetapan subsektor baru sesuai prioritas MP3EI yang layak untuk menerima fasilitas pajak Penghasilan Badan (Pasal 31A UU PPh);
- e) Pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 66 Tahun 2013 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Pengaturan tata cara pengadaan, mekanisme dan persyaratan *unsolicited project*, jaminan pemerintah, pembebasan tanah, serta penyelenggaraan pengembangan infrastruktur secara “*business to business*” di dalam kawasan pengusahaannya;
- f) Perbaikan Peraturan Menteri Keuangan Nomor. 130/PMK.011/2011 tentang Pemberian Fasilitas Pembebasan atau Pengurangan Pajak Penghasilan Badan. Substansi yang mengalami perbaikan terkait pengaturan mengenai Pemberian Fasilitas Pembebasan atau Pengurangan Pajak Penghasilan Badan (*Tax Holiday*) untuk mendorong investasi dan sebagai aturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal dan Peraturan Pemerintah No 94 Tahun 2010;

- g) Peraturan Menteri ESDM Nomor 3 Tahun 2010 tentang Alokasi dan Pemanfaatan Gas Bumi untuk Pemenuhan Kebutuhan dalam Negeri. Substansi yang mengalami perbaikan terkait peraturan yang mengatur tentang Penerapan *Domestic Market Obligation (DMO)* untuk Migas dalam pengembangan industri;
- h) Perumusan mekanisme insentif pajak yang menarik bagi pelaku usaha (investor) untuk menghindari terjadinya *economic high cost* (pajak-pajak, bea masuk, pungutan lain atas impor, dan cukai ditambah dengan berbagai pungutan liar) dalam rantai pasokannya (*supply chain*).

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Upaya lainnya yang dapat dilakukan terkait dengan pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Migas di Koridor Ekonomi Kalimantan ialah pembangunan baru dan peningkatan kualitas infrastruktur untuk mendukung distribusi dan logistik migas, seperti pengembangan pelabuhan di Kariangau dan pengembangan terminal- terminal transit.

3) SDM dan IPTEK

Dalam upaya optimalisasi penciptaan nilai tambah dan menggerakkan pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Migas di Kalimantan diperlukan:

- a) Pemberian dukungan teknis melalui peningkatan teknologi dan kualitas sumber daya manusia agar dapat menurunkan biaya eksplorasi terutama pada wilayah-wilayah dengan kondisi medan sulit, seperti eksplorasi di laut dalam;
- b) Upaya mendorong percepatan penerapan *Enhanced Oil Recovery (EOR)*, sebagai satu upaya dalam meningkatkan *upstream activity* (eksplorasi & produksi), dimana penggunaan teknologi EOR ini akan mengoptimalkan kapasitas konsesi dari sumur-sumur minyak tua (*brown fields*);
- c) Pengembangan teknologi yang mendukung transportasi, *refining*, dan *marketing* untuk peningkatan kapasitas *downstream* (hilir);
- d) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung sektor migas di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Kalimantan.

b. Batubara

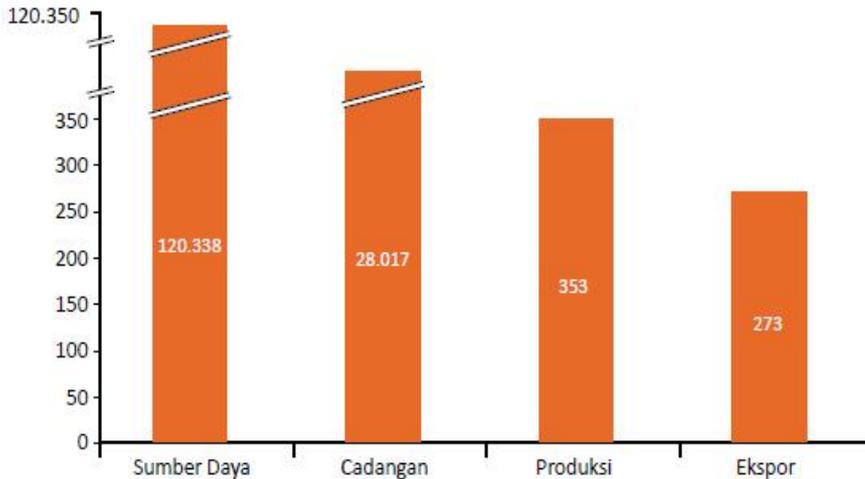
Sektor pertambangan batubara diidentifikasi sebagai salah satu kegiatan ekonomi utama yang dapat menopang perekonomian Koridor Ekonomi Kalimantan di saat produktivitas sektor migas menurun. Pada tahun 2011, jumlah batubara yang digunakan untuk kebutuhan dalam negeri adalah sebesar 79 juta Ton (22 persen dari total produksi). Sektor kelistrikan merupakan pengguna batubara terbesar di dalam negeri sebesar 45 juta Ton di tahun 2011. Sementara sisanya sebesar 272 juta Ton telah diekspor ke beberapa negara. Adapun, negara tujuan utama

ekspor batubara Indonesia adalah Jepang, Taiwan, negara Asia lainnya, Eropa, Pasifik, dan lainnya.

Gambar 3.D.8
Sumberdaya dan Cadangan Batubara

Indonesia memiliki banyak sumber daya dan cadangan batubara yang. Namun, pemanfaatannya masih belum optimal

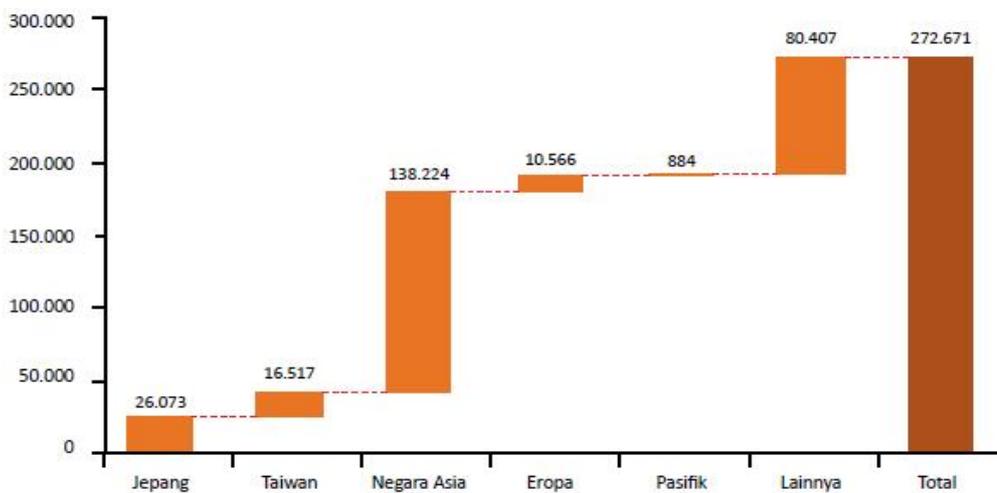
Profil Batubara Indonesia, 2011 (juta Ton)



Sumber: Handbook of Energy & Economic Statistic Indonesia 2012, diolah

Gambar 3.D.9
Ekspor Batubara Indonesia Berdasarkan Negara Tujuan Tahun 2011

Ekspor Batubara Indonesia, 2011 (ribu Ton)



Sumber: Handbook of Energy & Economic Statistic Indonesia 2012, diolah

Gambar 3.D.10
 Pertumbuhan Produksi, Ekspor, dan Penjualan Batubara

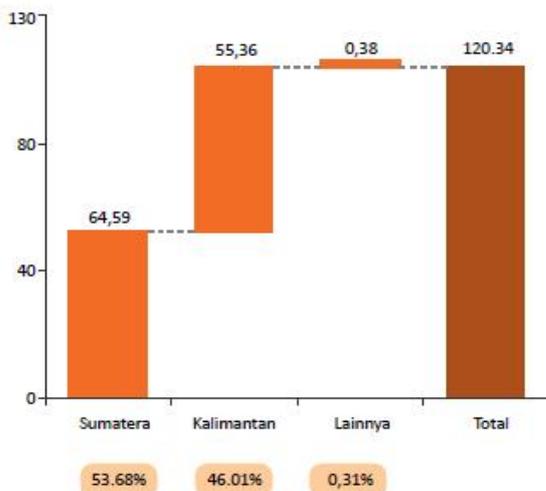


Berdasarkan data tahun 2011, disamping Sumatera, porsi cadangan batubara di Kalimantan juga merupakan salah satu yang terbesar di Indonesia. Hampir 50 persen cadangan batubara nasional terdapat di Kalimantan.

Gambar 3.D.11
 Sumber Daya Batubara

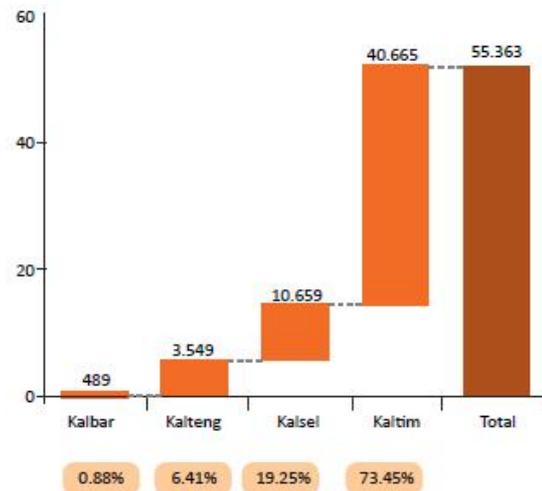
Cadangan Batubara di Indonesia Tahun 2011

Sumberdaya batubara di Indonesia, (miliar Ton)



Cadangan Batubara di Kalimantan Tahun 2011

Sumberdaya batubara di Indonesia, (miliar Ton)



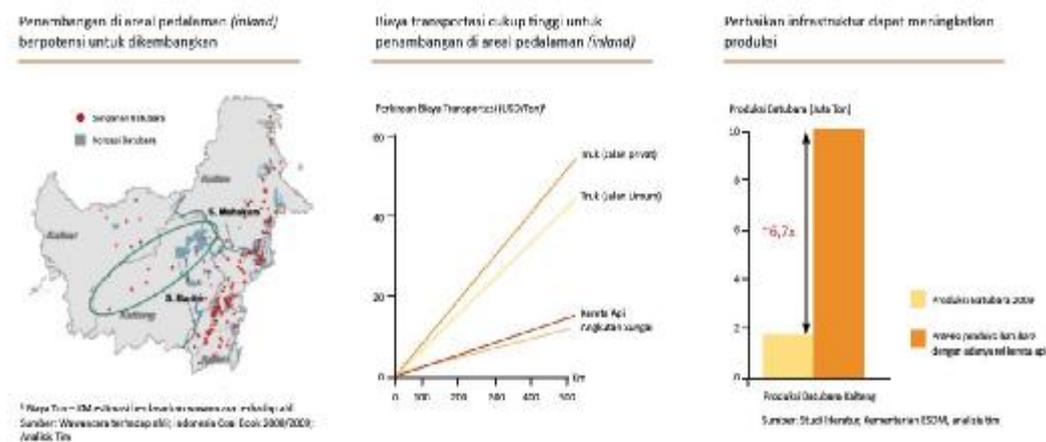
Sumber : Handbook of Energy & Economic Statistic Indonesia 2012:60, diolah

Kegiatan pertambangan batubara Koridor Ekonomi Kalimantan terpusat di Provinsi Kalimantan Timur. Lebih dari 73,45 persen cadangan batubara Kalimantan terkonsentrasi di provinsi tersebut, kemudian diikuti oleh Kalimantan Selatan sebesar 19,25 persen, Kalimantan Tengah 6,41 persen, dan Kalimantan Barat 0,88 persen.

Kegiatan industri batubara Koridor Ekonomi Kalimantan terpusat di Provinsi Kalimantan Timur. Lebih dari 72 persen cadangan batubara Kalimantan terkonsentrasi di provinsi tersebut, kemudian diikuti oleh Kalimantan Selatan sebesar 23,7 persen, Kalimantan Tengah 3,1 persen, dan Kalimantan Barat 1 persen.

Gambar 3.D.12

Penambangan Batubara di Areal Pedalaman Kalimantan



Sebagian besar cadangan batubara baru ditemukan di pedalaman Kalimantan. Namun kendala yang dihadapi untuk mengakses areal tambang batu bara yang baru adalah keterbatasan transportasi batubara yang ekonomis seperti jaringan kereta api atau angkutan sungai serta keterbatasan pembangkit listrik. Dampaknya ialah sebagian besar investor memilih untuk melakukan investasi sendiri, seperti pembangunan jalan privat milik perusahaan daripada menggunakan jalan umum yang tersedia guna memenuhi kebutuhan infrastruktur tersebut sehingga mengakibatkan tingginya nilai investasi untuk pertambangan batubara.

Menurut hasil analisis yang dilakukan dengan menggunakan data eksisting jumlah produksi batubara di Kalimantan Tengah tahun 2009, jumlah produksi batubara akan meningkat 6,7 kali jika dilakukan perbaikan infrastruktur di Kalimantan Tengah. Dari pernyataan tersebut dapat dipahami secara jelas bahwa perbaikan infrastruktur dapat memberikan nilai tambah bagi produksi batubara, khususnya di wilayah pedalaman.

Permasalahan umum yang dihadapi oleh sektor pertambangan di Kalimantan adalah tumpang tindih antara wilayah pertambangan dengan wilayah hutan dan perkebunan. Tantangan pengembangan sektor batubara juga muncul dari lemahnya birokrasi perizinan berupa ketidakjelasan *time frame* atau SOP (*Standard Operating Procedure*) dalam pengurusan izin. Untuk itu, reformasi birokrasi dan pelayanan prima dalam pemberian izin usaha pertambangan batubara harus segera terlaksana.

Strategi umum pengembangan kegiatan ekonomi utama pertambangan batubara adalah mendorong kegiatan ekstraksi cadangan besar batubara yang terletak di wilayah pedalaman Kalimantan, disertai penyiapan infrastruktur dan regulasi yang mendukung dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan.

Terkait dengan upaya peningkatan nilai tambah bahan mineral sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara, maka investasi yang dapat memberikan nilai tambah bagi produk batubara perlu dikembangkan, antara lain investasi untuk konversi batubara seperti gasifikasi batubara yang dapat menghasilkan Bahan Bakar Gas (BBG) dan investasi untuk batubara cair. Selain mendapatkan keuntungan dari perbedaan harga, *multiplier effect* yang diciptakan juga akan sangat besar, antara lain dari peningkatan kesempatan kerja, peningkatan pendapatan, dan juga dari penghematan substitusi impor.

Upaya peningkatan nilai tambah batubara ini memerlukan suatu insentif dari Pemerintah, mengingat tingkat kesulitan yang dihadapi cukup tinggi. Salah satu insentif yang dapat diberikan oleh pemerintah antara lain adalah insentif pajak dan mendorong pengembangan teknologi pengolahan batubara (eksplorasi dan produksi) yang ramah lingkungan.

Gambar 3.D.13

Rantai Nilai Batubara



Sumber: ITB dan Puslitbang ESDM dalam dokumen presentasi Parhapi

Rencana investasi industri batubara Kalimantan dalam periode 2011 - 2015 akan fokus pada KPI Kutai Timur, Berau, Kutai Kartanegara, Tanah Laut, Tanah Bumbu, Kotabaru, Tabalong, Murung Raya, Barito, dan Balangan.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk dapat memberi kepastian usaha pengembangan kegiatan ekonomi utama batubara, beberapa penataan regulasi dan kebijakan yang perlu dan telah mengalami perbaikan sebagai berikut:

- a) Perbaikan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2012 tentang RTR Pulau Kalimantan. Substansi yang mengalami perbaikan terkait dengan percepatan penetapan Peraturan Presiden tentang RTR Pulau Kalimantan untuk pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI;
- b) Percepatan penyelesaian Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi dan Kabupaten/Kota di Kalimantan, serta penyesuaian antara Undang-Undang Nomor 41 tahun 1999 tentang Kehutanan dan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara;
- c) Perbaikan regulasi terkait dengan administrasi pertanahan dan penyelesaian konflik pemanfaatan ruang antara kawasan pertambangan batubara dan kawasan hutan (*clean and clear*);
- d) Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Pembangunan dalam rangka Kepentingan Umum. Untuk percepatan pengadaan tanah dalam rangka pembangunan kepentingan umum;
- e) Pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Tanah untuk Pembangunan dalam rangka Kepentingan Umum;
- f) Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah. Peraturan ini merupakan pendukung dari Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum;
- g) Perbaikan Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2011 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2007 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang Tertentu atau di Daerah Tertentu. Substansi yang mengalami perubahan mengenai penetapan subsektor baru sesuai prioritas MP3EI yang layak untuk menerima fasilitas pajak Penghasilan Badan (Pasal 31A UU PPh);
- h) Perbaikan Peraturan Pemerintah perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2010 tentang Izin Usaha Pertambangan (IUP). Perlunya pengaturan mengenai pemindahan Izin Usaha Pertambangan (IUP) dari perusahaan induk kepada anak perusahaan;

- i) Perbaikan Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Tata Cara Perubahan Peruntukan dan Fungsi Kawasan Hutan. Substansi yang mengalami perubahan terkait “keterlanjuran” penggunaan kawasan hutan untuk kegiatan non hutan;
- j) Perbaikan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2010 tentang Penggunaan Kawasan Hutan. Substansi yang mengalami perubahan terkait “keterlanjuran” penggunaan kawasan hutan untuk kegiatan non kehutanan;
- k) Pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 66 Tahun 2013 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Pengaturan tata cara pengadaan, mekanisme dan persyaratan *unsolicited project*, jaminan pemerintah, pembebasan tanah, serta penyelenggaraan pengembangan infrastruktur secara “*business to business*” di dalam kawasan pengusahaannya;
- l) Perbaikan Peraturan Menteri Keuangan Nomor. 130/PMK.011/ 2011 tentang Pemberian Fasilitas Pembebasan atau Pengurangan Pajak Penghasilan Badan. Substansi yang mengalami perbaikan terkait pengaturan mengenai Pemberian Fasilitas Pembebasan atau Pengurangan Pajak Penghasilan Badan (*Tax Holiday*) untuk mendorong investasi dan sebagai aturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal dan Peraturan Pemerintah Nomor 94 Tahun 2010;
- m) Peraturan Menteri ESDM No 34 Tahun 2009 tentang Pengutamaan Pemasokan Kebutuhan Mineral dan Batubara untuk Kepentingan Dalam Negeri, Peraturan Menteri ESDM Nomor 17 Tahun 2010 tentang Penetapan Harga Patokan Penjualan Mineral dan Batubara, dan Peraturan Menteri ESDM Nomor 03 Tahun 2010 tentang Alokasi dan Pemanfaatan Gas Bumi untuk Pemenuhan Kebutuhan dalam Negeri. Substansi yang mengalami perbaikan terkait peraturan yang mengatur tentang penerapan *Domestic Market Obligation (DMO)* untuk Minyak, Batubara, dan Gas untuk pengembangan industri;
- n) Penyelesaian isu lingkungan mengenai masalah pengkategorian limbah dan emisi serta menjalankan keterpaduan kegiatan pasca tambang dengan konservasi lingkungan;
- o) Perbaikan birokrasi dalam proses perizinan guna simplifikasi SOP perizinan agar dapat memberi pelayanan prima dalam perijinan dan menjamin kontinuitas usaha (kepastian dalam hal *gaining profit and risk*);
- p) Perumusan mekanisme insentif pajak yang menarik bagi pelaku usaha (investor) untuk menghindari terjadinya *economic high cost* (pajak-pajak, bea masuk, pungutan lain atas impor, dan cukai ditambah

dengan berbagai pungutan liar) dalam rantai pasokannya (*supply chain*).

Untuk dapat memberi kepastian usaha pengembangan kegiatan ekonomi utama batubara, perlu adanya penataan regulasi dan kebijakan berikut:

- a) Percepatan penyelesaian Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi dan Kabupaten/Kota di Kalimantan, serta penyesuaian antara Undang-Undang Kehutanan Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan dan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara;
- b) Perbaiki regulasi terkait dengan administrasi pertanahan dan penyelesaian konflik pemanfaatan ruang antara kawasan pertambangan batubara dan kawasan hutan (*clean and clear*);
- c) Penyelesaian isu lingkungan mengenai masalah pengkategorian limbah dan emisi serta menjalankan keterpaduan kegiatan pasca tambang dengan konservasi lingkungan;
- d) Pemberian jaminan *supply*/pasokan bahan baku untuk industri dan energi kelistrikan dalam negeri melalui pemberlakuan *Domestic Market Obligation*;
- e) Perbaiki birokrasi dalam proses perijinan guna simplifikasi SOP perizinan agar dapat memberi pelayanan prima dalam perijinan dan menjamin kontinuitas usaha (kepastian dalam hal *gaining profit and risk*);
- f) Perumusan mekanisme insentif pajak yang menarik bagi pelaku usaha (investor) untuk menghindari terjadinya *economic high cost* (pajak-pajak, bea masuk, pungutan lain atas impor, dan cukai ditambah dengan berbagai pungutan liar) dalam rantai pasokannya (*supply chain*);
- g) Perumusan mekanisme insentif pajak bagi pelaku usaha yang melakukan investasi nilai tambah batubara (antara lain *coal upgrading* dan konversi batubara).

2) Konektivitas (infrastruktur)

Terkait dengan pemenuhan kebutuhan infrastruktur dalam menunjang pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Batubara, diidentifikasi hal-hal yang perlu dibenahi, yaitu:

- a) Pengembangan jaringan rel kereta api khusus batubara untuk menghubungkan antara lokasi pertambangan di pedalaman dengan pelabuhan dan atau pemanfaatan angkutan sungai agar kegiatan eksploitasi batubara di wilayah pedalaman menjadi layak secara ekonomis;
- b) Peningkatan dan penambahan kapasitas pelabuhan, baik pelabuhan sungai maupun pelabuhan laut sebagai akibat dari kenaikan produksi tambang batubara di wilayah pedalaman Kalimantan yang diproyeksikan akan terus meningkat dan secara khusus diperlukan

pengembangan pelabuhan di sungai Barito dan Mahakam yang terhubung dengan jaringan rel kereta api;

- c) Perluasan pembangunan pelabuhan-pelabuhan khusus batubara, seperti pengembangan fasilitas pelabuhan tongkang dan pelabuhan tongkang;
- d) Pemberian insentif pajak bagi pelaku usaha pertambangan batubara yang melakukan pembangunan infrastruktur;
- e) Peningkatan dan penambahan kapasitas pembangkit listrik untuk keperluan penambangan batubara.

3) SDM dan IPTEK

Dalam upaya optimalisasi penciptaan nilai tambah dan menggerakkan pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama pertambangan Batubara di Kalimantan diperlukan:

- a) Upaya pengembangan teknologi pengolahan batubara (antara lain untuk gasifikasi dan batubara cair), serta teknologi eksplorasi dan produksi yang ramah lingkungan;
- b) Pelatihan untuk meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia dan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK), baik untuk tenaga manajerial maupun tenaga operasional;
- c) Memberikan bantuan SDM kepada SMK, yang meliputi tenaga administrasi dan pekerja terampil serta tenaga sub kontraktor (untuk jurusan teknik, keuangan, sosial, manajemen, K3L, dan admin);
- d) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung sektor Batubara di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Kalimantan;
- e) Pelatihan dalam penambangan serta pemanfaatan batubara antara lain meliputi teknologi *upgraded brown coal*, investarisasi potensi sumberdaya batubara, pengawasan produksi mineral dan batubara, teknologi batubara bersih, serta manajemen eksplorasi mineral dan batubara;
- f) Membuat program rancang bangun dan perekayasaan tungku *fluidized bed* sirkulasi pada pembakaran batubara kalori rendah dengan menggunakan kemajuan teknologi.

c. Kelapa Sawit

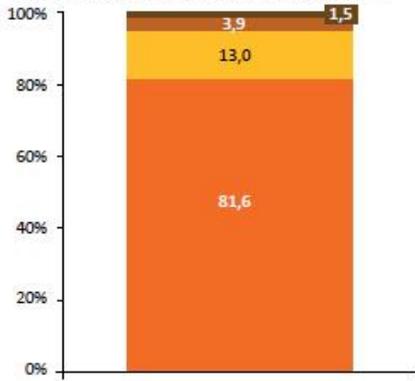
Hasil perkebunan di Kalimantan didominasi oleh produksi kelapa sawit dengan kontribusi mencapai 80 persen, jauh lebih besar dibandingkan hasil produksi perkebunan karet dan kelapa. Adapun, menurut data dari BPS (2008) diketahui bahwa luas areal perkebunan kelapa sawit mencapai 53 persen dari total luas areal perkebunan di Kalimantan.

Gambar 3.D.14
Produksi Perkebunan Kelapa Sawit

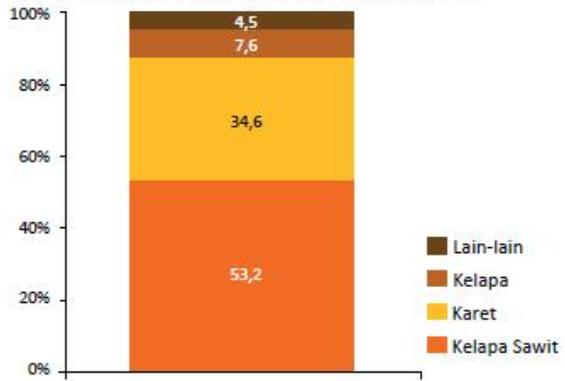
Kelapa Sawit menghasilkan > 80% dari total produksi perkebunan di Kalimantan...

...yang juga memanfaatkan areal perkebunan terbesar di Kalimantan

% produk komoditi perkebunan di Kalimantan, 2008



% areal perkebunan di Kalimantan berdasarkan komoditi, 2008



Sumber: BPS, Analisis Tim

Total luas areal perkebunan kelapa sawit di Sumatera (sekitar 5 juta Ha) lebih besar daripada luas areal perkebunan kelapa sawit di Kalimantan (sekitar 2 juta Ha). Namun, jika ditinjau dari tingkat perkembangan areal perkebunan kelapa sawit di Kalimantan (sekitar 13 persen per tahun) tumbuh lebih pesat dibandingkan perkembangan areal kelapa sawit di Sumatera (sekitar 5 persen per tahun).

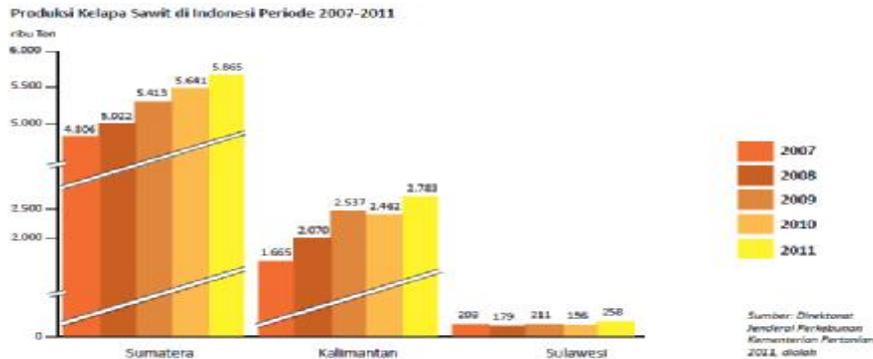
Gambar 3.D.15
Luas Areal Perkebunan Kelapa Sawit

Luas areal perkebunan kelapa sawit di Indonesia, 2008



Sumber: Ditjen Perkebunan, Analisis Tim

Gambar 3.D.16
Produksi Kelapa Sawit di Indonesia

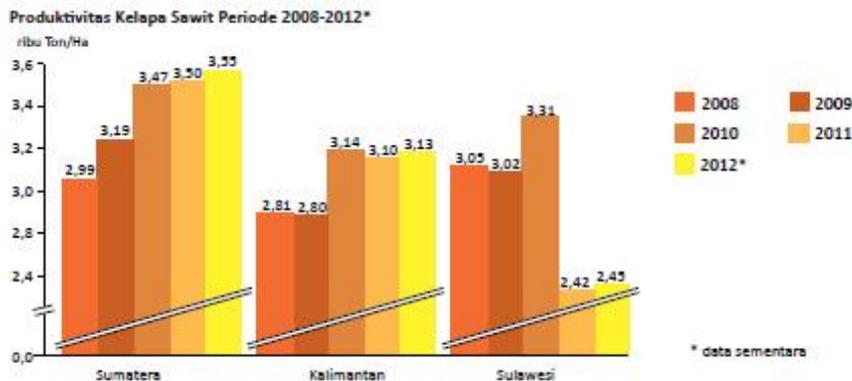


Namun yang perlu diperhatikan, peluang untuk melakukan ekspansi lahan perkebunan sawit di Koridor Ekonomi Kalimantan dapat dikatakan terbatas karena adanya pertimbangan lingkungan. Dengan demikian, pendekatan intensifikasi perlu dilakukan untuk meningkatkan produktivitas produksi Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit.

Gambar 3.D.17
Produktivitas CPO



Gambar 3.D.18
Produktivitas CPO

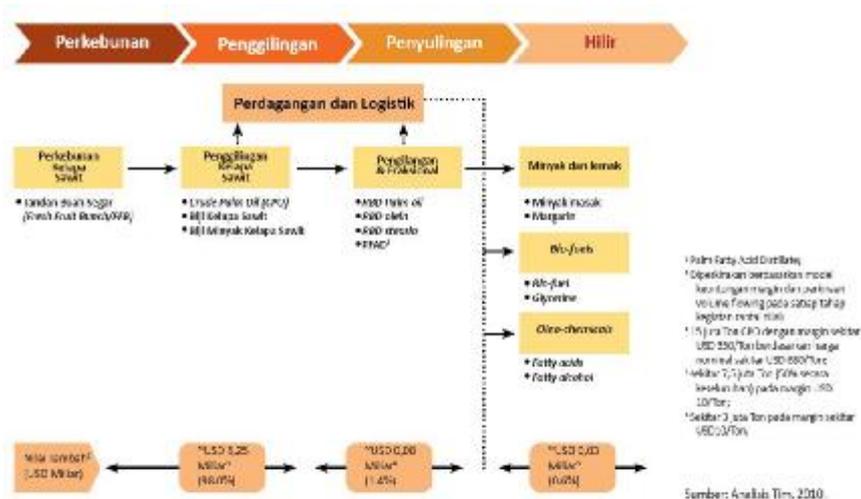


Produktivitas kelapa sawit di Kalimantan jumlahnya masih di bawah negara-negara lainnya yang merupakan negara *benchmark* produsen kelapa sawit. Produktivitas CPO Kalimantan berada di bawah rata-rata produktivitas Malaysia yang bisa mencapai 4,6 Ton/Ha. Potensi signifikan yang dimiliki oleh Kalimantan diharapkan mampu memberikan tambahan angka produksi kelapa sawit di Indonesia secara nasional.

Terdapat potensi peningkatan nilai yang signifikan dari pengembangan kelapa sawit, terutama dari pengembangan industri hulu melalui pengembangan lahan yang selektif, konversi lahan produktif, dan peningkatan produksi CPO.

Kegiatan ekonomi utama kelapa sawit dapat dilihat melalui rantai nilai seperti di bawah ini:

Gambar 3.D.19
Rantai Nilai Kelapa Sawit



Dalam kegiatan ekonomi utama kelapa sawit masalah utama yang dihadapi adalah belum optimalnya upaya hilirisasi di dalam negeri, yang disebabkan karena belum terbangunnya iklim investasi yang mendukung dan menarik. Skema insentif perpajakan dinilai belum cukup menarik, dan pengenaan Bea Keluar (BK) CPO dinilai belum menggiring ke pengoptimalan potensi nilai tambah industri hilir kelapa sawit, dan pemanfaatan dana dari BK juga belum difokuskan bagi pemenuhan kebutuhan infrastruktur pendukung. Belum optimalnya kapasitas produksi kelapa sawit dalam negeri disebabkan oleh tiga hal sebagai berikut:

- 1) Penggunaan bibit berkualitas rendah. Riset menunjukkan bahwa penggunaan bibit kualitas tinggi dapat meningkatkan hasil produksi sampai 47 persen dari keadaan saat ini;
- 2) Penggunaan pupuk yang sedikit karena mahal harga pupuk;
- 3) Waktu antar Tandan Buah Segar (TBS) ke penggilingan yang lama (diatas 48 jam) membuat menurunnya produktivitas CPO yang dihasilkan.

Penggilingan: Hal yang perlu diperbaiki dari rantai nilai ini adalah akses yang kurang memadai dari perkebunan kelapa sawit ke tempat penggilingan. Akses yang kurang memadai ini berdampak pada biaya transportasi yang tinggi dan produktivitas yang rendah. Pembangunan akses ke area penggilingan ini merupakan salah satu hal utama demi menjamin peningkatan produksi minyak kelapa sawit. Selain itu, kurangnya kapasitas pelabuhan laut dan tidak adanya tangki penimbunan mengakibatkan waktu tunggu yang lama di pelabuhan yang kemudian berimplikasi pada biaya transportasi yang tinggi.

Penyulingan: Kegiatan penyulingan adalah kegiatan yang akan mengubah CPO dari penggilingan menjadi produk akhir. Dengan berlebihnya kapasitas yang ada saat ini (50 persen utilisasi), rantai nilai penyulingan mempunyai margin yang rendah (USD 10/Ton) jika dibandingkan dengan rantai nilai perkebunan (sekitar USD 350/ton). Hal ini yang membuat kurang menariknya pembangunan rantai nilai tersebut bagi investor.

Hilir Kelapa Sawit: Industri hilir utama dalam mata rantai industri kelapa sawit antara lain perkilangan, oleo kimia, dan biodiesel. Seperti halnya rantai nilai penyulingan, bagian hilir kelapa sawit ini juga mempunyai kapasitas yang cukup. Hal ini membuat rendahnya *margin* dari rantai nilai tersebut. Namun demikian, pengembangan industri hilir sangat dibutuhkan untuk mempertahankan posisi strategis sebagai penghasil hulu sampai hilir, sehingga dapat menjual produk yang bernilai tambah tinggi dengan harga bersaing.

Kegiatan ekonomi utama kelapa sawit di Koridor Ekonomi Kalimantan terdapat di Kutai Timur, Paser dan Bulungan, Kalimantan Timur; Banjar dan Kotabaru, Kalimantan Selatan; Barito, Kotawaringin Barat, dan Kotawaringin Timur, Kalimantan Tengah; Sanggau dan Kapuas Hulu,

Kalimantan Barat. Rencana investasi industri kelapa sawit yang akan dilakukan di Kalimantan pada periode 2011—2015 berupa proyek-proyek pengembangan dan pembukaan lahan perkebunan kelapa sawit. Terdapat juga pengembangan kapasitas pelabuhan di Kumai Kalimantan Tengah. Hampir semua kegiatan investasi kelapa sawit Koridor Ekonomi Kalimantan dilakukan oleh pihak swasta walaupun masih ada beberapa kegiatan perkebunan kelapa sawit yang dilakukan oleh perusahaan BUMN.

1) Regulasi dan Kebijakan

Dalam upaya pengembangan kegiatan ekonomi utama kelapa sawit di Kalimantan, diperlukan dukungan kebijakan dan penataan regulasi hal-hal berikut:

- a) Kebijakan Pemerintah untuk membantu pemilik lahan dalam meningkatkan hasil kelapa sawit mereka, dimana fokus kebijakannya adalah pemilik lahan skala kecil karena mereka menguasai mayoritas lahan tanam, namun produktivitas mereka jauh lebih kecil dibandingkan korporasi pemilik lahan skala besar;
- b) Kebijakan berupa inisiatif strategis untuk mendukung pemilik lahan kelapa sawit agar dapat meningkatkan produktivitasnya, melalui pembentukan Badan Kelapa Sawit, penyediaan dukungan finansial bagi pemilik lahan skala kecil, dan memperbaiki regulasi dan perencanaan;
- c) Kebijakan Pemerintah yang mendukung hilirisasi produk Kelapa Sawit sehingga mampu menciptakan nilai tambah dan menciptakan kesempatan kerja baru, termasuk mendayagunakan hasil sampingan industri pengolahan kelapa sawit menjadi barang/komoditi yang bernilai lebih. Salah satunya sudah mulai didukung dengan Perbaikan Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Sampah Rumah Tangga dan Sampah Sejenis Sampah Rumah Tangga;
- d) Kebijakan pemerintah terkait dengan pembatasan ekspor produk mentah untuk mendukung peningkatan nilai tambah CPO;
- e) Kebijakan pemerintah yang mampu memastikan ketersediaan CPO untuk kebutuhan dalam negeri sebelum di ekspor ke luar negeri;
- f) Rencana Pengembangan Maloy sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) pusat pengolahan hasil kelapa sawit yang sudah didukung oleh perbaikan Peraturan Pemerintah Nomor 100 Tahun 2012 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang mengatur mengenai Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus yang mendukung MP3EI;
- g) Percepatan penetapan Peraturan Presiden tentang Rencana Tata Ruang (RTR) Pulau Kalimantan untuk pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI dalam yang telah didukung oleh perbaikan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2012 tentang RTR Pulau Kalimantan;
- h) Dukungan regulasi berupa peninjauan kembali Struktur Tarif Bea Keluar yang Mendorong Industri Hilir produk CPO turunannya khususnya yang

terkait dengan penerapan Bea Keluar progresif untuk kelapa sawit, karet, kakao, termasuk industri turunannya (ex: industri *bio diesel*) dan PPN yang terintegrasi agar tidak ada lagi pajak ganda (*double taxation*) yang telah dilakukan dengan perbaikan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 128/PMK.011/2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 67/PMK.011/2010;

- i) Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2007 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan Untuk Penanaman Modal di Bidang Tertentu atau di Daerah Tertentu yang memperbaiki penetapan subsektor baru sesuai prioritas MP3EI yang layak untuk menerima fasilitas pajak Penghasilan Badan (Pasal 31A UU PPh);
- j) Menyangkut keterlanjuran penggunaan kawasan hutan untuk kegiatan non kehutanan, diperbaiki Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2012 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2010 tentang Penggunaan Kawasan Hutan;
- k) Perlu pengaturan pelaksanaan mengenai kriteria, persyaratan kawasan, lahan, lahan cadangan pertanian pangan berkelanjutan, dan tata cara alih fungsi lahan pertanian pangan berkelanjutan sebagai aturan pelaksana dari Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2011 tentang Penetapan dan Alih Fungsi Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan. Hal ini menyangkut keterlanjuran penggunaan kawasan hutan untuk kegiatan non kehutanan sebagai pelaksanaan ketentuan Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2005 tentang Keamanan Hayati Produk Rekayasa Genetik, serta memperlancar pelaksanaan pengujian, penilaian, pelepasan dan penarikan varietas, dilakukan perbaikan terhadap Peraturan Menteri Pertanian Nomor 61/Permentan/OT.140/10/2011 tentang Pengujian, Penilaian, Pelepasan dan Penarikan Varietas.

2) Konektivitas (infrastruktur)

Dukungan infrastruktur (*enabler*) yang diperlukan untuk peningkatan konektivitas bagi pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit di Koridor Ekonomi Kalimantan meliputi:

- a) Ekspansi kapasitas dan perbaikan proses di dua pelabuhan utama kelapa sawit yang diperlukan untuk mengantisipasi pertumbuhan produksi kelapa sawit;
- b) Perbaikan kapasitas pelabuhan kelapa sawit dan pengembangan kapasitas pelabuhan serta pengerukan alur pelayaran terkait di Koridor Ekonomi Kalimantan;
- c) Pengembangan Kawasan Industri dan Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy yang merupakan kluster industri berbasis *Oleochemical* di Maloy Kutai Timur, terdiri dari pengembangan Pelabuhan Maloy dan jalan akses menuju pelabuhan Maloy. Pengembangan KIPI Maloy akan berdampak besar bagi pengembangan hasil olahan kelapa sawit karena KIPI Maloy dipersiapkan menjadi pusat pengolahan hasil kelapa sawit, yakni *crude*

palm oil (CPO) dan produk turunannya, seperti minyak goreng, kosmetik, mentega, pakan ternak, es krim, sabun, tekstil, dan lainnya. Secara geografis, lokasi KIPi Maloy sangat strategis karena yaitu, terletak pada lintasan Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) yang merupakan lintasan laut perdagangan internasional dan masuk jalur interkoneksi Kalimantan dan Sulawesi, yakni merupakan jalur regional lintas trans Kalimantan, dan transportasi penyeberangan ferry Tarakan-Tolitoli, dan Balikpapan-Mamuju;

- d) Penanganan jalan akses yang dapat mendukung kelancaran distribusi hasil industri kelapa sawit berupa peningkatan kelas-kelas jalan di Koridor Ekonomi Kalimantan;
- e) Perbaikan akses jalan di perkebunan, dimana waktu pengiriman Tandan Buah Segar (TBS) dari perkebunan menuju *miling* memakan waktu cukup lama sehingga mempengaruhi produktivitas kelapa sawit secara signifikan.

3) SDM dan IPTEK

Salah satu dukungan yang diperlukan terkait sumber daya manusia dan teknologi untuk pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit di Kalimantan, adalah dengan menyediakan sarana pendidikan dan pelatihan bidang pengembangan produksi kelapa sawit, seperti:

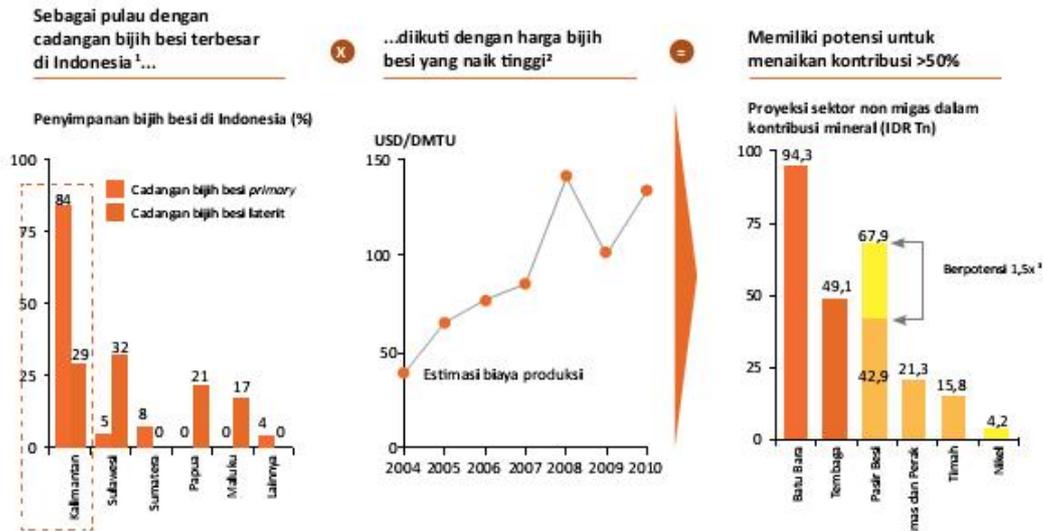
- a) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung sektor Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Kalimantan;
- b) Membuat program yang mendukung peningkatan kualitas dan perluasan *market* kelapa sawit, meliputi peningkatan mutu produk makanan, diklat teknis agribisnis kelapa sawit, serta pemasaran produk agribisnis untuk ekspor;
- c) Membangun *community college* untuk mempersiapkan SDM berkualitas di sektor kelapa sawit;
- d) Membuat program-program dengan memanfaatkan kemajuan teknologi, seperti pembuatan briket dari limbah sawit, teknologi pengolahan limbah cair industri kelapa sawit dengan reaktor *hybrid anaerob*, pemanfaatan ekstrak dan isolasi beta karoten dari minyak sawit mentah untuk suplemen pro, pemanfaatan tandan kosong kelapa sawit sebagai alternatif pupuk kalium, serta pemanfaatan *Crude Palm Oil Methyl Ester (CPOME)* sebagai bahan bakar pada mesin diesel.

d. Besi Baja

Besi baja adalah salah satu logam yang memiliki peranan strategis dalam meningkatkan daya saing dan pembangunan ekonomi bangsa. Industri besi baja memiliki *multiplier effect* yang besar karena keterkaitannya dengan industri-industri lain. Koridor Ekonomi Kalimantan memiliki cadangan bijih besi terbesar di Indonesia dan keberadaannya bagi industri besi baja Indonesia sangat penting. Sebesar 84 persen cadangan

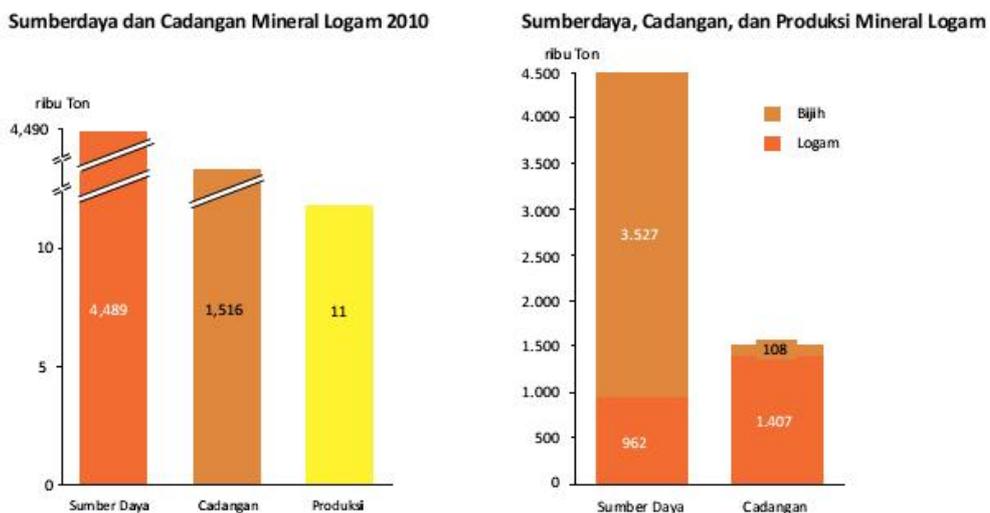
besi bajaprimer dan 29 persen cadangan bijih besi laterit Indonesia terdapat di Kalimantan. Tren pergerakan harga besi baja yang terus naik dan potensi kontribusinya terhadap perekonomian yang diperkirakan dapat naik dua kali lipat. Hal inilah yang mendorong pengembangan industri besi baja agar dapat berjalan secara optimal.

Gambar 3.D.20
Cadangan Bijih Besi



¹Indonesian Commercial Newsletter Vol. 57, June 2008. ²World Bank Commodity Price Data (Pink Sheet) ³Asumsi didasarkan bahwa cadangan sama selama 30 tahun dengan harga bijih besi USD 100 per Ton
Sumber: Indonesian Commercial Newsletter; World Bank Commodity Price Data; Analisis Tim

Gambar 3.D.21
Sumber Daya dan Cadangan Mineral Logam



Sumber: Key Indicator of Indonesia Energy and Mineral Resources 2011, ESDM

Sumber: Key Indicator of Indonesia Energy and Mineral Resources 2011, ESDM.

Kegiatan Ekonomi Utama Besi Baja di Koridor Ekonomi Kalimantan, terdapat di Kalimantan Tengah (Kotawaringin Barat) dan Kalimantan Selatan (Batulicin, Tanah Bumbu, dan Tanah Laut). Pengembangan proyek di lokasi tersebut antara lain pengolahan dan pemurnian bijih besi serta pengembangan industri benefisiari yang mengolah bijih besi dari tambang menjadi bahan baku (pellet dan sponge iron) untuk industri baja di Indonesia. Pelaku usaha industri besi baja di Koridor Ekonomi Kalimantan didominasi oleh investor swasta dengan nilai investasi yang teridentifikasi hingga tahun 2015 sebesar IDR 40 Triliun.

Sejak tahun 2004, permintaan besi baja terus mengalami peningkatan yang didorong oleh adanya peningkatan permintaan di berbagai industri lain, seperti elektronik, infrastruktur, dan otomotif. Walau demikian, tingkat konsumsi baja per kapita di Indonesia saat ini sebesar 37,3 Kg/Kapita per tahun masih lebih rendah apabila dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya seperti Malaysia, Singapura, Thailand, dan Vietnam. Saat ini Indonesia hanya memiliki sangat sedikit industri pengolahan bijih besi, padahal Indonesia memiliki sumberdaya dan cadangan yang potensial. Indonesia menempati peringkat ke-36 dunia sebagai negara produsen baja dengan kisaran produksi 3,5-4,2 juta Ton per tahun. Sementara itu, konsumsi baja di Indonesia, walaupun masih tergolong rendah di negara-negara Asia Tenggara, mencapai kisaran 6,9 sampai 8,5 juta Ton. Defisit kebutuhan baja masih dipenuhi melalui impor baja berupa pellet atau pig iron

Gambar 3.D.22
Produksi dan Konsumsi Baja di Indonesia



Sumber: The Indonesia Iron & Steel Industry Association, 2012

Tingginya angka ekspor bijih besi dan banyaknya kegiatan penambangan liar yang mengabaikan *good mining practice* juga merupakan hal-hal yang perlu diantisipasi. Sejak tahun 2006, volume ekspor bijih besi jauh lebih besar dari impor, namun hingga kini neraca perdagangan bijih besi masih defisit. Hal ini menunjukkan bahwa ekspor saat ini masih mengabaikan peningkatan nilai tambah. Sejak 1995 konsumsi baja di Indonesia di atas produksi nasional meskipun mengalami tren penurunan konsumsi akibat krisis ekonomi pada tahun 1998-1999. Seiring membaiknya ekonomi Indonesia konsumsi baja Indonesia terus mengalami peningkatan hingga 2011. Namun, hal ini belum diimbangi dengan kapasitas produksi nasional sehingga pemenuhan kebutuhan baja dipenuhi dengan impor. Maka, tidak heran apabila neraca perdagangan bijih besi mengalami defisit sejak tahun 1995. Terkait dengan kondisi tersebut, pemerintah perlu ada strategi yang mendorong peningkatan nilai tambah besi baja, khususnya untuk pemenuhan konsumsi baja nasional.

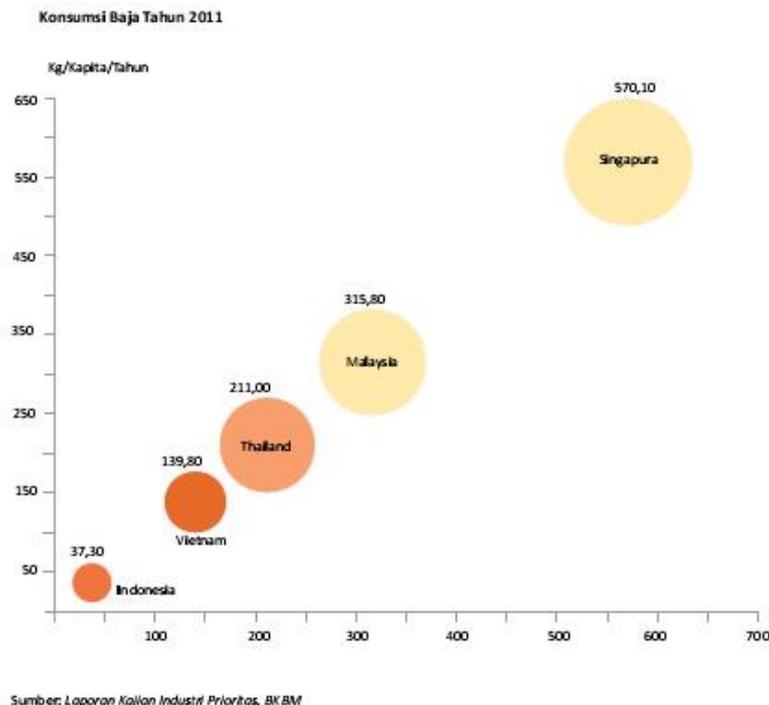
Salah satu strategi pengembangan industri besi baja nasional adalah dengan mendorong terciptanya sinergi dan keterkaitan pada semua mata rantai dalam industri hulu sampai industri hilir baja. Berikut adalah rantai nilai industri baja.

Gambar 3.D.23
Rantai Nilai Industri Baja



Industri hulu dalam mata rantai industri besi baja adalah pertambangan bijih besi, sedangkan industri hilirnya adalah industri baja *finished flat product* dan industri baja *finished long product*. Sinergi industri hulu dan hilir baja dapat dilakukan dengan memfasilitasi kemitraan antara industri hulu dan hilir untuk memenuhi kebutuhan bahan baku industri hilir dan mendorong peningkatan penggunaan baja produksi dalam negeri untuk pembangunan infrastruktur dan pengembangan industri pertahanan.

Gambar 3.D.24
Konsumsi Baja Indonesia, Vietnam, Thailand, Malaysia, dan Singapura



Saat ini di Indonesia masih ada beberapa bagian dari rantai nilai industri baja yang belum tersedia. Dengan demikian, dalam periode 2011 - 2014, investasi pada industri besi baja akan berfokus pada pengembangan industri antara melalui pengembangan industri pengolahan atau benefisasi industri besi dan baja. Upaya ini dapat pula memberikan implikasi positif guna pengoptimalan potensi peningkatan nilai tambah industri hulu di dalam negeri dalam rangka program perkuatan revitalisasi baja nasional.

1) Regulasi dan Kebijakan

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Besi Baja di Kalimantan memerlukan penataan regulasi dan dukungan kebijakan berikut:

- a) Penyelesaian kebijakan industri (blue print) industri baja (yang menunjukkan sinergitas dan keterkaitan pada semua mata rantai dalam industri hulu sampai industri hilir baja) dan pengembangan industri baja agar mampu memenuhi kebutuhan dalam negeri (*self-sufficient steel industry*);
- b) Penertiban kegiatan penambangan liar agar neraca perdagangan bijih besi tidak defisit walaupun sejak tahun 2006 volume ekspor bijih besi jauh lebih besar dari impor;

- c) Penetapan bea keluar bijih besi yang tinggi dalam rangka pembatasan ekspor bahan mentah juga perlu diterapkan agar permintaan nasional dapat terpenuhi.

2) Konektivitas (infrastruktur)

Infrastruktur pendukung yang dibutuhkan untuk peningkatan konektivitas dalam pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Besi Baja sebagai berikut:

- a) Penyediaan infrastruktur pendukung seperti listrik, jaringan jalan, jalur kereta api, dan pelabuhan di kawasan industri besi baja di Koridor Ekonomi Kalimantan;
- b) Peningkatan kelas dan kapasitas pelabuhan laut yang mendukung pengembangan bijih besi di Koridor Ekonomi Kalimantan;
- c) Perbaikan jalan-jalan akses untuk melancarkan distribusi hasil industri bijih besi di lokasi kawasan industri besi baja maupun antar lokus kegiatan terkait di Koridor Ekonomi Kalimantan.

3) SDM dan IPTEK

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Besi Baja di Kalimantan memerlukan dukungan pengembangan SDM dan IPTEK sebagai berikut:

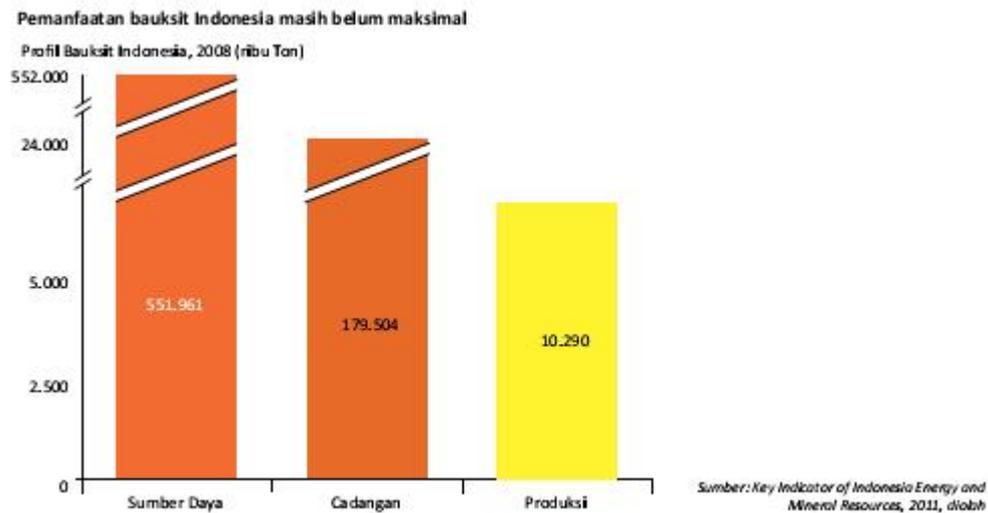
- a) Mendorong penggunaan teknologi eksplorasi non-destruktif yang tepat, akurat, serta efisien untuk dapat mengidentifikasi potensi bijih besi dalam suatu wilayah;
- b) Pengembangan teknologi yang dapat mengolah bijih besi kadar rendah dan atau lateritik untuk dapat menghasilkan bahan baku dengan kualifikasi yang disyaratkan oleh industri baja dapat dilakukan dengan bantuan Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT);
- c) Memberikan bantuan pembelajaran perakitan peralatan CNC Lathe, serta bantuan pembelajaran perakitan peralatan welding, drilling, bending, dan cutting di SMK;
- d) Mendorong penggunaan teknologi tinggi yang mampu mendorong peningkatan produktivitas dan penciptaan produk yang berkualitas baik, seperti membuat pelatihan peningkatan nilai tambah bijih bauksit, peningkatan nilai tambah bijih besi, dan peningkatan nilai tambah bijih zircon;
- e) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung Kegiatan Ekonomi Utama Besi Baja pada beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Kalimantan.

e. Bauksit

Saat ini, Indonesia tercatat sebagai penyimpan cadangan bauksit terbesar nomor tujuh di dunia sekaligus menjadi produsen bauksit nomor empat di dunia. Besarnya cadangan bauksit Indonesia diperkirakan mencapai

24 juta Ton, dimana 85 persen cadangan bauksit berada di Kalimantan Barat dan sekitar 15 persen berada di Kepulauan Riau.

Gambar 3.D.25
Profil Bauksit Indonesia



Cadangan bauksit terbesar Koridor Ekonomi Kalimantan terdapat di Provinsi Kalimantan Barat, yaitu sekitar 3,29 miliar Ton dengan luas wilayah yang memiliki IUP seluas 557.259 Ha. Namun, hingga saat ini mayoritas hasil tambang bauksit diekspor dalam bentuk bahan mentah. Dengan kondisi tersebut, Indonesia perlu mengembangkan industri pengolahan bauksit menjadi alumina. Selain untuk menjalankan mandat Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara mengenai optimalisasi nilai tambah bahan baku mineral, harga jual alumina yang bisa mencapai 10 kali harga jual bauksit dan tingginya angka impor alumina merupakan alasan mengapa industri pengolahan bauksit menjadi alumina perlu dikembangkan di Kalimantan.

Di masa yang akan datang, untuk mendukung penciptaan nilai tambah di dalam negeri, pengembangan industri aluminium terpadu yang mengkombinasikan industri alumina berbahan baku lokal (*Smelter Grade Alumina*), industri aluminium smelter (*aluminium ingot primer dan molten aluminium*), industri aluminium antara (*aluminium die casting*), dan industri aluminium hilir yang belum tersedia di Indonesia (*aluminium berbasis aluminium cair, aluminium pigment, dan aluminium powder*) sangat dibutuhkan.

Gambar 3.D.26
Rantai Nilai Industri Bauksit



Upaya peningkatan nilai tambah ini memerlukan insentif dari pemerintah untuk meningkatkan daya tarik investasi di Indonesia, mengingat industri pengolahan bauksit menjadi alumina memiliki tingkat kesulitan yang tinggi. Risiko yang tinggi ini seringkali menyulitkan pelaku usaha dalam mendapatkan sumber dana pembiayaan untuk melakukan investasi dalam industri pengolahan bauksit.

Rencana investasi industri bauksit yang akan dilakukan di Kalimantan pada periode 2011 - 2015 pada pengolahan bauksit menjadi alumina dengan sentra produksi di KPI Mempawah, Ketapang, dan Sanggau di Provinsi Kalimantan Barat. Investasi pada industri bauksit didominasi oleh investor swasta dengan nilai investasi mencapai IDR 21.720 Miliar.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk mencapai produktivitas bauksit yang optimal, diperlukan upaya-upaya perbaikan regulasi ataupun kebijakan. Berikut beberapa kebijakan atau regulasi yang telah dan perlu diperbaiki, untuk mendukung hilirisasi bauksit:

- Perbaikan Peraturan Presiden Nomor. 3 Tahun 2012 tentang RTR Pulau Kalimantan. Substansi yang mengalami perbaikan terkait dengan percepatan penetapan Peraturan Presiden tentang RTR Pulau Kalimantan untuk pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI;
- Percepatan penyelesaian Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi dan Kabupaten/Kota di Kalimantan, serta penyelarasan antara Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan dan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara;
- Perbaikan Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2011 tentang Perubahan Kedua atas PP Nomor 1 Tahun 2007 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan Untuk Penanaman Modal di Bidang Tertentu atau di Daerah Tertentu. Substansi yang mengalami perubahan mengenai penetapan subsektor baru sesuai prioritas MP3EI yang layak untuk menerima fasilitas pajak penghasilan badan (Pasal 31A UU PPh);

- d) Perbaikan Peraturan Pemerintah perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2010 tentang Izin Usaha Pertambangan (IUP). Perlunya pengaturan mengenai pemindahan IUP dari perusahaan induk kepada anak perusahaan;
- e) Perbaikan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2010 tentang Penggunaan Kawasan Hutan. Substansi yang mengalami perubahan terkait “keterlanjuran” penggunaan kawasan hutan untuk kegiatan non kehutanan;
- f) Perbaikan Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Tata Cara Perubahan Peruntukan dan Fungsi Kawasan Hutan. Substansi yang mengalami perubahan terkait “keterlanjuran” penggunaan kawasan hutan untuk kegiatan non hutan;
- g) Perbaikan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 130/PMK.011/ 2011 tentang Pemberian Fasilitas Pembebasan atau Pengurangan Pajak Penghasilan Badan. Substansi yang mengalami perbaikan terkait pengaturan mengenai Pemberian Fasilitas Pembebasan atau Pengurangan Pajak Penghasilan Badan (*Tax Holiday*) untuk mendorong investasi dan sebagai aturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal dan Peraturan Pemerintah Nomor 94 Tahun 2010;
- h) Peraturan Menteri ESDM Nomor 7 Tahun 2012 tentang Peningkatan Nilai Tambah Mineral melalui Kegiatan Pengolahan dan Pemurnian Mineral;
- i) Peraturan Menteri ESDM Nomor 11 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 7 Tahun 2012 tentang Peningkatan Nilai Tambah Mineral melalui Kegiatan Pengolahan dan Pemurnian Mineral;
- j) Perbaikan standar operasi yang mengatur mekanisme perizinan, agar praktik pungutan liar yang masih menjadi masalah klasik terkendalanya pengembangan kegiatan ekonomi utama bauksit/alumina dapat dikurangi atau dihilangkan;
- k) Pemberian jaminan kepastian hukum dan pembebasan investor dari praktik-praktik pungutan liar, terutama dibutuhkan bagi investor yang sudah menerapkan *good mining practice*.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Pengembangan investasi Kegiatan Ekonomi Utama Bauksit di Kalimantan membutuhkan dukungan berupa infrastruktur, antara lain pelabuhan dan jalan akses menuju pelabuhan, jalan akses atau conveyor belt yang menghubungkan area tambang dengan pabrik, serta pembangkit listrik. Berikut beberapa daftar infrastruktur yang masuk dalam daftar MP3EI, yaitu:

- a) Pembangunan fasilitas transmisi kelistrikan dan pembangkit listrik untuk beberapa ruas dan gardu induk di Koridor Ekonomi Kalimantan;
- b) Pembangunan pelabuhan, jalan akses, dan jalan strategis nasional yang dapat mendukung industri bauksit di Koridor Ekonomi Kalimantan.

3) SDM dan IPTEK

Untuk mendukung terciptanya kemandirian produksi dan pengolahan bauksit di Indonesia, khususnya di Kalimantan dilakukan berbagai upaya sebagai berikut:

- a) Mendirikan pusat desain dan rekayasa teknologi aluminium;
- b) Pengembangan pendidikan dan transfer teknologi pada institusi pendidikan tinggi untuk meningkatkan keahlian teknis dalam bidang industri ini;
- c) Menyediakan kebutuhan tenaga SMK untuk mendukung pengembangan SDM di Kegiatan Ekonomi Utama Bauksit;
- d) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung Kegiatan Ekonomi Utama Bauksit di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Kalimantan.

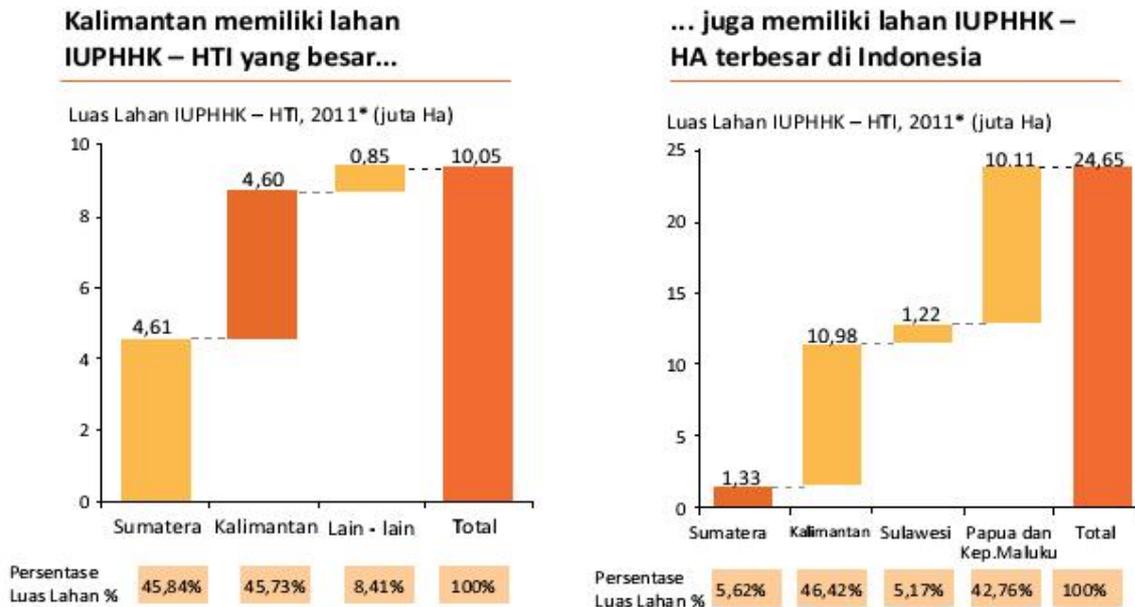
f. Perakayuan

Dalam perekonomian nasional, sejak tahun 2005 hingga 2011, sektor kehutanan memberi kontribusi antara 0,7 persen – 0,9 persen terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Nasional atau dengan total produksi pada tahun 2011 mencapai IDR 36,1 Triliun di tahun 2007 dan IDR 51,78 Triliun di tahun 2011 (BPS, 2011).

Koridor Ekonomi Kalimantan merupakan salah satu paru-paru utama dunia terkait dengan masih luasnya area hutan yang terkandung di dalamnya. Pulau Kalimantan tercatat memiliki kawasan hutan terluas kedua setelah Pulau Papua dengan luas kawasan hutan masing-masing sebesar 41 juta Ha dan 42 juta Ha.

Namun dari segi luas kawasan Hutan Produksi, Kalimantan merupakan pulau dengan luas kawasan Hutan Produksi tertinggi (29,8 juta Ha), dan baru sekitar 52,7 persen (15,7 juta Ha) yang sudah dimanfaatkan sebagai hutan produksi (Kementerian Kehutanan, 2009). Berdasarkan data dari Kementerian Kehutanan, Kalimantan memiliki Izin Usaha Pemanfaatan Hasil Hutan Kayu (IUPHHK) – Hutan Tanaman Industri (HTI) dan IUPHHK– Hutan Alam (HA) yang besar. Kondisi ini menunjukkan bahwa terdapat potensi besar bagi pengembangan investasi di industri perakayuan, sebagai industri utama di sektor kehutanan.

Gambar 3.D.27
Luas Lahan Hutan Kalimantan

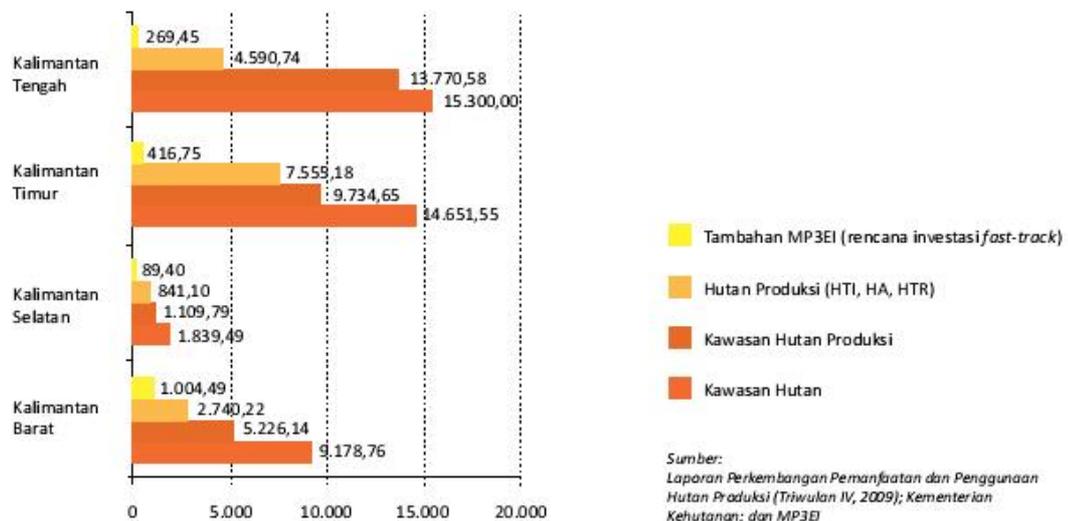


Sumber :
Statistik Kehutanan Indonesia 2011, diolah

Sektor kehutanan sendiri secara umum masih menyimpan potensi lain (non-kayu) yang belum dioptimalkan pengelolaannya, seperti potensi buah-buahan, rotan, bambu, lebah, sutera, gaharu, dan tentu dapat berfungsi sebagai penyerap karbon yang terkemas dalam skema internasional *Reducing Emission from Deforestation and Degradation (REDD+)*.

Gambar 3.D.28
Sebaran Kawasan Hutan Pada Masing-Masing
Provinsi Kalimantan

Sebaran Kawasan Hutan Produksi di Masing-Masing Provinsi di Kalimantan (ribu Hektar)



Gambar di atas menunjukkan masih besarnya potensi pengembangan industri perkebunan berdasarkan luasnya kawasan Hutan Produksi, yang terdiri dari Hutan Tanaman Industri (HTI), Hutan Tanaman Rakyat (HTR), dan Hutan Alam (HA) yang belum dimanfaatkan potensi nilai ekonominya. Hal ini juga tercermin pada stagnannya kontribusi sektor kehutanan terhadap Pendapatan Domestik Bruto (PDB) nasional, walaupun secara nominal terdapat peningkatan volume output pada sektor kehutanan. Kondisi ini menunjukkan belum optimalnya pemanfaatan dan pengelolaan hasil hutan dalam perekonomian Indonesia.

Untuk mendorong industri perkebunan sebagai bagian dari sektor kehutanan, perlu dilakukan perubahan paradigma dalam industri perkebunan Indonesia. Produksi kayu bulat sudah harus difokuskan melalui hutan tanaman (baik Hutan Tanaman Industri maupun Hutan Tanaman Rakyat), sementara pemanfaatan Hutan Alam produktif dapat lebih diarahkan untuk pemanfaatan potensi non-kayu hutan.

Pengembangan hutan tanaman dipandang perlu bukan hanya karena cadangan hutan alam produktif semakin menipis, tapi juga karena pengembangan Hutan Tanaman dapat memproduktifkan kembali kawasan Hutan Alam produktif yang telah rusak. Selain itu, hutan tanaman dapat menyediakan bahan baku kayu bulat dengan harga yang lebih murah daripada kayu bulat dari hutan alam sehingga Industri Primer Hasil Hutan Kayu (IPHHK) dapat menjadi lebih kompetitif.

Hal yang tidak kalah penting untuk mendorong optimalisasi kontribusi sektor kehutanan adalah peningkatan produktivitas hutan tanaman melalui pengembangan dan perluasan aplikasi teknik penanaman yang

efisien. Rencana investasi di industri perkayuan untuk jangka pendek dan menengah (rencana investasi fast track MP3EI) di Pulau Kalimantan telah tercatat berupa investasi HTI dan IPHHK. Rencana investasi HTI terluas tersebar di beberapa KPI di Kalimantan Barat (1.004.493 Ha, nilai investasi sekitar IDR 9.600 Miliar), diikuti oleh Kalimantan Timur (416.748 Ha, nilai investasi sekitar IDR 7.200 Miliar), Kalimantan Tengah (269.446 Ha, nilai investasi sekitar IDR 5.400 Miliar), dan Kalimantan Selatan (89.400 Ha, nilai investasi sekitar IDR 1.300 Miliar). Untuk rencana investasi di IPHHK tercatat masih terpusat di Kalimantan Timur dengan rencana investasi sekitar IDR 7.800 Miliar dan di Kalimantan Tengah yang mencatat rencana investasi sebesar IDR 893 Miliar.

Gambar 3.D.29

Rantai Nilai Industri Perkayuan (yang tercakup dalam Sektor Kehutanan)



Turut tercatat beberapa tantangan yang masih merintangangi usaha pengembangan industri perkayuan (HTI dan IPHHK) antara lain:

- 1) Tantangan dalam pengembangan HTI utamanya terletak pada sempitnya ruang gerak pengusaha HTI dalam memasarkan kayu bulatnya. Keran ekspor kayu bulat saat ini telah ditutup, sementara struktur pasar domestik cenderung masih bersifat monopsoni (dikuasai oleh beberapa pemain utama). Kedua hal tersebut kemudian menyebabkan rendahnya daya tawar pengusaha HTI dalam proses penentuan harga jual domestik. Saat ini terjadi selisih signifikan antara harga kayu bulat domestik dan internasional (harga domestik lebih rendah sekitar 30 persen – 40 persen);
- 2) Sementara tantangan dalam pengembangan IPHHK, khususnya IPHHK dari investasi dalam negeri, adalah masih rendahnya animo perbankan untuk memberikan dukungan pembiayaan, baik untuk keperluan revitalisasi mesin-mesin yang sudah tua, maupun untuk pengembangan IPHHK baru.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk mengatasi beberapa tantangan tersebut di atas, diperlukan dukungan kebijakan berikut:

- a) Pengembangan industri per kayu harus dilakukan melalui pengembangan investasi di HTI dan IPHHK secara simultan, bukan sekuensial;
- b) Paradigma pada pengembangan investasi IPHHK tidak boleh bersifat sempit yang hanya fokus pada peningkatan investasi tertanam, melainkan bersifat luas dimana peningkatan investasi harus disertai dengan peningkatan jumlah pemain guna menyeimbangkan kekuatan tawar-menawar di pasar kayu bulat, khususnya jika pembukaan kembali keran ekspor kayu bulat bukan pilihan yang tersedia;
- c) Sektor perbankan perlu didorong untuk turut mendukung pengembangan investasi di IPHHK dengan sosialisasi tingkat keuntungan dan karakteristik risiko pada investasi IPHHK;
- d) Perbaikan Instruksi Presiden Nomor 10 Tahun 2011 tentang Penundaan Pemberian Izin Baru dan Penyempurnaan Tata Kelola Hutan Alam Primer dan Lahan Gambut, substansi yang mengalami perbaikan, yaitu penyeimbangan dan penyesuaian pembangunan ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan serta upaya penurunan emisi gas rumah kaca melalui penundaan pemberian izin baru hutan alam primer dan lahan gambut yang berada di hutan konservasi, hutan lindung, hutan produksi (hutan produksi terbatas, hutan produksi biasa/tetap, hutan produksi yang dapat dikonversi), dan area penggunaan lain.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Dukungan infrastruktur (enabler) yang diperlukan untuk peningkatan konektivitas bagi pengembangan kegiatan ekonomi utama Per kayu di Koridor Ekonomi Kalimantan meliputi:

- a) Pembangunan pelabuhan dan fasilitas pelabuhan untuk pengangkutan hasil pengolahan kayu di Koridor Kalimantan, salah satunya peningkatan Pelabuhan Trisakti;
- b) Pembangunan jalan dan jembatan untuk akses distribusi hasil industri pengolahan kayu:
 - Peningkatan Jalan Strategis Nasional;
 - Pembangunan Jembatan Tayan;
 - Jalan akses TPK Palaran - Samarinda (jalan strategis nasional).
- c) Pembangunan pembangkit listrik sebagai dukungan kebutuhan energi, meliputi pembangunan PLTU, fasilitas transmisi kelistrikan dan PLTGU yang tersebar di lokasi industri per kayu di Koridor Ekonomi Kalimantan.

3) SDM dan IPTEK

Untuk mengembangkan sektor perikanan, dukungan SDM Iptek yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- a) Menyediakan kebutuhan siswa pendidikan menengah kejuruan kehutanan dan memberikan bantuan pembelajaran perakitan peralatan mesin pengolah kayu bagi SMK;
- b) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung sektor Perikanan di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Kalimantan;
- c) Membuat pelatihan peningkatan mutu dan desain ekspor serta kemasan dalam rangka mendorong ekspor produk handicraft;
- d) Mengadakan berbagai macam diklat dalam rangka memberikan pengetahuan akan pengelolaan hutan, dasar-dasar konservasi sumber daya alam, serta upaya pencegahan dan penanganan bencana (kebakaran hutan);
- e) Mendirikan community college, melakukan penguatan Politeknik Balikpapan, serta menyediakan supervisor ahli pengelolaan tanaman untuk meningkatkan kualitas SDM.

g. Kegiatan Ekonomi Lain

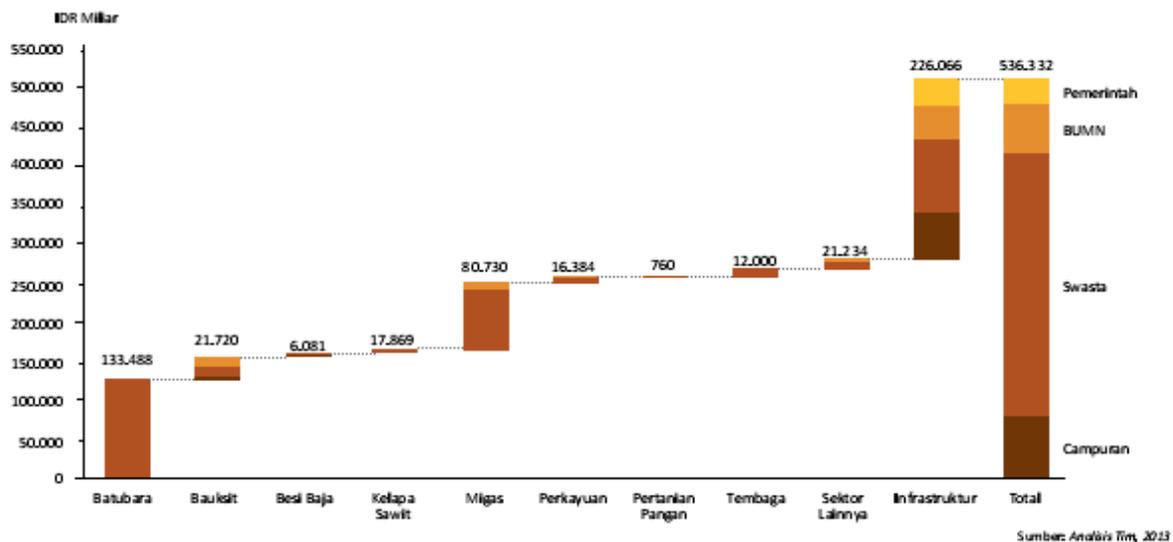
Selain kegiatan ekonomi utama yang menjadi fokus Koridor Ekonomi Kalimantan di atas, koridor ini juga terdapat beberapa kegiatan yang dinilai mempunyai potensi pengembangan seperti Karet, Pertanian Pangan, Peternakan, Perikanan, dan Pariwisata yang difokuskan pada 7 Destinasi Pariwisata Nasional.

2. Investasi

Terkait dengan Pembangunan Koridor Ekonomi Kalimantan teridentifikasi rencana investasi untuk Kegiatan Ekonomi Utama Migas, Batubara, Kelapa Sawit, Besi Baja, Bauksit, Perikanan, dan Infrastruktur pendukung sebesar IDR 536.332 Miliar.

Berikut ini adalah gambaran umum rencana investasi kegiatan ekonomi utama dan infrastruktur yang terdapat di Kalimantan dan pelaksanaannya dimulai dalam waktu 2011 - 2014:

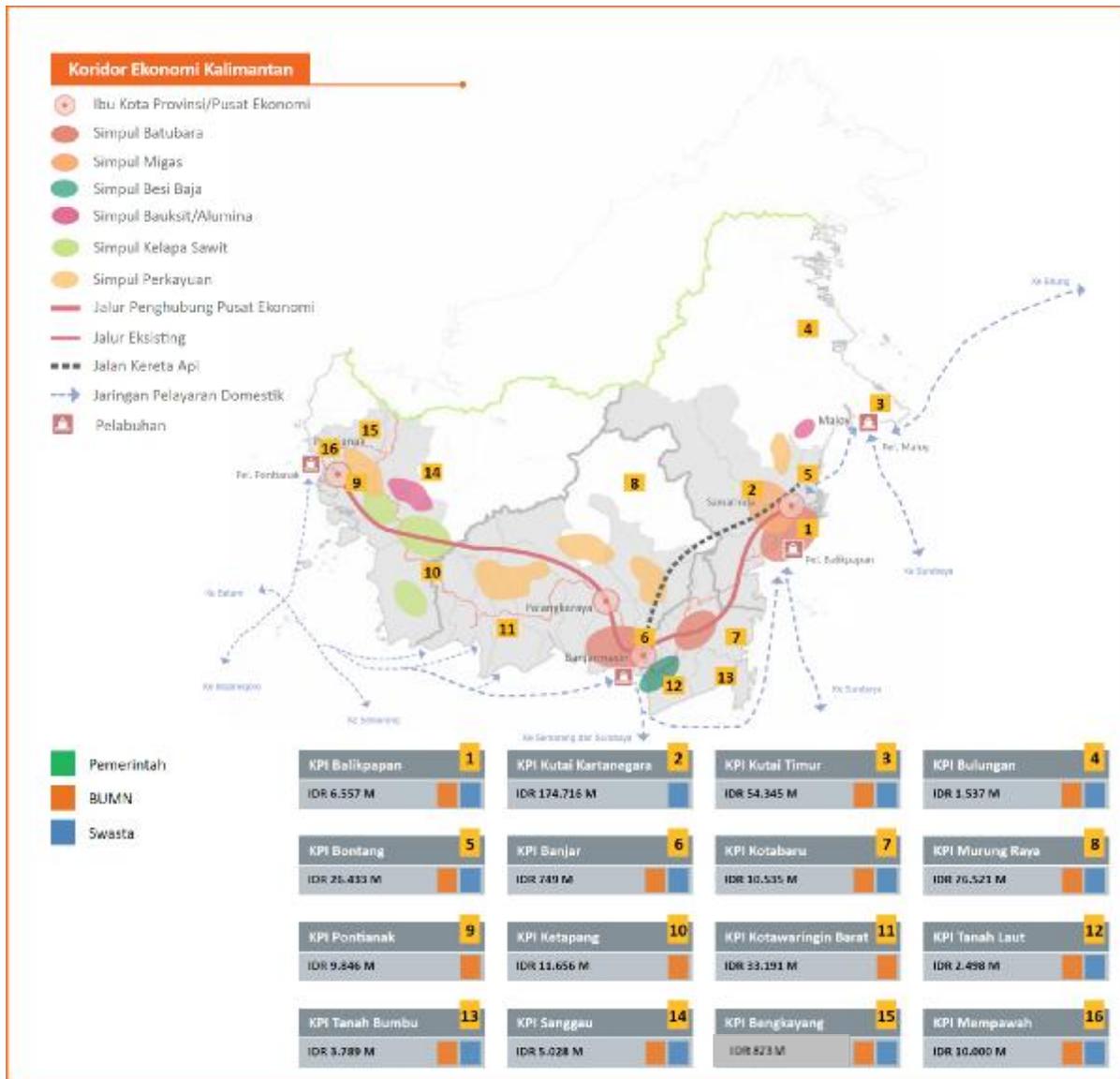
Gambar 3.D.30
Indikasi Nilai Investasi di Koridor Ekonomi Kalimantan



Disamping investasi diatas, ada pula beberapa investasi untuk kegiatan yang bukan menjadi Kegiatan Ekonomi Utama di Koridor Ekonomi Kalimantan, tetapi menjadi bagian dari 22 Kegiatan Ekonomi Utama seperti Tembaga, Karet, Pertanian Pangan, Perikanan, dan Peternakan dengan jumlah investasi sebesar IDR 12.760 Miliar. Selain itu, ada pula investasi dari beberapa kegiatan diluar 22 Kegiatan Ekonomi Utama yang dikembangkan di MP3EI seperti petrokimia, bahan peledak, mangan, dan barang konsumsi sebesar IDR 21.234 Miliar.

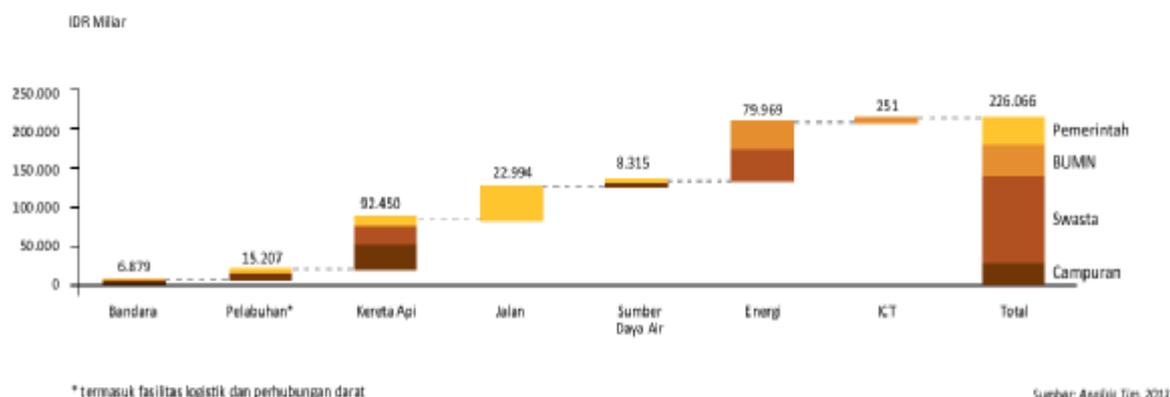
Gambar 3.D.31

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Kalimantan



Gambar 3.D.32

Indikasi Investasi Infrastruktur oleh Pemerintah, BUMN dan Campuran



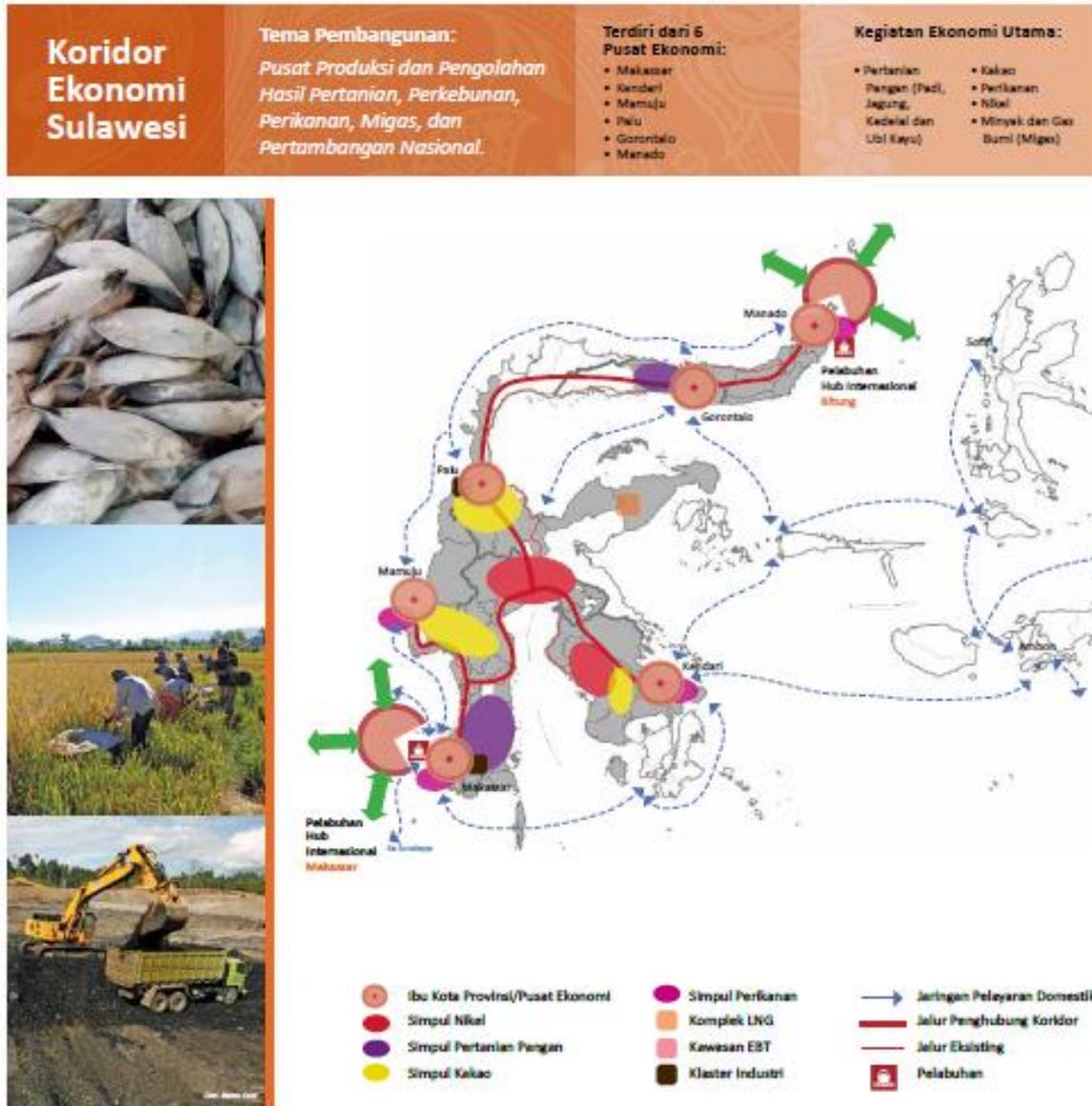
Dalam jangka panjang, pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama difokuskan untuk membangun industri hilir Kegiatan Ekonomi Utama, didukung dengan penguatan teknologi dan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) dan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK). Selain itu, sektor jasa juga perlu dikembangkan untuk menggantikan kegiatan ekonomi Sumber Daya Alam (SDA) yang tidak terbarukan di Koridor Ekonomi Kalimantan. Selain itu, inisiatif yang ditawarkan di Koridor Ekonomi Kalimantan dapat berupa penciptaan dan pengembangan aglomerasi industri yang didukung oleh pengadaan infrastruktur pendukung seperti tenaga listrik, air bersih, dan pengolahan limbah. Pusat kegiatan ekonomi utama dalam struktur tata ruang.

Kalimantan dihubungkan melalui jaringan jalan raya dan jalur rel kereta api trans Kalimantan yang terintegrasi dengan angkutan sungai. Pola pengembangan industri hilir kegiatan ekonomi pertambangan, pertanian, dan perkebunan yang terintegrasi dengan pengembangan kluster industri hilirnya dikembangkan di sepanjang sungai. Hal ini dilakukan untuk efisiensi pengadaan prasarana perhubungan darat. Sesuai dengan sumber daya alam dan kondisi geografis Pulau Kalimantan, Koridor Ekonomi Kalimantan mempunyai tema pembangunan atau aktivitas utama pembangunan sebagai hasil tambang dan lumbung energi nasional. Seluruh upaya pembangunan Koridor Ekonomi Kalimantan ini dibangun dengan kesadaran penuh untuk tetap melestarikan hutan Kalimantan sebagai paru-paru dunia. Sinergi antara kegiatan pertambangan dan kehutanan ini dapat dilakukan melalui good mining practice pada saat eksplorasi dan kegiatan pasca tambang.

Dalam rangka mempercepat pertumbuhan dan perluasan ekonomi di Koridor Ekonomi Kalimantan, perlu diciptakan iklim usaha yang kondusif untuk menjamin kepastian dan keberlangsungan usaha para pelaku sektor. Beberapa perubahan dan harmonisasi regulasi terkait pertambangan, perkebunan, kehutanan, lingkungan, serta tata ruang dilakukan guna meminimalisasi hambatan-hambatan yang bersifat kontra produktif

terhadap optimalisasi penciptaan nilai tambah di dalam negeri dan peningkatan nilai tambah produk yang akan diekspor.

Dalam pengembangan jaringan infrastruktur, di Kalimantan terdapat model pengembangan infrastruktur konsorsium, dimana beberapa perusahaan kegiatan ekonomi utama batubara (*conveyor belt*, rel kereta api, dan jalan yang sama) saling berbagi infrastruktur sehingga dapat meningkatkan efisiensi.



E. Koridor Ekonomi Sulawesi

1. *Overview* Koridor Ekonomi Sulawesi

Koridor Ekonomi Sulawesi memiliki tema Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Migas, dan Pertambangan Nasional.

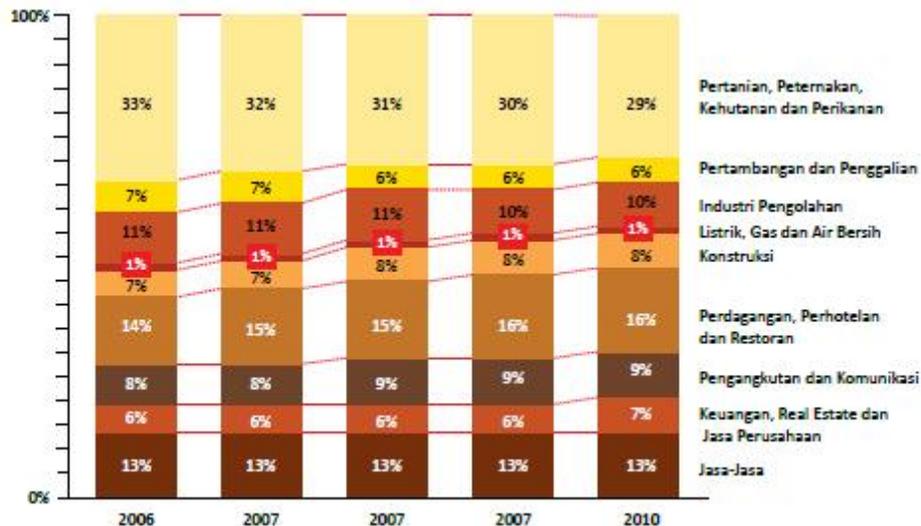
Koridor ini diharapkan menjadi garis depan ekonomi nasional terhadap pasar Asia Timur, Australia, dan Amerika. Koridor Ekonomi Sulawesi memiliki potensi tinggi di bidang ekonomi dan sosial dengan kegiatan-kegiatan unggulannya. Meskipun demikian, secara umum terdapat beberapa hal yang harus dibenahi di Koridor Ekonomi Sulawesi:

- a. Rendahnya nilai PDRB per kapita di Sulawesi dibandingkan dengan pulau lain di Indonesia;
- b. Kegiatan Ekonomi Utama Pertanian, sebagai kontributor PDRB terbesar (29,4 persen), tumbuh dengan lambat padahal Kegiatan Ekonomi Utama ini menyerap sekitar 50 persen tenaga kerja;
- c. Investasi di Sulawesi berasal dari dalam dan luar negeri relatif tertinggal dibandingkan daerah lain;
- d. Infrastruktur perekonomian dan sosial seperti jalan, listrik, air, dan kesehatan kurang tersedia dan belum memadai.

Pembangunan Koridor Ekonomi Sulawesi berfokus pada Kegiatan Ekonomi Utama Pertanian Pangan, Kakao, Perikanan, Nikel, serta Minyak dan Gas. Selain itu, Kegiatan Ekonomi Utama Minyak dan Gas Bumi dapat dikembangkan yang potensial untuk menjadi mesin pertumbuhan ekonomi di koridor ini.

Gambar 3.E.1

Proporsi PDRB Sulawesi atas dasar Harga Konstan 2010 (persen)



Sumber: BPS, 2010

Daya Dukung wilayah

Air. Neraca sumber daya air di Sulawesi masih menunjukkan angka positif, dimana kebutuhan air di Sulawesi saat ini mencapai 21 km³/tahun sedangkan ketersediaannya sebesar 35 km³/tahun. Namun angka tersebut menunjukkan pada kondisi yang kritis bahkan diprediksikan pada tahun 2030 mengalami defisit air. (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011).

Energi. Total cadangan minyak di Sulawesi sebesar 49,11 MMSTB dan cadangan gas sebesar 3,83 TSCF (terbesar di Sulawesi Tenggara). Cadangan batubara di Sulawesi sebesar 233 juta ton dan potensi sumber energi terbarukan berupa panas bumi sebesar 2.519 MW (terbesar di Sulawesi Utara). (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2012).

Kesehatan. Rata-rata angka harapan hidup Sulawesi lebih tinggi dari pada rata-rata nasional dengan angka harapan hidup tertinggi yaitu 72,2 tahun di Sulawesi Utara (Kementerian Kesehatan, 2011).

Lahan. Luas daratan Sulawesi sebesar 19,2 juta Ha dengan 55 persen wilayahnya merupakan kawasan hutan (Kementerian Kehutanan, 2011). Luas lahan yang mengalami deforestasi di Sulawesi sebesar 18.749 Ha atau 2,2 persen dari total luas deforestasi di Indonesia. Selain itu, lahan kritis di koridor ini seluas 2.770.876 Ha. (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011).

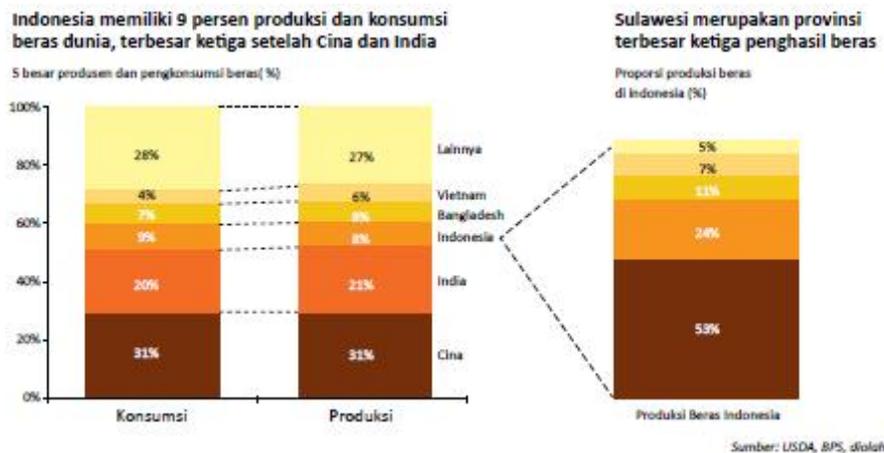
a. Pertanian Pangan

Kegiatan pertanian pangan di Sulawesi mencakup padi, jagung, kedelai, dan ubi kayu. Kegiatan pertanian pangan, khususnya beras dan jagung, sangat penting, terutama untuk konsumsi domestik di Indonesia. Indonesia adalah produsen beras terbesar ketiga di dunia, yang sebagian besar dari produksinya digunakan untuk konsumsi domestik. Namun, Indonesia masih harus mengimpor 800.000 ton jagung di tahun 2010 untuk memenuhi kebutuhan domestik sebesar 5 juta ton.

Sulawesi merupakan produsen pangan ketiga terbesar di Indonesia yang menyumbang 10 persen produksi padi nasional dan 15 persen produksi jagung nasional. Pertanian pangan menyumbang 13 persen PDRB Sulawesi.

Gambar 3.E.2

Proporsi Negara Penghasil Beras di Dunia dan Proporsi Daerah Penghasil Beras di Indonesia



Mengingat adanya keterbatasan potensi ekspansi areal pertanian, maka peningkatan produksi pangan yang paling memungkinkan adalah melakukan intensifikasi pangan. Produktivitas padi di Sulawesi masih lebih rendah dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia.

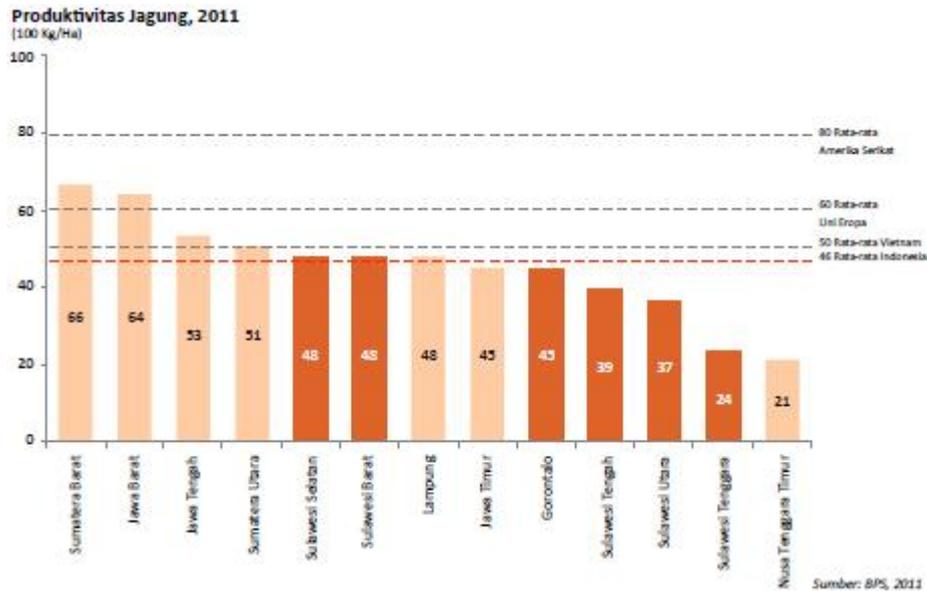
Gambar 3.E.3
Perbandingan Produktivitas Beras Koridor Ekonomi
Sulawesi dengan Wilayah Lainnya



Indonesia merupakan produsen jagung terbesar di Asia Tenggara, namun kebutuhan jagung nasional belum dapat terpenuhi dari produksi domestik. Rendahnya pemenuhan kebutuhan jagung berkaitan dengan tingkat produktivitas jagung nasional. Produktivitas jagung di Sulawesi masih dibawah rata-rata produktivitas nasional.

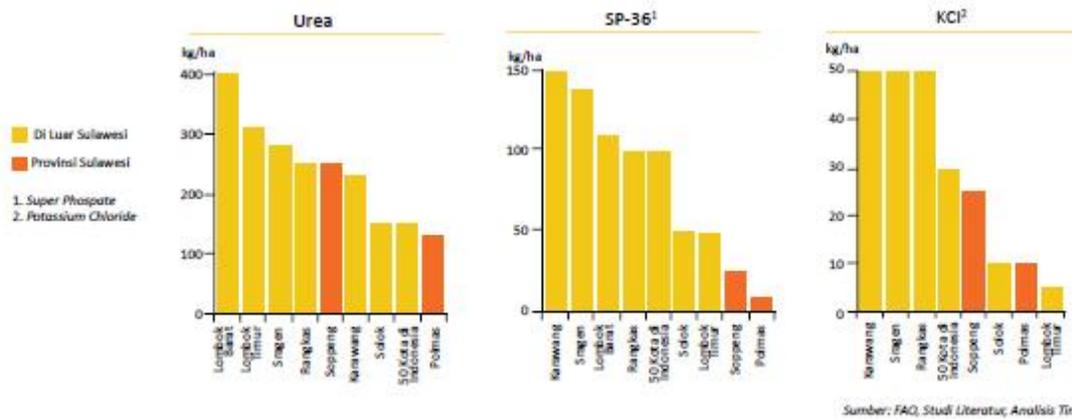
Gambar 3.E.4

Perbandingan Produktivitas Jagung Koridor Ekonomi Sulawesi dengan Wilayah Lainnya



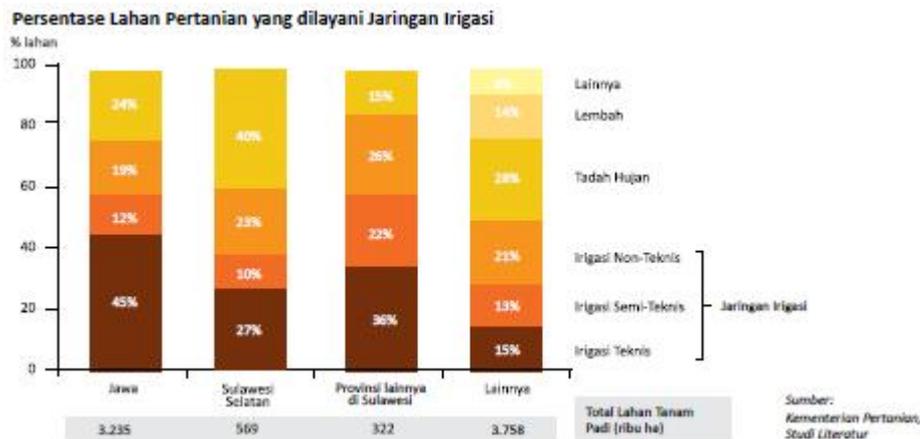
Produktivitas pangan rendah disebabkan oleh penggunaan pupuk yang rendah, terbatasnya penggunaan alat pertanian, dan jaringan irigasi yang belum memadai. Penggunaan pupuk berimbang di Sulawesi berupa urea, potasium klorida (KCl), dan fosfat (SP-36) masih rendah dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia. Hal tersebut berhubungan erat dengan faktor ketersediaan pupuk, serta biaya angkut dan pendidikan petani mengenai teknik budidaya pertanian.

Gambar 3.E.5
Penggunaan Pupuk di Beberapa Wilayah di Indonesia



Peningkatan produktivitas lahan pertanian akan tergantung pada penggunaan alat mesin pertanian terutama bagi pengolahan lahan. Namun, Indonesia masih jauh tertinggal dalam penggunaan traktor jika dibandingkan dengan beberapa negara lain. Penggunaan alat mesin pertanian di Sulawesi relatif sangat terbatas dan ini tercermin dari penetrasi traktor yang masih sangat rendah dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia.

Gambar 3.E.6
Sistem Pengairan Pertanian di Indonesia



Sebagian besar jaringan irigasi di Sulawesi masih berupa irigasi sederhana dan non-teknis (hanya 37 persen lahan pertanian pangan yang telah diairi oleh irigasi teknis dan semi teknis).

1) Regulasi dan Kebijakan

Dalam rangka menghadapi berbagai tantangan tersebut di atas, diperlukan dukungan regulasi dan kebijakan berikut:

- a) Perluasan area tanam melalui optimalisasi pemanfaatan lahan, pencetakan sawah baru, rehabilitasi dan konservasi lahan pertanian;
- b) Mengamankan ketersediaan dan produksi pangan melalui pengembangan keberlanjutan lumbung pangan, pemberdayaan dan peningkatan kapasitas kelembagaan petani (Gapoktan dan Koperasi);
- c) Mengurangi potensi kehilangan jumlah dan nilai pasca panen melalui peningkatan kualitas penyimpanan, pengembangan mekanisme pembelian yang efektif;
- d) Memperbaiki akses finansial/pembiayaan bagi para petani;
- e) Memantapkan kelembagaan yang menopang pemberdayaan petani dan memperbaiki fungsi koordinasi.

2) Konektivitas (infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Pertanian Pangan memerlukan dukungan peningkatan konektivitas (infrastruktur) berupa:

- a) Perbaikan akses jalan untuk mengurangi ketergantungan kepada pihak perantara dagang;
- b) Peningkatan fasilitas irigasi, dimana kemampuan produksi sangat rentan terhadap perubahan cuaca jika terus bergantung pada irigasi sederhana yang bergantung pada hujan;
- c) Revitalisasi dan peningkatan kapasitas gudang dan penyimpanan yang ada (saat ini BULOG membeli 5 persen produksi beras nasional, tetapi fasilitas penyimpanan yang dimiliki sudah tua dan memerlukan perbaikan) dapat meningkatkan umur pangan dalam penyimpanan dan mengurangi kerugian yang disebabkan oleh penyimpanan yang tidak baik (jumlah gudang BULOG di Sulawesi berada pada posisi kedua paling banyak di Indonesia);
- d) Peningkatan akses jalan antara lahan pertanian dan pusat perdagangan, untuk dapat memfasilitasi petani dalam melakukan penjualan dan mengurangi ketergantungan pada perantara yang menaikkan harga jual hingga 30 persen dari harga final (diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan petani);
- e) Pembangunan/perbaikan Jaringan Irigasi Teknis Usaha Tani (JITUT), Jaringan Irigasi Desa (JIDES), dan Tata Air Mikro (TAM), pembangunan/perbaikan pompa, sumur, embung.

3) SDM dan IPTEK

Untuk mencapai pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Pertanian Pangan yang lebih efektif dan efisien, diperlukan upaya:

- a) Peningkatan produktivitas melalui penggunaan teknologi tepat guna (sistem irigasi dan traktor), penggunaan pupuk berimbang yang berbasis prinsip ketepatan, dan bibit yang berkualitas/bersertifikat, serta peningkatan pengetahuan petani;
 - b) Peningkatkan pendidikan mengenai pertanian bagi para petani melalui pelatihan dan bimbingan lapangan. Hal ini terwujud dalam penyelenggaraan program pelatihan padat karya produktif, padat karya infrastruktur, tenaga kerja mandiri dan teknologi tepat guna di sektor pertanian pangan di bawah tanggung jawab Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi;
 - c) Penguatan dan pemberian bantuan pada SMK pertanian dan perguruan tinggi dengan prodi pertanian pangan untuk untuk mendorong peningkatan kemampuan SDM di bidang pertanian pangan;
 - d) Pengembangan Agro Techno Park (ATP) Minahasa Utara sebagai pusat pengembangan produk-produk hilir pertanian pangan khususnya untuk komoditas kelapa;
 - e) Penguatan kerjasama antar Lembaga dan Balai-Balai penelitian terkait pertanian pangan di Koridor Ekonomi Sulawesi agar hasil-hasil riset dan pengembangan dapat dirasakan manfaatnya secara optimum oleh masyarakat, industri, maupun pemerintah;
 - f) Pembentukan konsorsium bertemakan komoditi-komoditi yang termasuk ke dalam sektor pertanian pangan di Koridor Ekonomi Sulawesi sehingga keunggulan komparatif mampu ditingkatkan nilai tambahnya menjadi keunggulan kompetitif yang dapat dimanfaatkan oleh pengguna teknologi;
 - g) Pembentukan pusat unggulan (*center of excellence*) sereal/jagung sebagai salah satu komoditi pertanian pangan melalui insentif kelembagaan pusat unggulan yang ada bawah di Kementerian Riset dan Teknologi. Pusat unggulan ini terletak di Maros dan dengan pusat unggulan ini diharapkan dapat tercipta nilai tambah dari diversifikasi produk pangan olahan berbasis jagung.
- b. Kakao

Indonesia merupakan produsen kakao ketiga terbesar dunia, dengan kontribusi 15 persen dari pasar global. Secara nasional, komoditas kakao menghasilkan devisa terbesar ketiga setelah kelapa sawit dan karet. Devisa dari kakao pada tahun 2009 mencapai USD 1,38 Miliar (berasal dari biji dan kakao olahan). Biji kakao olahan menghasilkan cocoa butter (lemak kakao) dan cocoa powder (bubuk kakao) yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat dunia terutama di Amerika dan Eropa, dimana permintaan kakao mencapai 2,5 juta ton per tahun. Indonesia menargetkan pada tahun 2025 mampu memproduksi 2,5 juta ton biji kakao dengan nilai ekspor USD 6,25 Miliar.

Gambar 3.E.7
Peta Sebaran Wilayah Perkebunan Kakao di Indonesia



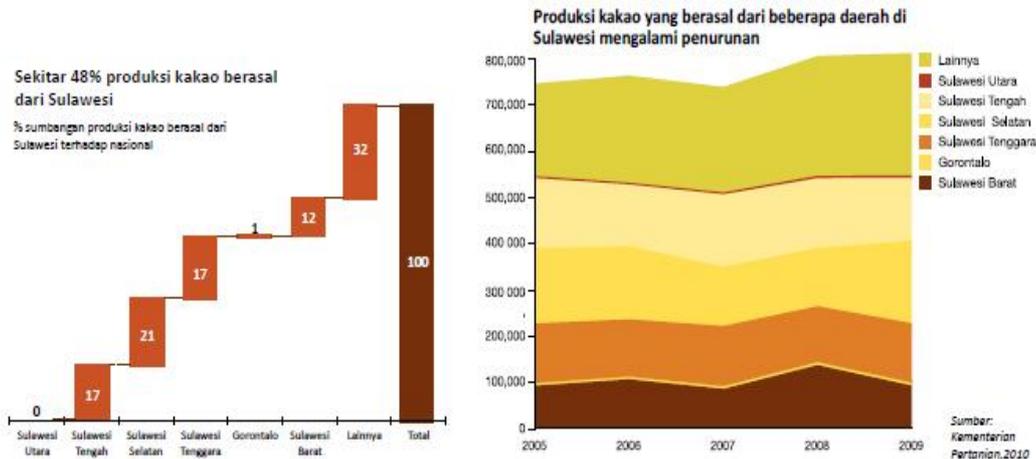
Menurut data ICCO (International Coffee and Cocoa Organization) permintaan kakao dunia terus tumbuh sekitar 2-4 persen per tahun bahkan dalam 5 tahun terakhir tumbuh 5 persen per tahun (3,5 juta ton/tahun). Negara Cina dan India dengan penduduk yang besar menjadi potensi pasar kakao dari Indonesia.

Kegiatan pengembangan perkebunan dan industri kakao bertujuan untuk meningkatkan produksi kakao (biji dan produk olahan kakao) yang berdaya saing internasional, dan mengembangkan industri kakao yang mampu memberi peningkatan pendapatan bagi para petani dan pelaku usaha kakao.

Koridor Ekonomi Sulawesi mempunyai potensi besar bagi pengembangan kegiatan kakao, baik perkebunan maupun industri pengolahan kakao. Total luas lahan kakao di Sulawesi mencapai 838.037 Ha atau 58 persen dari total luas lahan di Indonesia. Sebagian besar lahan tersebut dimiliki oleh petani (96 persen). Namun demikian, pengembangan kakao di Pulau Sulawesi menghadapi tantangan berupa kendala produksi, teknologi, kebijakan, dan infrastruktur.

Kurang tersedianya infrastruktur jalan, pelabuhan, listrik, dan gas di Provinsi Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, dan Sulawesi Barat menyebabkan pula kehilangan peluang pasar kakao sebesar 600 ribu ton yang setara dengan USD 360 juta.

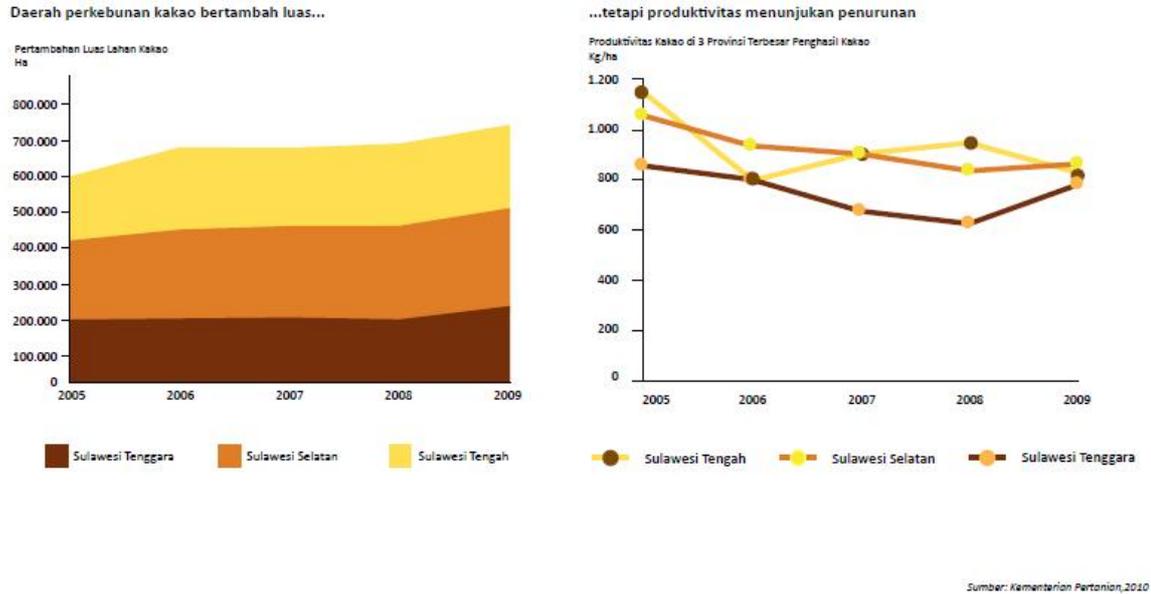
Gambar 3.E.8
Kontribusi Produktivitas Kakao Sulawesi



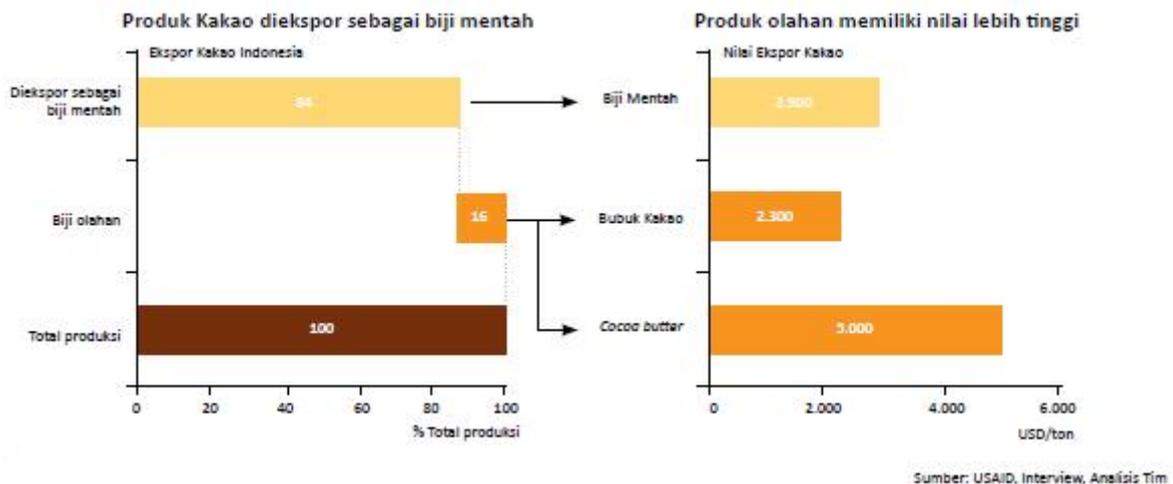
Sulawesi menyumbang 48 persen produksi kakao nasional. Produksi kakao di Sulawesi cenderung menurun, walaupun luas areal tanam meningkat. Penyebab utamanya adalah penurunan produktivitas petani kakao yang saat ini hanya 0,4-0,6 juta ton/Ha, dibandingkan dengan potensi produktivitasnya sebesar 1-1,5 Juta Ton/Ha. Penurunan produktivitas kakao berhubungan erat dengan kondisi tanaman pangan yang sudah tua, terkena serangan hama dan penyakit tanaman, rendahnya teknik budidaya pemeliharaan tanaman kakao, serta keterbatasan infrastruktur pendukung bagi kegiatan perkebunan dan industri pengolahan kakao.

Pengembangan kegiatan kakao memiliki nilai tambah dan prospek ke depan. Rasio produksi biji mentah lebih besar daripada produksi bubuk kakao, namun secara keseluruhan produk olahan kakao memiliki nilai lebih tinggi dibandingkan dengan biji mentah. Perkembangan pasar ekspor dan meningkatnya pertumbuhan konsumsi produk kakao merupakan kesempatan yang dapat diraih dalam jangka pendek, menengah, maupun jangka panjang. Namun demikian, tantangan yang dihadapi berupa upaya peningkatan mutu biji kakao fermentasi dan sertifikasi, peningkatan kapasitas industri pengolahan kakao, dan peningkatan industri hilir dan tingkat konsumsi cokelat.

Gambar 3.E.9
Pertambahan Luas Lahan dan Penurunan Produktivitas Kakao



Gambar 3.E.10
Produk Ekspor Kakao Indonesia



Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Kakao berfokus pada peningkatan hasil rantai nilai hulu dan pengembangan industri hilir. Peningkatan produksi industri hulu diperoleh melalui:

1. Peningkatan produksi, produktivitas dan mutu kakao berkelanjutan;
2. Gerakan Nasional Biji Kakao Fermentasi, yaitu peningkatan mutu biji kakao melalui fermentasi dan sertifikasi;
3. Percepatan pengembangan infrastruktur pendukung pengembangan perkakaoan nasional.

Sedangkan hilirisasi Kegiatan Ekonomi Utama Kakao dilakukan melalui:

1. Peningkatan utilitas kapasitas industri pengolahan kakao yang ada;
2. Peningkatan pangsa pasar hilir di dalam dan luar negeri;
3. Penerapan standar internasional dalam rangka peningkatan mutu produk industri hilir kakao.

1) Regulasi dan Kebijakan

Dalam rangka mendukung peningkatan mutu dan hilirisasi produksi kakao, diperlukan dukungan terkait regulasi dan kebijakan berikut:

- a) Menyediakan dukungan aktif saat rehabilitasi dan peremajaan tanaman, penyediaan bibit kakao klon unggul, serta pengendalian organisme pengganggu tanaman kakao;
- b) Melakukan peningkatan implementasi skema pembiayaan biji kakao fermentasi agar mampu menghasilkan kakao berkualitas sebagai bahan olahan (butter, powder, liquor) dan memiliki daya saing ekspor produk kakao Indonesia;
- c) Diversifikasi pasar ekspor olahan (butter, powder, liquor, dan lain-lain) yang memberi nilai tambah dalam rantai nilai kakao;
- d) Melakukan Gerakan Nasional Biji Kakao Fermentasi sebagai komitmen dan persetujuan aksi bersama peningkatan dan perbaikan produksi, produktivitas, dan mutu kakao Indonesia;
- e) Melakukan pengembangan industri dan *home industry* makanan cokelat yang menyerap produk olahan kakao;
- f) Melakukan pengkajian dan evaluasi tarif Bea Keluar terhadap produk kakao secara komprehensif dan mendalam;
- g) Melakukan evaluasi terhadap kemungkinan penghapusan diskriminasi tarif Bea Masuk kakao olahan di Eropa;
- h) Melakukan pembahasan Bea Masuk kakao olahan di beberapa negara tujuan ekspor dengan jaminan bahwa produk kakao Indonesia berstandar internasional (Codex);
- i) Membuat rantai tata niaga kakao yang efisien, sehingga petani kakao dan para pelaku industri memperoleh margin yang memadai;
- j) Menyediakan pelayanan satu pintu untuk investor;
- k) Meningkatkan pengawasan penerapan SNI wajib bubuk kakao;

- l) Menerapkan program penggunaan SNI wajib biji kakao dan sertifikasi agar terjamin sediaan hasil produksi biji kakao dan bahan olahan produk kakao berdaya saing internasional;
- m) Melakukan penerapan standar internasional produk kakao untuk membangun citra dan promosi kualitas produk kakao Indonesia yang berorientasi melindungi konsumen kakao;
- n) Melakukan peningkatan kemitraan usaha antara industri dengan Koperasi dan UKM, sehingga terjalin sinergi produksi, produktivitas, kualitas kakao, kualitas produk olahan kakao, dan pemasaran yang bernilai tambah dan bernilai manfaat bagi berbagai pelaku;
- o) Melakukan penumbuhkembangan dan penguatan kelompok tani dan koperasi kakao;
- p) Melakukan konversi areal dan tata ruang bagi pengembangan perkebunan dan industri pengolahan kakao.

2) Konektivitas (infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Kakao memerlukan dukungan peningkatan konektivitas (infrastruktur) berupa:

- a) Peningkatan kapasitas pelabuhan di Makassar dan Mamuju;
- b) Penambahan dan peningkatan kapasitas fasilitas penyimpanan di pusat-pusat perdagangan dan pelabuhan;
- c) Peningkatan akses jalan yang lebih baik dari lokasi perkebunan menuju industri pengolahan, pelabuhan, dan pusat perdagangan regional maupun ekspor;
- d) Peningkatan kapasitas infrastruktur (listrik, air, telekomunikasi, gas, dan bahan bakar alternatif) pada seluruh kawasan produksi dan industri pengolahan kakao.

3) SDM dan IPTEK

Untuk mencapai pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Kakao yang lebih efektif dan efisien, diperlukan upaya:

- a) Peningkatan pendidikan petani melalui fasilitasi pendidikan, pelatihan, pendampingan, penyuluhan dan diseminasi teknik budidaya dan pengolahan kakao bagi petani kakao, serta penguatan kelembagaan petani kakao secara konsisten dan berkelanjutan;
- b) Pelatihan *Good Manufacturing Practices (GMP)*, *Hazard Analysis and Critical Control Point (HACCP)*, dan *International Organization for Standardization (ISO)* guna meningkatkan pemahaman, pengetahuan tentang kendali mutu produk kakao;
- c) Penyediaan dana riset melalui mekanisme program riset insentif bagi industri pengolahan produk kakao yang memadai serta peningkatan litbang dalam pengembangan industri kakao;

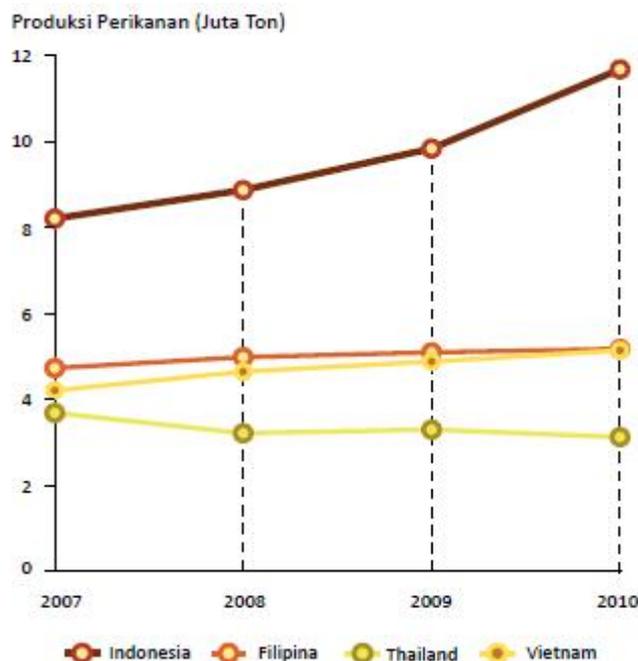
- d) Pengembangan program pelatihan dari Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi berupa padat karya produktif, padat karya infrastruktur, tenaga kerja mandiri dan teknologi tepat guna sektor komoditi kakao di Koridor Ekonomi Sulawesi;
- e) Penyusunan masterplan pusat inovasi berbasis kakao yang diharapkan dapat menjadi wadah riset dan pengembangan pengolahan produk-produk turunan kakao yang memberikan nilai tambah bagi industri kakao di Koridor Ekonomi Sulawesi.

c. Perikanan

Indonesia memiliki kedudukan penting di Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan. Dengan kekayaan laut yang berlimpah, saat ini pertumbuhan produksi makanan laut mencapai 7 persen per tahun, sehingga menempatkan Indonesia sebagai produsen terbesar di Asia Tenggara.

Dilihat dari produksi perikanan di Indonesia berdasarkan sebaran wilayahnya, Koridor Ekonomi Sulawesi merupakan wilayah yang memiliki produksi perikanan laut terbesar di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa sektor perikanan merupakan salah satu Kegiatan Ekonomi Utama di Koridor Ekonomi Sulawesi.

Gambar 3.E.11
Produksi Perikanan Dunia



Saat ini perikanan berkontribusi sekitar 22 persen dari total PDRB sub sektor pertanian pangan (70 persen tangkapan dan 30 persen budidaya)

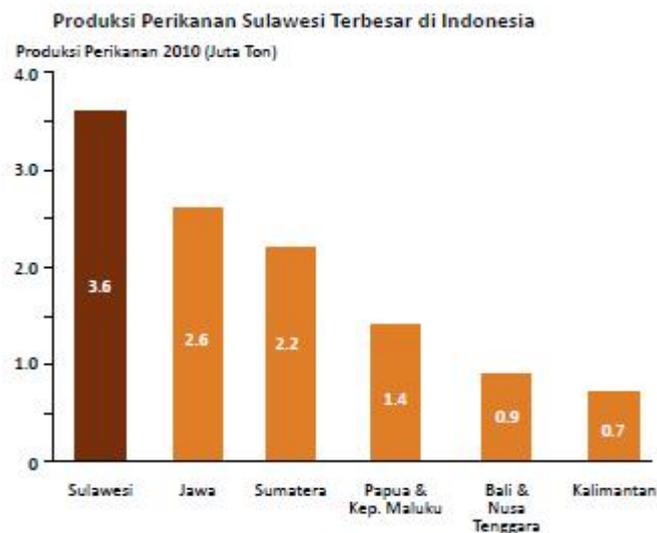
dimana sekitar 20 persen dari aktivitas perikanan tersebut merupakan perikanan tangkap dan sisanya adalah perikanan budidaya. Potensi pengembangan perikanan terus berkembang secara signifikan karena sebagian besar hasil perikanan di Sulawesi adalah untuk pemenuhan kebutuhan ekspor seiring dengan permintaan global yang terus meningkat.

Meskipun sumber daya perikanan cukup melimpah, terdapat persoalan terkait dengan eksploitasi penangkapan ikan yang berlebihan di beberapa areal laut sehingga mengancam keberlanjutan kegiatan ini. Sebagai contoh, eksploitasi penangkapan ikan demersal dan udang di Sulawesi Selatan dan ikan pelagis besar di Sulawesi Utara.

Untuk mengurangi eksploitasi penangkapan ikan yang berlebih dan meningkatkan produksi perikanan yang lebih berkelanjutan, maka dikembangkan juga perikanan budidaya (akuakultur). Dalam kaitannya dengan pengembangan perikanan budidaya, area tambak di koridor ini ideal untuk budidaya udang yang bernilai tinggi dimana nilai jualnya jauh lebih tinggi daripada nilai jual rumput laut yang mendominasi hasil produksi akuakultur. Sehubungan dengan hal tersebut, Pemerintah Sulawesi Selatan telah mengutarakan keinginan untuk menjadi sentra perikanan budidaya di Indonesia.

Gambar 3.E.12

Produksi Perikanan di Wilayah Indonesia



Gambar 3.E.13
Kontribusi Perikanan Terhadap PDRB Sub Sektor Pertanian



Dengan mempertimbangkan hal tersebut, maka pengembangan kegiatan perikanan akan diprioritaskan pada perikanan budidaya (akuakultur). Hal ini sejalan dengan rencana pengembangan perikanan dan kelautan yang dicanangkan oleh Pemerintah. Gambar berikut menunjukkan sasaran pengembangan perikanan, dimana pengembangan perikanan budidaya ditargetkan akan melebihi dari produksi perikanan tangkap.

Tabel 3.E.1
Penangkapan Ikan Laut di Indonesia Bagian Timur

Penangkapan secara berlebihan untuk ikan pelagis besar di Sulawesi Utara dan Ikan Demersal dan Udang di Sulawesi Selatan

Badan Air	Ikan Demersal	Udang	Ikan Pelagis Kecil	Ikan Pelagis Besar
Selat Makasar	F	O	M	U
Teluk Tolo/ Laut Banda	U	U	M	M
Selat Makasar	M	-	M	F
Selat Makasar	U	-	U	O

M - Sedang (moderate)
U - Tidak Pasti (uncertain)
O - Eksploitasi Berlebihan (over exploited)
F - Eksploitasi Seluruhnya (fully exploited)

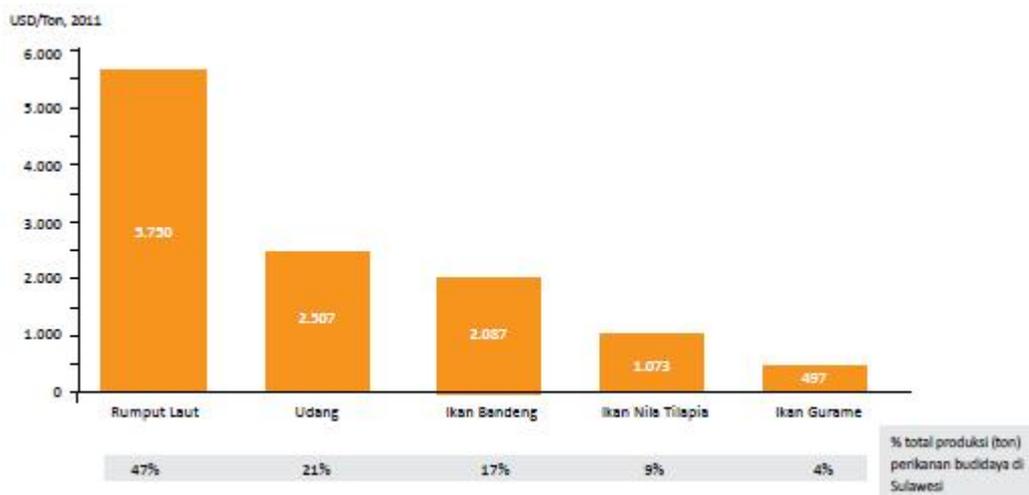
Sumber: Indonesian Port Book, 2009

Namun demikian, secara khusus, dalam pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan ini ada beberapa tantangan yang harus dihadapi, antara lain:

- 1) Persaingan di pasar global, dimana beberapa produk perikanan dari negara lain seperti Thailand dan Vietnam memiliki daya saing yang sangat tinggi yang dikarenakan proses produksi yang jauh lebih efisien dibandingkan dengan Indonesia;
- 2) Persaingan di pasar dalam negeri, yaitu daerah-daerah lainnya di Indonesia yang memproduksi produk perikanan sejenis;
- 3) Persyaratan kualitas/mutu produk perikanan seperti persyaratan label, kemasan, keamanan produk, traceability, green/eco label dan syarat kandungan BTP akan semakin ketat. Ini merupakan suatu tantangan ke depan agar industri perikanan dapat lebih meningkatkan mutu dan memperketat kontrol kualitas produk perikanan yang dihasilkan;
- 4) Persaingan konsumsi protein hewani lain, seperti ayam, daging (sapi), dan telur;
- 5) Pendapatan dan daya beli konsumen. Dengan semakin meningkatnya pendapatan dan kesejahteraan masyarakat akan mempengaruhi pola konsumsi makanan yang lebih sehat. Masyarakat cenderung untuk membeli bahan pangan dan hasil perikanan yang telah diolah dan dikemas dalam bentuk yang lebih mewah. Ini merupakan suatu tantangan dan sekaligus peluang usaha industri pengolahan hasil perikanan, misalnya pengembang inovasi produk siap saji, produk beku, produk kaleng, produk kering, dan value added seafood (fillet kakap, tuna loin steak).

Gambar 3.E.14

Produktivitas Perikanan Budidaya di Sulawesi



Sumber: Statistik Kelautan dan Perikanan, 2011

Gambar 3.E.15
Sasaran Produksi Perikanan Nasional 2011 – 2015



1) Regulasi dan Kebijakan

Berdasarkan potensi dan tantangan pengembangan kegiatan perikanan tersebut di atas, diperlukan dukungan terkait regulasi dan kebijakan berikut:

- a) Meningkatkan nilai tambah produk dengan pengadaan subsidi konversi lahan untuk pembuatan tambak/ budidaya udang;
- b) Meningkatkan aktivitas pengolahan rumput laut;
- c) Mengembangkan minapolitan berbasis perikanan tangkap untuk percepatan pembangunan kawasan yang berbasis perikanan tangkap dan minapolitan berbasis perikanan budidaya;
- d) Mengembangkan sistem pengaturan dan pengawasan yang lebih ketat mengenai aktivitas penangkapan ikan;
- e) Melakukan konversi areal bakau menjadi tambak udang sesuai persyaratan yang berlaku;
- f) Penegakan peraturan terkait kualitas/mutu produk perikanan secara lebih baik.

2) Konektivitas (infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan memerlukan dukungan peningkatan konektivitas (infrastruktur) berupa:

- a) Pembangunan dan pengembangan pelabuhan perikanan;
- b) Peningkatan kapasitas pelabuhan di Makassar dan Manado;

- c) Akses jalan yang lebih baik dari lokasi perikanan menuju pelabuhan dan pusat perdagangan regional;
- d) Pembangunan fasilitas penyimpanan hasil laut, di tempat-tempat pelelangan maupun di pusat-pusat perdagangan;
- e) Peningkatan kapasitas infrastruktur (listrik, air, telekomunikasi, dan pasokan bahan bakar).

3) SDM dan IPTEK

Untuk mencapai pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan yang berkelanjutan, diperlukan upaya-upaya:

- a) Peningkatan produktivitas penangkapan dan pengolahan melalui pelatihan dan penyuluhan untuk perbaikan
- b) Edukasi nelayan, memperluas akses terhadap finansial, dan pengadaan modal serta alih teknologi tepat guna;
- c) Penyediaan pendidikan kepada nelayan perlu dilakukan untuk memastikan penggunaan metode penangkapan yang lebih baik guna menjaga kelangsungan produksi perikanan. Seperti pada komoditi rumput laut, Kementerian Perikanan dan Kelautan menyediakan anggaran khusus untuk pelatihan penanaman dengan metode Long Line, pemanenan, pengolahan dan pemasaran rumput laut;
- d) Penegakkan peraturan terkait kualitas/mutu produk perikanan secara lebih baik;
- e) Pemberian bantuan dana (subsidi) terutama bagi petani pemula budi daya udang;
- f) Peningkatan standar proses industri, terutama untuk produk ekspor sehingga dapat mencapai nilai yang optimal;
- g) Pembangunan pusat unggulan perikanan tangkap sebagai wadah pengembangan teknologi pengolahan pangan berbasis ikan tangkap. Produk unggulan diantaranya ikan tuna, cakalang dan udang. Pusat unggulan ini dikembangkan atas kerjasama Kementerian Kelautan dan Perikanan;
- h) Pembangunan pusat unggulan perikanan budidaya untuk peningkatan teknologi pembudidayaan dan pengolahan pangan berbasis ikan budidaya. Produk unggulan diantaranya bandeng, udang dan rumput laut;
- i) Pendirian pusat riset dan inovasi kelautan (Marine Center) sebagai pengembangan iptek kelautan nasional.

d. Nikel

Indonesia adalah produsen nikel terbesar pertama dari 5 besar negara produsen nikel dunia yang bersama-sama menyumbang lebih dari 65 persen produksi nikel dunia. Produksi nikel Indonesia mencapai 290 ribu ton per tahun. Indonesia memiliki 8 persen cadangan nikel dunia, oleh karena itu industri pertambangan dan pengolahan nikel sangat layak

untuk dipercepat dan diperluas pengembangannya. Sulawesi merupakan daerah dengan produksi nikel paling maju di Indonesia. Pertambangan nikel di Sulawesi menyumbang sekitar 6 persen terhadap PDRB Sulawesi. Oleh karenanya, kegiatan pertambangan di Koridor Ekonomi Sulawesi terfokus pada pertambangan nikel yang merupakan potensi pertambangan terbesar di koridor ini. Sulawesi memiliki 50 persen cadangan nikel di Indonesia dengan sebagian besar untuk tujuan ekspor, diikuti oleh Maluku dan Papua.

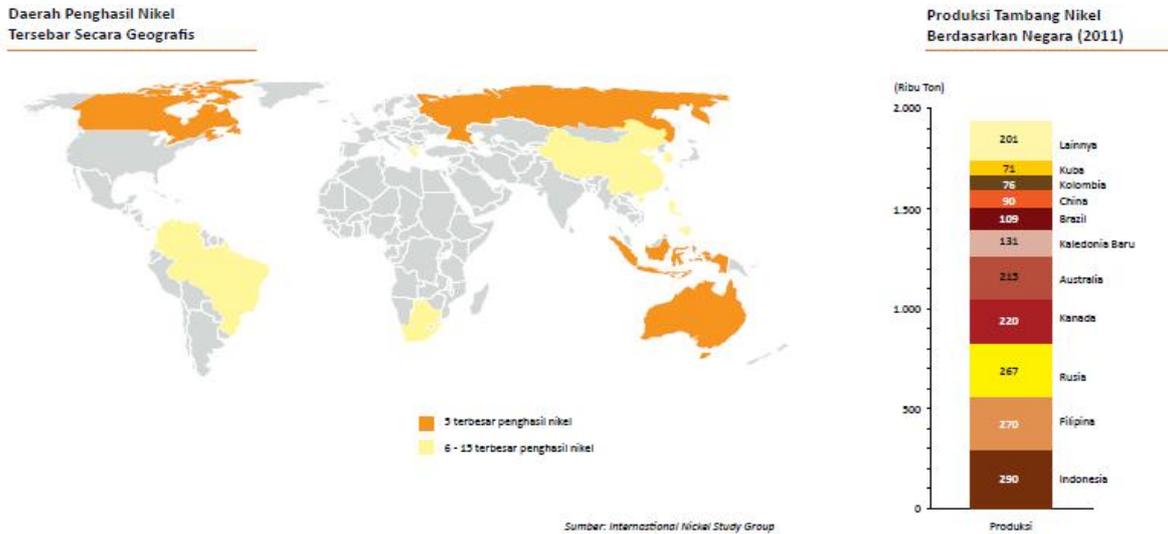
Akibat resesi global, permintaan nikel sempat menurun dalam kurun waktu tahun 2006 – 2008. Namun demikian, permintaan nikel kembali meningkat mulai tahun 2010 untuk memenuhi kebutuhan Cina dan Taiwan yang semakin besar. Diperkirakan harga jual nikel pun akan mencapai USD 7,8 per pon pada tahun 2013, setelah mencapai titik terendah pada tahun 2009, yakni USD 6,7 per pon.

Di koridor ini juga terdapat penambangan komoditas pertambangan lainnya yaitu emas, tembaga dan aspal namun tidak terlalu signifikan dibandingkan potensi bijih nikel. Emas dan aspal lebih bersifat pengoptimalan produksi, sedangkan komoditas tembaga berupa kegiatan pembangunan smelter dan bukan penambangannya. Untuk pengembangan smelter tembaga di Kabupaten Maros, Sulawesi Selatan, pasokan bahan baku bijih tembaga dari luar Koridor Ekonomi Sulawesi direncanakan berasal dari Papua dan dari Nusa Tenggara.

Empat lokasi penting di Sulawesi yang memiliki cadangan nikel berlimpah adalah:

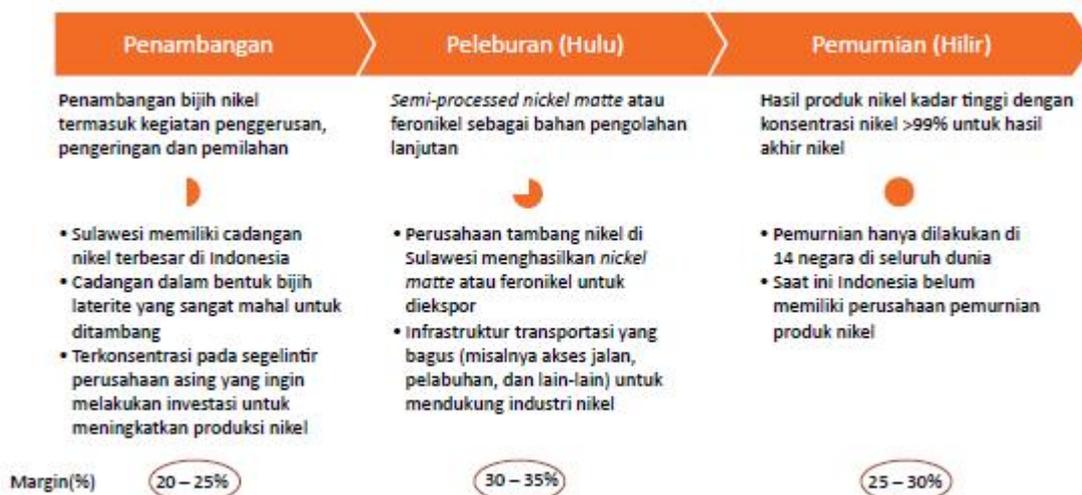
1. Sorowako, Kabupaten Luwu Timur, Sulawesi Selatan;
2. Kabupaten Morowali, Sulawesi Tengah;
3. Pomalaa, Kabupaten Kolaka, Sulawesi Tenggara;
4. Kabupaten Konawe Utara , Sulawesi Tenggara.

Gambar 3.E.16
Sumber Nikel Dunia



Tantangan terbesar dalam percepatan dan perluasan kegiatan pertambangan nikel adalah menciptakan industri hilir dari pertambangan nikel khususnya dalam pemurnian (*refining*) hasil produksi nikel. Indonesia belum memiliki fasilitas pemurnian nikel padahal kegiatan pemurnian memberikan nilai tambah yang sangat tinggi.

Gambar 3.E.17
Rantai Nilai Pertambangan Nikel



Sumber: Laporan Tahunan Perusahaan, Analisis Tim

Saat ini, lebih dari 50 persen nikel yang diekspor adalah dalam bentuk bijih nikel. Dari 190 ribu ton bijih nikel yang diproduksi Indonesia per tahunnya, hanya sekitar 80 ribu ton nikel yang diekspor dalam bentuk nikel matte (hasil olahan bijih nikel dengan kandungan nikel di atas 75

persen). Dengan tidak dilakukannya tahap pengolahan lanjut terhadap bijih nikel tersebut, Indonesia kehilangan potensi pertambahan nilai produk nikel hingga mencapai USD 200 Juta per tahun.

Gambar 3.E.18
Ekspor Nikel Indonesia



Kendala lain dalam pertambangan nikel adalah terhambatnya peningkatan tahap kegiatan eksplorasi menjadi tahap operasi dan produksi atau pembukaan area baru karena tumpang tindih tata guna lahan, lambatnya penerbitan rekomendasi dari pemerintah daerah yang biasanya terkait dengan lambatnya pengurusan Ijin Pinjam Pakai Kawasan Hutan dan juga penerbitan Ijin Usaha Pertambangan.

Selain itu, beberapa tantangan investasi di pertambangan nikel terutama bagi perusahaan tambang asing, antara lain adalah masalah ketidakjelasan regulasi yang mengatur retribusi daerah yang belum konsisten antara pemerintah pusat dan daerah.

Di lain pihak, pertambangan nikel pun menimbulkan beberapa masalah lingkungan seperti polusi udara, penurunan kualitas tanah, dan gangguan ekosistem, disamping tantangan sosial berupa banyaknya imigran dari luar area pertambangan, serta permasalahan terkait sengketa tanah, terutama tanah adat. Hal ini menjadi dasar pertimbangan dalam penyusunan strategi utama pengembangan industri nikel yaitu meningkatkan kegiatan investasi pertambangan nikel yang memenuhi aspek lingkungan, keselamatan kerja dan aspek sosial.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk menjawab masalah dan tantangan pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Nikel di atas, diperlukan dukungan terkait regulasi dan kebijakan berikut:

- a) Penyederhanaan peraturan dan birokrasi (antar lembaga dan kementerian) untuk mempermudah kegiatan memulai dan mengoperasikan pertambangan;
- b) Perbaikan kelembagaan untuk membuat investasi di pertambangan nikel lebih menarik, karena pada saat ini terdapat inefisiensi dalam hal akuisisi tambang, pembuatan kontrak, Izin Usaha Pertambangan (IUP), Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) dan sebagainya;
- c) Perbaikan peraturan terkait pertanahan dan memperjelas tata guna lahan melalui tata ruang;
- d) Dukungan Pemerintah berupa pemberian insentif kepada investor industri padat modal.

2) Konektivitas (infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Nikel memerlukan dukungan peningkatan konektivitas (infrastruktur) berupa:

- a) Pembangkit listrik (ketersediaan energi) untuk memenuhi kebutuhan pemrosesan;
- b) Akses jalan antara areal tambang dan fasilitas pemrosesan;
- c) Infrastruktur pelabuhan laut yang dapat melayani pengiriman peralatan dan bahan baku dari daerah lain, misalnya dari Papua - Kepulauan Maluku.

3) SDM dan IPTEK

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Nikel juga memerlukan dukungan dari sisi SDM dan Iptek melalui:

- a) Pelatihan peningkatan nilai tambah bijih nikel sebagai upaya dalam mencapai standar batasan minimum pengolahan dan/atau pemurnian komoditas tambang mineral termasuk sisa dan produk sampingan;
- b) Pembentukan konsorsium antar lembaga sebagai sarana pengembangan teknologi pengolahan komoditas tambang mineral termasuk nikel, program ini dapat diselenggarakan melalui insentif Peningkatan Kemampuan Peneliti dan Perekayasa (PKPP);
- c) Penyelenggaraan program pelatihan dari Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi berupa program padat karya produktif, padat karya infrastruktur, tenaga kerja mandiri dan teknologi tepat guna untuk komoditas tambang mineral nikel di Koridor Ekonomi Sulawesi.

e. Minyak dan Gas Bumi

Indonesia merupakan salah satu negara penghasil minyak dan gas bumi (migas) di dunia. Potensi migas Indonesia tersebar secara merata hampir di seluruh wilayah Indonesia. Untuk minyak bumi, potensi cadangan terbesar berada di Provinsi Riau sedangkan gas alam berada di Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau. Selain di kedua provinsi tersebut potensi migas tersebar di wilayah-wilayah lain di Indonesia, seperti di Pulau Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Maluku dan Papua.

Koridor Ekonomi Sulawesi mempunyai potensi minyak dan gas bumi yang belum teridentifikasi dan tereksplorasi dengan baik. Industri minyak dan gas bumi memiliki potensi untuk berkembang di Pulau Sulawesi namun menghadapi tantangan berupa kontur tanah dan laut dalam. Hal ini menyebabkan tingkat kesulitan teknis yang tinggi yang berujung pada tingginya biaya eksploitasi migas di Sulawesi.

Potensi minyak bumi Koridor Ekonomi Sulawesi relatif kecil dibandingkan wilayah lain Indonesia dengan cadangan sebesar 49,78 MMSTB dari total 7.998,49 MMSTB cadangan minyak bumi Indonesia, atau hanya 0,64 persen dari total cadangan Indonesia.

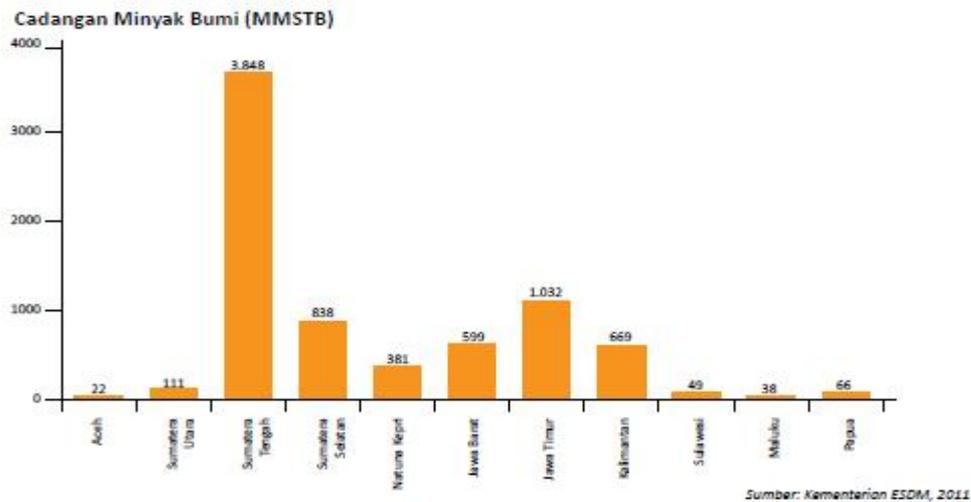
Sedangkan potensi gas bumi Koridor Ekonomi Sulawesi juga relatif tidak besar dibandingkan wilayah lain Indonesia dengan cadangan sebesar 4,23 TSCF dari total 157,14 TSCF cadangan gas bumi Indonesia, atau hanya 2,69 persen dari total cadangan Indonesia.

Terlihat jelas bahwa cadangan minyak dan gas bumi di Koridor Ekonomi Sulawesi tergolong kecil, namun harus tetap diperhitungkan mengingat cadangan minyak Indonesia terus mengalami penurunan terutama yang terdapat di wilayah barat Indonesia.

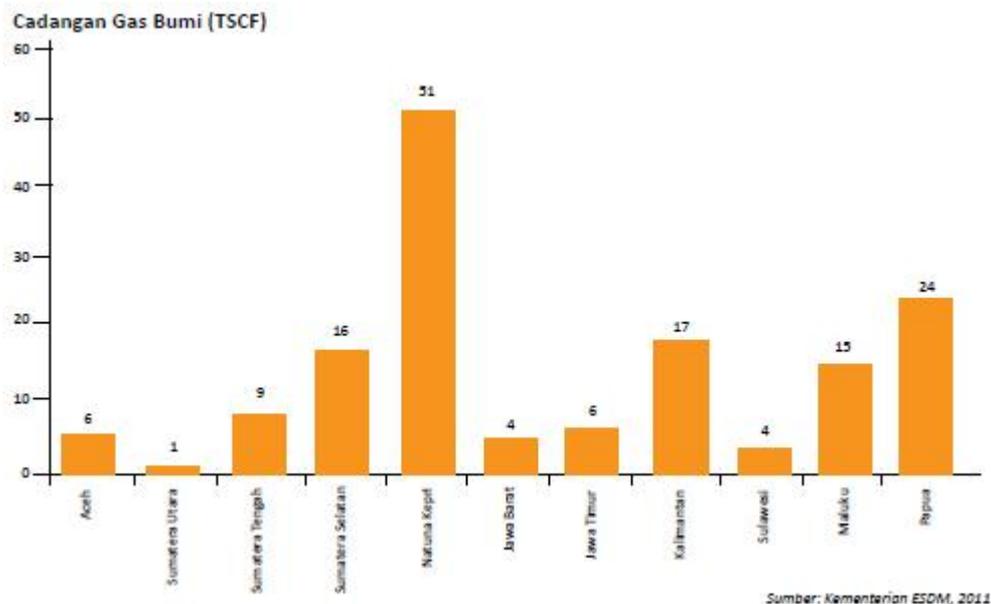
Kegiatan Ekonomi Utama Migas di Koridor Ekonomi Sulawesi akan terpusat pada beberapa lokasi berikut:

1. Area eksploitasi gas bumi di Donggi Senoro, Kabupaten Banggai, Sulawesi Tengah
2. Area eksploitasi minyak bumi di Kabupaten Luwuk, Sulawesi Tengah
3. Area eksploitasi gas bumi di Kabupaten Mamuju, Sulawesi Barat
4. Area eksploitasi gas bumi di Kabupaten Wajo, Sulawesi Selatan
5. Area eksploitasi gas bumi di Lahendong, Sulawesi Utara
6. Lapangan Migas Karama, Sulawesi Barat

Gambar 3.E.19
Cadangan Minyak Bumi di Sulawesi dan Wilayah Lain Indonesia



Gambar 3.E.20
Cadangan Gas Bumi di Sulawesi dan Wilayah Lain Indonesia



1) Regulasi dan Kebijakan

Upaya pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Migas, diperlukan dukungan terkait regulasi dan kebijakan berikut:

- a) Optimalisasi produksi migas melalui peningkatan kegiatan eksplorasi dan produksi minyak dan gas bumi setempat;

- b) Penyediaan iklim investasi yang positif dan penyempurnaan beberapa perundang-undangan dan perizinan migas;
- c) Peningkatan sinergitas pemerintah dengan pemangku kepentingan terkait;
- d) Pemberian insentif untuk pembangunan kilang dalam negeri;
- e) Peningkatan kemudahan bagi investor dalam menjalankan kegiatan usahanya;
- f) Peningkatan informasi ketersediaan minyak dan gas bumi.

2) Konektivitas (infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Migas memerlukan dukungan peningkatan konektivitas (infrastruktur) berupa:

- a) Peningkatan dan pengembangan infrastruktur minyak dan gas bumi untuk meningkatkan akses masyarakat terhadap bahan bakar gas;
- b) Peningkatan dan pengembangan akses ke daerah-daerah eksplorasi dan eksploitasi baru, baik di daratan maupun di lepas pantai;
- c) Pembangunan infrastruktur pengilangan migas;
- d) Pembangunan fasilitas penimbunan bahan bakar.

3) SDM dan IPTEK

Untuk mencapai pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Migas yang efektif dan efisien, diperlukan upaya-upaya penerapan teknologi baru eksploitasi minyak dan gas bumi yang berbiaya rendah. Upaya tersebut salah satunya diwujudkan dalam pembentukan konsorsium antar lembaga sebagai sarana pengembangan teknologi eksplorasi dan eksploitasi minyak dan gas di Koridor Ekonomi Sulawesi. program ini dapat diselenggarakan melalui insentif Peningkatan Kemampuan Peneliti dan Perekayasa (PKPP).

f. Kegiatan Ekonomi Lain

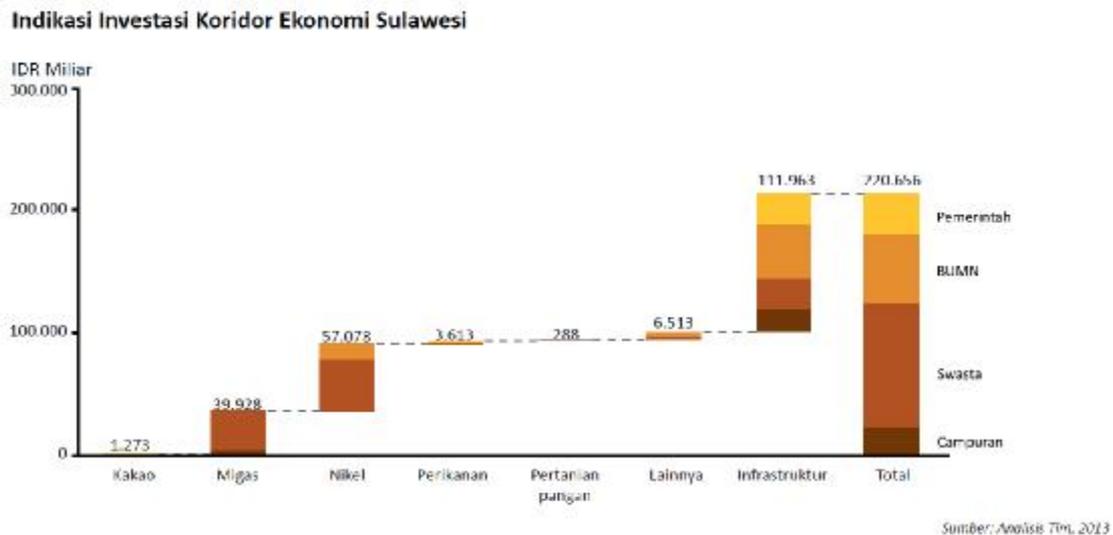
Selain Kegiatan Ekonomi Utama yang menjadi fokus Koridor Ekonomi Sulawesi di atas, di koridor ini juga terdapat beberapa kegiatan yang dinilai mempunyai potensi pengembangan, seperti Tekstil, Makanan - Minuman, Tembaga, Perkayuan, Kelapa Sawit, Besi Baja, Karet dan Pariwisata yang difokuskan pada lima Destinasi Pariwisata Nasional. Kegiatan-kegiatan tersebut diharapkan dapat juga berkontribusi di dalam pengembangan Koridor Ekonomi Sulawesi secara menyeluruh.

2) Investasi

Terkait dengan pembangunan Koridor Ekonomi Sulawesi telah diidentifikasi rencana investasi baru untuk Kegiatan Ekonomi Utama Pertanian Pangan, Kakao, Perikanan, Pertambangan Nikel dan Migas serta infrastruktur pendukung sekitar IDR 220.656 Miliar. Mayoritas rencana investasi tersebut terkait dengan Kegiatan Ekonomi Utama Nikel.

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

Gambar 3.E.21
Indikasi Investasi Koridor Ekonomi Sulawesi

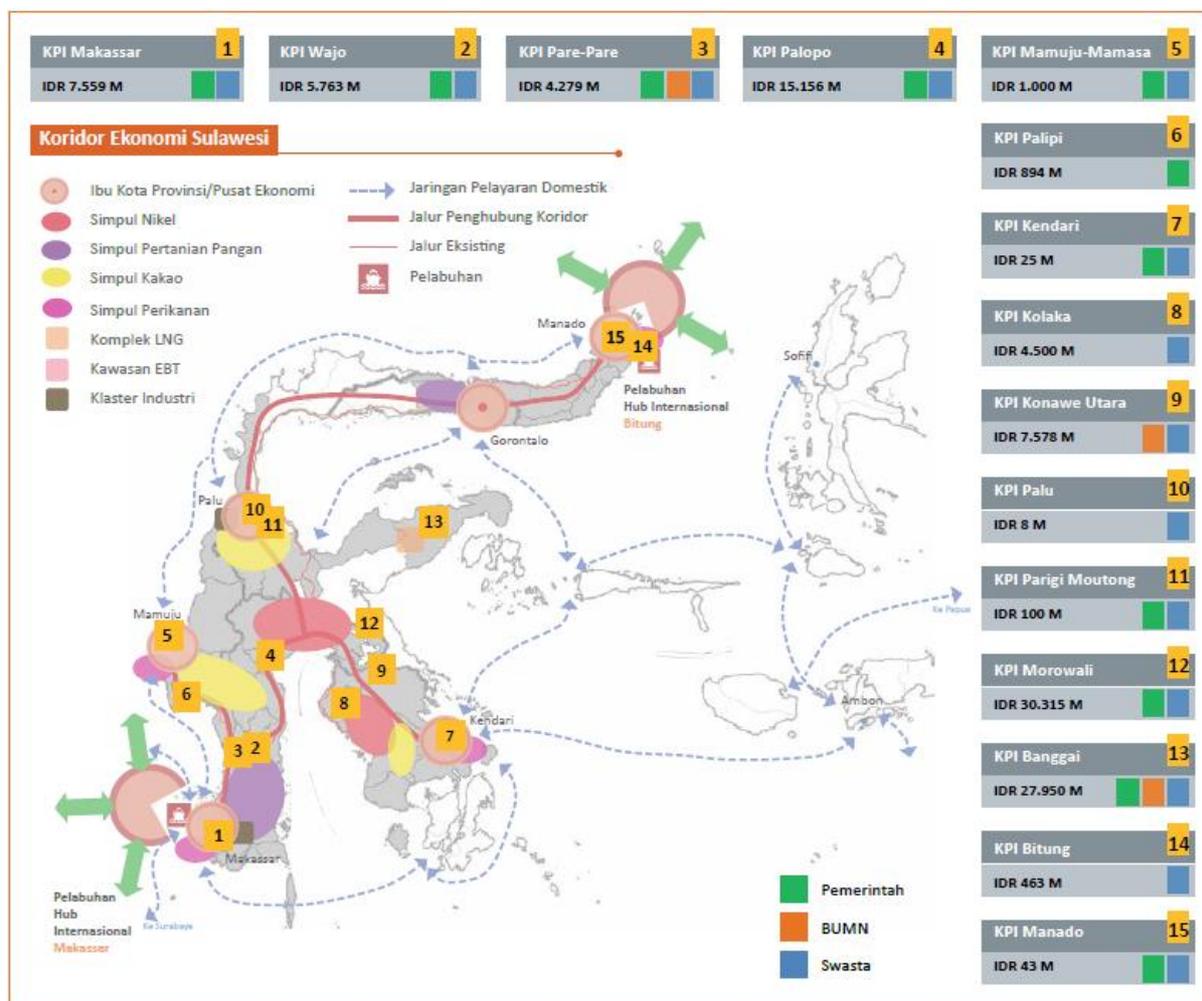


Inisiatif investasi yang berhasil teridentifikasi tersebut dihimpun dari dana Pemerintah, Swasta dan BUMN serta campuran dari ketiganya.

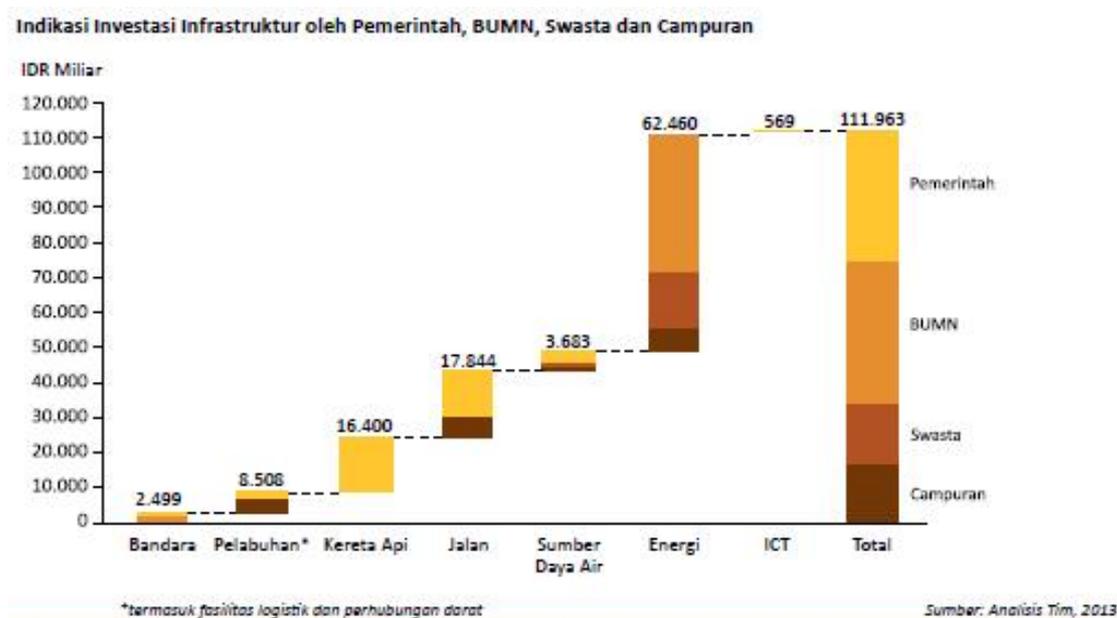
Di samping investasi di atas, ada pula beberapa investasi untuk kegiatan yang bukan menjadi Kegiatan Ekonomi Utama di Koridor Ekonomi Sulawesi, tetapi menjadi bagian dari 22 Kegiatan Ekonomi Utama seperti Tekstil, Makanan - Minuman, Tembaga, Perkayuan, Kelapa Sawit, Besi Baja, Karet dan Pariwisata yang difokuskan pada lima Destinasi Pariwisata Nasional. Selain itu, ada pula investasi dari beberapa kegiatan di luar 22 Kegiatan Ekonomi Utama yang dikembangkan di MP3EI seperti Tanaman Jarak, Kimia Dasar Anorganik, Pupuk, Industri Marmer, Industri Cat, Emas, Semen, Aspal, *Molybdenum* dan Kawasan Industri.

Gambar 3.E.22

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Sulawesi



Gambar 3.E.23
Indikasi Investasi Infrastruktur oleh Pemerintah,
BUMN, Swasta dan Campuran

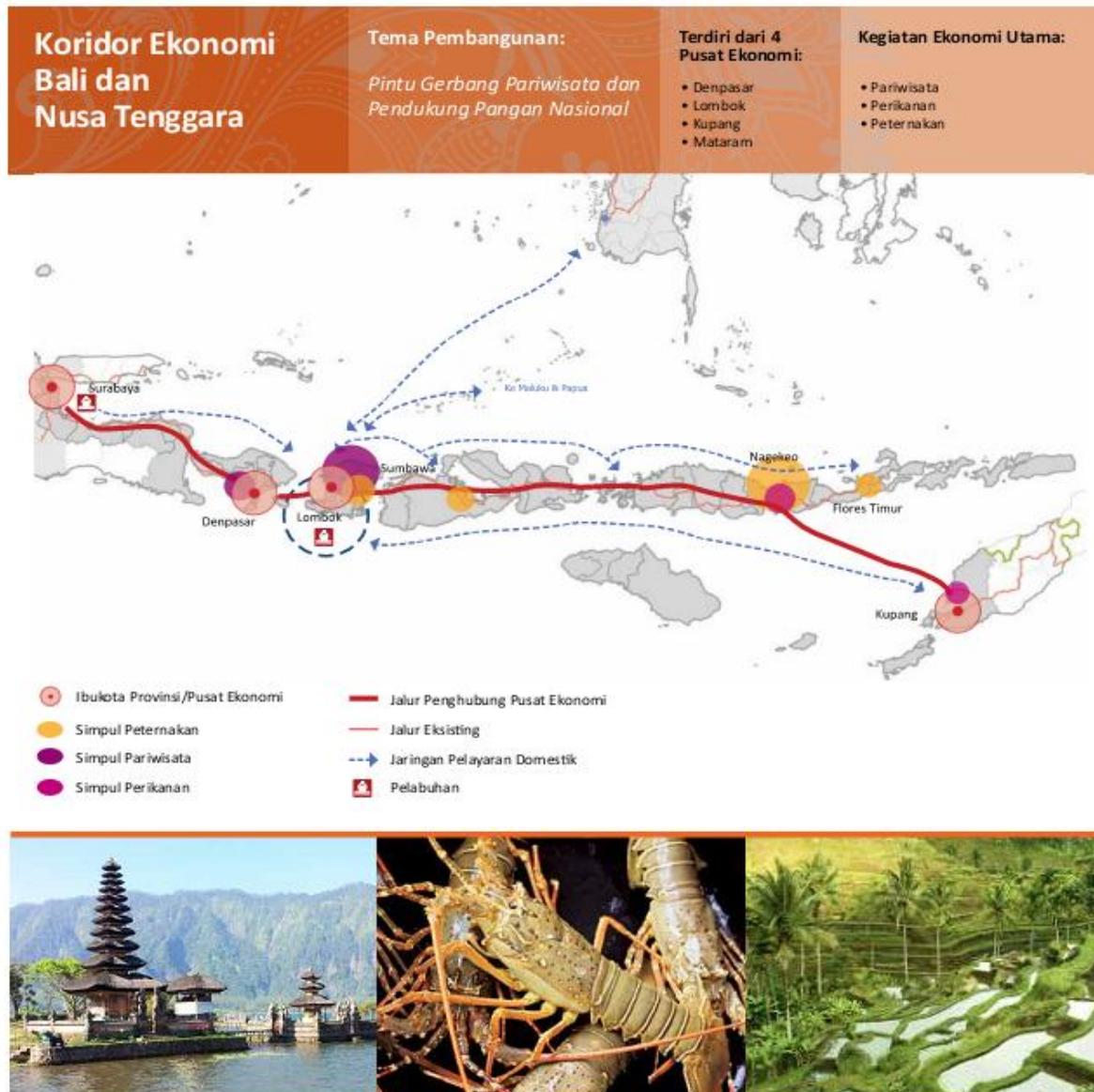


Dalam jangka panjang, diperlukan upaya konsisten untuk membangun industri hilir pertambangan dan hasil perkebunan. Hilirisasi industri diiringi pemasaran secara sinergis dan strategis akan menghasilkan pertambahan nilai optimal di dalam koridor yang berimplikasi pada perluasan lapangan kerja dan peningkatan daya saing produk yang dihasilkan.

Pembangunan struktur ruang diarahkan pada pemahaman pola pergerakan barang dari hasil perkebunan (kakao) maupun tambang nikel, dan migas, menuju tempat pengolahan dan atau kawasan industri, yang berlanjut menuju ke pelabuhan. Untuk itu, penentuan prioritas dan kualitas pembangunan serta pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan di setiap provinsi diarahkan untuk melayani angkutan barang di sepanjang jalur konektivitas ekonomi di provinsi yang bersangkutan. Demikian pula pembangunan infrastruktur air dan energi dilakukan untuk mendukung produksi pertanian pangan, kakao, maupun pertambangan yang ada di setiap provinsi, yang berujung pada peningkatan manfaat dan nilai tambah produk yang dihasilkan.

Pembangunan struktur ruang Koridor Ekonomi Sulawesi akan berkembang sejalan dengan pembangunan dan keberadaan jalan raya Trans Sulawesi yang menghubungkan Sulawesi bagian selatan hingga utara. Struktur ruang koridor ini mengalami dinamika yang tinggi seiring dengan percepatan pergerakan barang dan orang dari intra dan inter pusat-pusat pertumbuhan di dalam Koridor Ekonomi Sulawesi maupun antar Koridor Ekonomi Sulawesi dengan koridor ekonomi lainnya di Indonesia. Selain itu,

mengingat bahwa koridor ini berada di sisi Samudra Pasifik dan jalur pelayaran internasional, maka sangat penting untuk dapat menentukan lokasi yang akan berfungsi sebagai hub internasional. Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara, atau Pelabuhan Makassar di Sulawesi Selatan merupakan pelabuhan yang dapat dikembangkan menjadi hub internasional. Penetapan hub internasional di Kawasan Timur Indonesia diharapkan dapat mempercepat pembangunan di Indonesia Timur yang lebih didominasi oleh pulau-pulau.



F. Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara

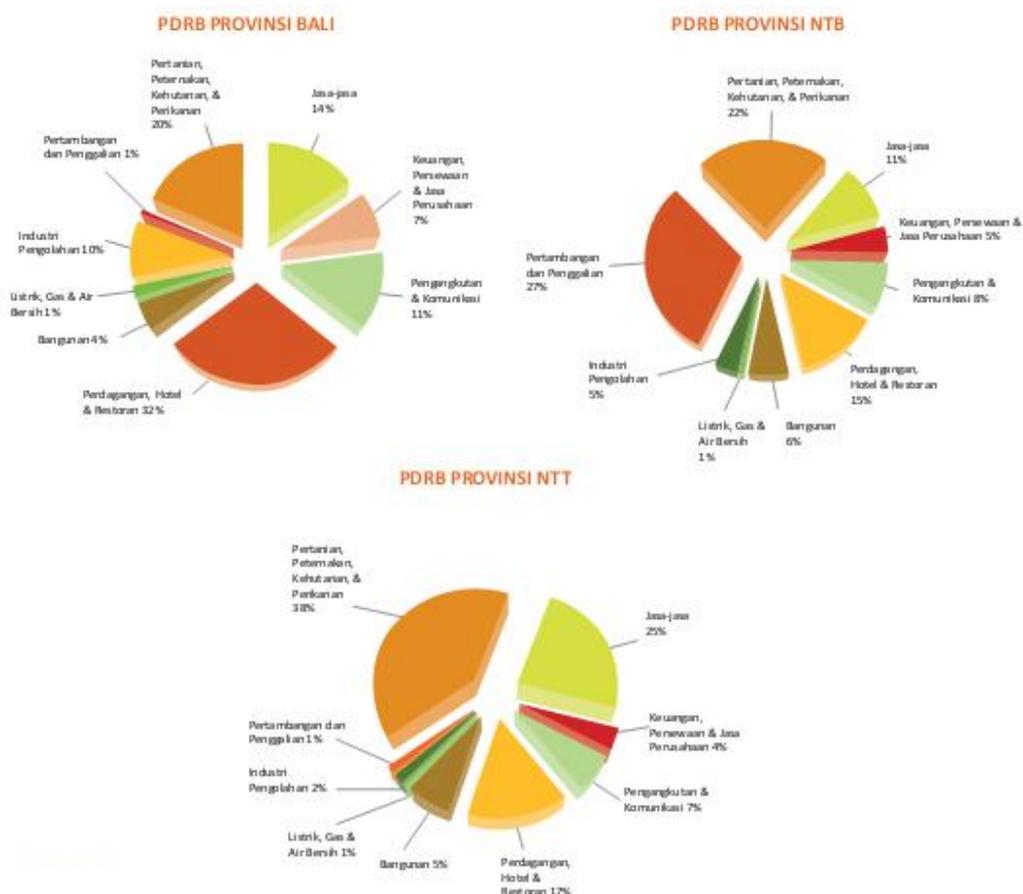
1. Overview Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara

Pengembangan Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara mempunyai tema Pintu Gerbang Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional. Tema ini

diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di koridor ini yang mana 17 persen penduduknya berada di bawah garis kemiskinan serta memiliki ketimpangan pendapatan yang cukup tinggi yaitu sebesar IDR 47,2 juta per kapita (antara kabupaten/kota terkaya dan termiskin di dalam koridor ini). Namun demikian, Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara memiliki kondisi sosial yang cukup baik, sebagaimana terlihat dari tingginya tingkat harapan hidup sebesar 66 tahun, tingkat melek huruf sebesar 86 persen serta tingkat PDRB per kapita sebesar IDR 15 juta yang lebih tinggi dibandingkan PDB per kapita nasional sebesar IDR 9,6 juta di tahun 2010.

Beberapa permasalahan yang dihadapi oleh Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara, antara lain populasi penduduk yang tidak merata, tingkat investasi yang rendah serta ketersediaan infrastruktur dasar yang masih sangat terbatas. Oleh karena itu diperlukan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi yang akan difokuskan pada tiga Kegiatan Ekonomi Utama, yaitu: Pariwisata, Perikanan, dan Peternakan. Gambar 3.F.1 menunjukkan kontribusi Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata, Perikanan, dan Peternakan yang tergambarkan dalam sektor perdagangan, hotel, restoran, dan pertanian terhadap perekonomian di Bali, Nusa Tenggara Barat (NTB), dan Nusa Tenggara Timur (NTT).

Gambar 3.F.1:
PDRB Provinsi Bali, NTB, NTT berdasarkan Sektor (2010)



Sumber: BPS, 2011

Dari gambar di atas diketahui bahwa Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata, Perikanan, dan Peternakan berkontribusi besar terhadap PDRB masing-masing provinsi yaitu sebesar 52 persen (Bali), 37 persen (NTB), dan 55 persen (NTT). Dengan rata-rata peningkatan kontribusi terhadap PDRB sebesar tujuh persen per tahun selama lima tahun terakhir, ketiga Kegiatan Ekonomi Utama tersebut dapat berpotensi untuk menjadi mesin penggerak perekonomian di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara.

Daya Dukung Wilayah

Air. Neraca air untuk Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara diindikasikan negatif atau mengalami defisit. Hal tersebut dikarenakan ketersediaan air yang sangat rendah yaitu hanya 1,9 persen dan 0,3 persen dari total ketersediaan air permukaan tanah dan air tanah di Indonesia (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011). Selain itu, curah hujan tahunan yang sangat rendah dibandingkan

rata-rata nasional yaitu hanya 1.500 mm/tahun, serta kondisi fisik lahan dan penggunaan lahan untuk berbagai aktivitas ekonomi yang membutuhkan banyak air menjadi penyebab defisitnya kapasitas air. Energi .

Energi. Cadangan gas bumi di koridor ini hanya 4 TSCF atau 2,6 persen dari total cadangan gas nasional, sedangkan potensi energi terbarukan seperti air ataupun geothermal juga cukup kecil untuk dikembangkan, yang hanya memiliki kapasitas 626 MW untuk tenaga air dan 1.767 MW untuk geothermal. (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2012).

Kesehatan. Angka harapan hidup Bali cukup tinggi yaitu 70,72 tahun sementara angka harapan hidup untuk Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) hanya 62,1 tahun dan Nusa Tenggara Barat (NTB) yaitu 67,2 tahun dimana keduanya berada dibawah rata-rata nasional. Selain itu, NTT dan NTB juga memiliki angka kematian bayi dan balita tertinggi di Indonesia. (Kementerian Kesehatan, 2011).

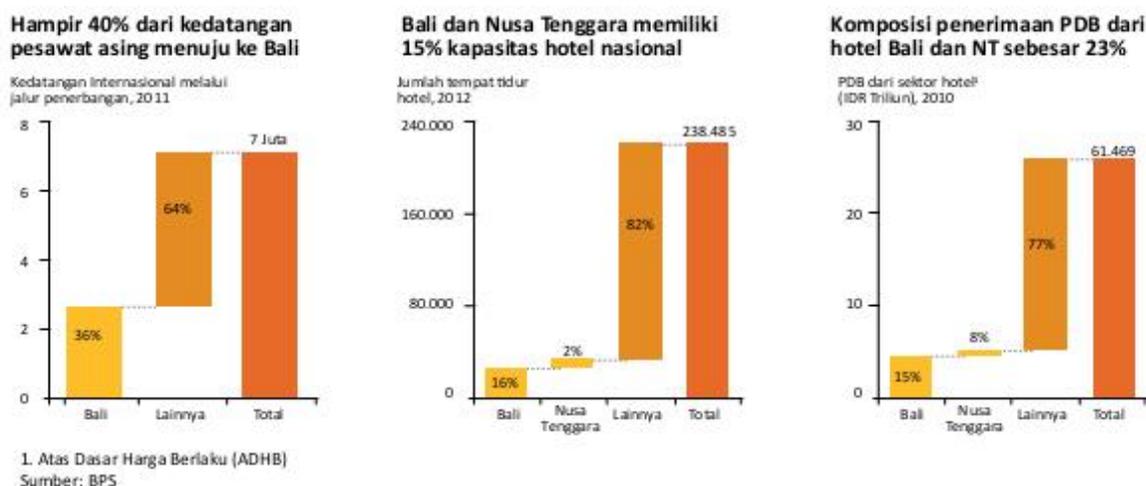
Lahan. Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara memiliki daratan seluas 7,4 juta Ha, dengan 28 persen luas yang tersisa merupakan kawasan hutan. Terjadinya deforestasi antara 2006-2010 (16 persen dari total nasional) dan penggunaan lahan yang menyalahi peruntukannya mengakibatkan semakin bertambahnya lahan kritis di koridor ini yaitu mencapai 1.180.599 Ha atau sekitar 4,3 persen dari total lahan kritis di Indonesia. Walaupun terbilang sedikit, namun laju bertambahnya lahan kritis di koridor ini cukup tinggi yaitu 203 persen (2007-2011). (Kementerian Kehutanan, 2012).

a. Pariwisata

Pembangunan kepariwisataan di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara difokuskan pada 9 Destinasi Pariwisata Nasional. Sistem industri jasa memiliki peranan strategis untuk meningkatkan penyerapan tenaga kerja, mendorong pemerataan kesempatan kerja, dan pemerataan pembangunan nasional. Selain itu, memberikan kontribusi dalam perolehan devisa negara serta berperan dalam pengentasan kemiskinan. Peningkatan jumlah kunjungan wisman pada tahun 2011 berdampak pada nilai kontribusi pariwisata yaitu sebesar USD 8,55 Miliar dengan kenaikan dari tahun 2010 sebesar USD 7,6 Miliar. Rencana Induk Pembangunan Pariwisata Nasional (Ripparnas) 2011 - 2025 menegaskan bahwa pembangunan kepariwisataan nasional sampai dengan tahun 2025, menargetkan kunjungan wisman mencapai 20 juta orang per tahun (skenario positif).

Gambar 3.F.2:

Pariwisata di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara Penting Bagi Perekonomian Indonesia



Berdasarkan perspektif nasional, Bali merupakan pintu gerbang Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata di Indonesia. Pertumbuhan kunjungan wisatawan tahun 2010, hampir 40 persen melalui Bali. Bandara Ngurah Rai sebagai pintu masuk utama menerima hampir 3 juta pendatang setiap tahunnya. Kapasitas hotel di Indonesia sebesar 16 persen dan 23 persen dari pendapatan perhotelan nasional berada di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara. Secara nasional, pariwisata menyerap sekitar 6,87 persen tenaga kerja pada tahun 2010 dengan jumlah lapangan kerja yang diciptakan sebesar 7,44 juta orang sebagaimana tampak pada Tabel 3.F.1.

Tabel 3.F.1:

Kinerja Kepariwisata Indonesia 2011

Kinerja Kepariwisata Indonesia		
	DUNIA (2011)	INDONESIA (2011)
Jumlah Kunjungan Wisatawan Internasional (WISMAN)	983 juta	7,6 juta
Pertumbuhan Kunjungan dari Wisman	*4,6%	*8,5%
Pendapatan Pariwisata dari Wisman	USD 1,030 Miliar (2010)	USD 8,55
Tenaga Kerja Pariwisata	235 juta Lapangan Kerja	7,44 juta Lapangan Kerja

*berdasarkan data tahun 2010

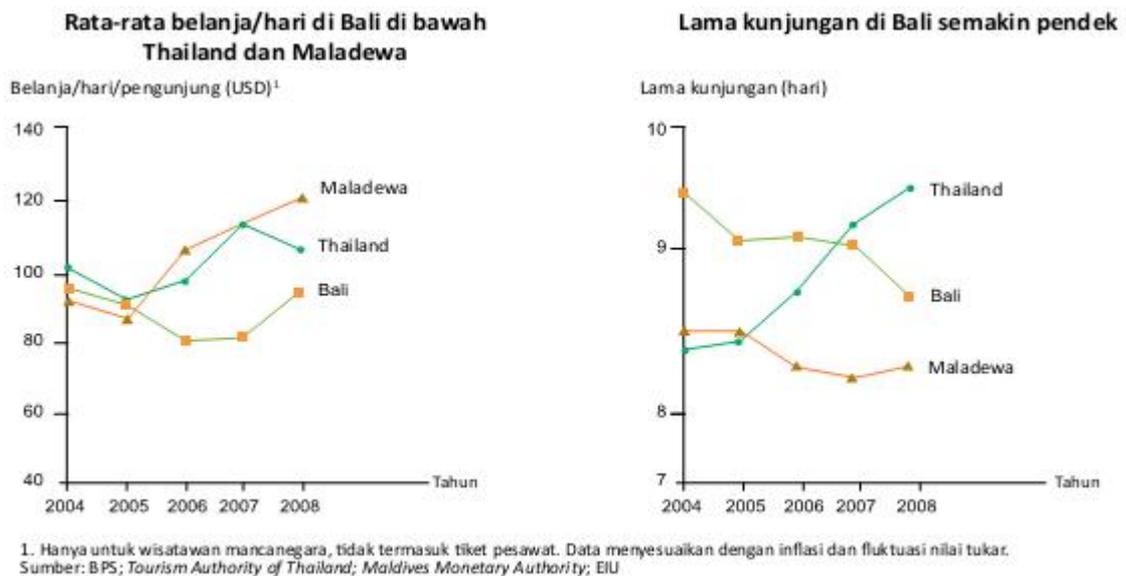
Sumber: UNWTO dan LAK Kemenparekraf dan NESPARNAS

Bali sebagai pusat pertumbuhan di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara, juga memiliki tingkat pertumbuhan pariwisata yang stabil dan ditandai dengan jumlah kunjungan wisatawan cenderung meningkat,

yaitu sebesar 1.668.531 orang (2007), 2.085.084 orang (2008), 2.385.122 orang (2009), 2.576.142 orang (2010), 2.826.709 orang (2011), dengan rata-rata tingkat hunian hotel lebih dari 60 persen. Bali memiliki jalur penerbangan nasional ke berbagai destinasi Indonesia dan penerbangan internasional dari dan ke Bali dalam jumlah yang memadai sehingga Bali mempunyai kemampuan sebagai pintu gerbang sekaligus pusat distribusi pariwisata di Indonesia. Tantangan pariwisata di Bali yang dapat dilihat dari rata-rata belanja wisatawan/hari di Bali yang di bawah Thailand dan Maladewa serta menurunnya rata-rata lama kunjungan wisatawan di Bali seperti diperlihatkan di dalam Gambar 3.F.3.

Gambar 3.F.3

Tantangan Pariwisata di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara



Tabel 3.F.2

Data Pariwisata Bali dan Nusa Tenggara terhadap Pariwisata Indonesia

DATA	Satuan	2009		2010	
		Bali – Nusa Tenggara	INDONESIA	Bali – Nusa Tenggara	INDONESIA
Jumlah Kunjungan Wisman <i>Direct</i>	Orang	2.436.409	6.323.730	2.597.889	7.002.944
		38,53%	100%	37%	100%
Rata-rata Pengeluaran Per Kunjungan	USD	1.353,26	995,93	1.581,84	1.085,75
		135,88%	100%	146%	100%
Rata-rata Pengeluaran Per Hari	USD	105,67	129,57	151,30	135,01
		82%	100%	112%	100%
Rata-rata Lama Tinggal	Hari	13,19	7,69	10,66	8,04
		172%	100%	133%	100%

Keterangan:

Data sementara tahun 2010 kunjungan wisman *direct* ke Bali dan Nusa Tenggara melalui Bandara Ngurah Rai, Pelabuhan Padang Bai, Benoa, Bandara Selaparang dan Pelabuhan Benete, Bandara El Tari, lintas batas Atambua, Pelabuhan Maumere dan Kupang.

Sumber: P2DSJ Kemenbudpar dan BPS

Beberapa strategi umum untuk dapat meningkatkan jumlah kunjungan dan lama tinggal wisatawan selama berkunjung ke Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara, antara lain:

- 1) Meningkatkan keamanan di dalam Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara, antara lain melalui penerapan sistem keamanan yang ketat;
- 2) Melakukan pemasaran dan promosi yang lebih fokus dengan target pasar yang lebih jelas. Strategi pemasaran untuk setiap negara asal wisatawan perlu disesuaikan dengan menerapkan tema "*Wonderful Indonesia, Wonderful Nature, Wonderful Culture, Wonderful People, Wonderful Culliner, dan Wonderful Price*". Kegiatan pemasaran dan promosi ini diharapkan dapat membuat Bali menjadi etalase pariwisata dan meningkatkan citra Bali sebagai tujuan utama pariwisata dunia;
- 3) Memberdayakan *Bali Tourism Board* untuk mengkoordinasikan usaha pemasaran dan promosi Bali;
- 4) Meningkatkan pengembangan destinasi pariwisata di wilayah Bali Utara dalam rangka meningkatkan kualitas daya dukung lingkungan dan lama tinggal wisatawan;
- 5) Meningkatkan destinasi pariwisata di luar Bali (*Bali and Beyond*) dengan menjadikan Bali sebagai pintu gerbang utama pariwisata Indonesia seperti wisata pantai (Bali, Lombok, Sumbawa, NTT), wisata budaya (Bali), wisata pegunungan (Jatim, Bali, Lombok, Sumbawa), dan wisata satwa langka (Pulau Komodo). Kunci sukses dari strategi ini adalah dengan pengadaan akses seperti peningkatan rute

penerbangan ke daerah-daerah pariwisata di sekitar Bali, yang disertai pemasaran yang kuat dan terarah;

- 6) Meningkatkan kualitas dan kenyamanan tinggal para wisatawan dengan meningkatkan sarana dan prasarana seperti ketersediaan air bersih, listrik dan transportasi serta komunikasi; dan
- 7) Meningkatkan pemberdayaan masyarakat lokal terutama SDM pariwisata di NTB dan NTT, serta mengembangkan gerakan sadar wisata khususnya di wilayah Nusa Tenggara.

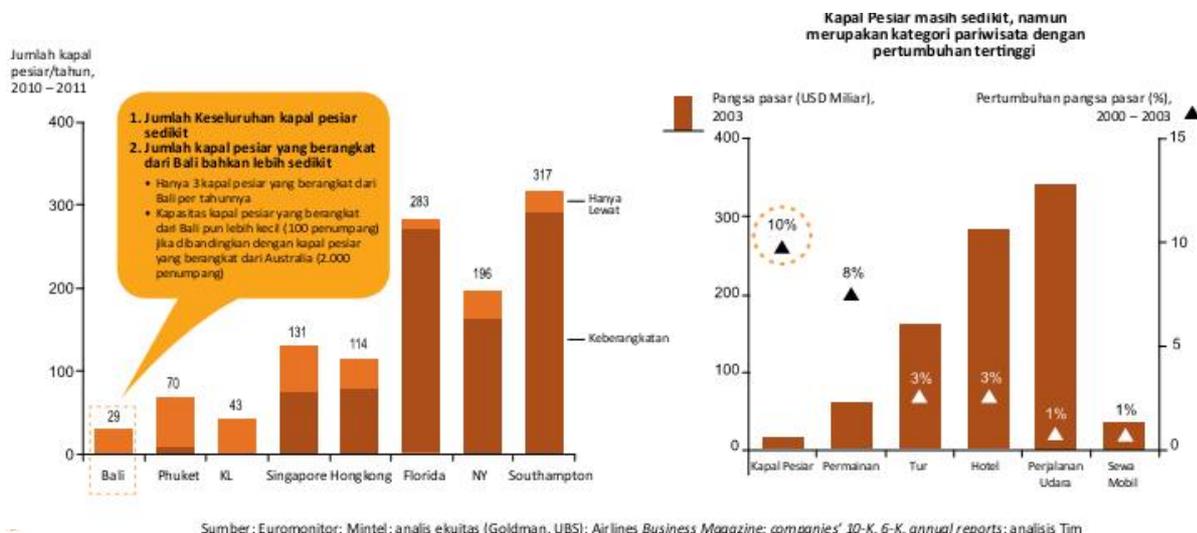
Gambar 3.F.4:

Penciptaan Jaringan Klaster Pariwisata dengan Penambahan Rute Penerbangan



Selain meningkatkan jumlah wisatawan yang berkunjung ke Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara, faktor lain untuk meningkatkan pendapatan Kegiatan Ekonomi Utama ini adalah meningkatkan jumlah pembelanjaan wisatawan. Perubahan pola ekonomi dunia juga mempunyai dampak pada pariwisata daerah. Oleh karena itu, pemerintah dan industri pariwisata harus secara proaktif mengidentifikasi dan mengeksplorasi pasar-pasar baru yang bisa mendorong laju pertumbuhan pariwisata di masa mendatang. Peningkatan citra kepariwisataan dan pengembangan kepariwisataan up market pada koridor ini adalah menjadikan Bali sebagai destinasi wisata utama MICE, *cruise* dan *yacht* serta Nusa Tenggara sebagai etalase wisata ekologis, petualangan, budaya, dan bahari serta kepariwisataan yang berbasis UKM.

Gambar 3.F.5
Pertumbuhan Pangsa Pasar Kapal Pesiar
di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara



1) Regulasi dan Kebijakan

Dalam rangka melaksanakan strategi umum tersebut, diperlukan dukungan regulasi dan kebijakan berikut:

- a) Kemudahan perluasan pemberian *Visa Entry*, *Visa on Arrival*, dan *Visa on Board* bagi wisatawan mancanegara serta perpanjangan visa bagi pengguna kapal layar yacht asing;
- b) Pengembangan standar pembangunan terminal cruise dan marina sekaligus sebagai *port of entry*;
- c) Mempermudah pemberlakuan CAIT (*Clearance Approval for Indonesian Territory*) bagi wisatawan asing pengguna kapal layar yacht;
- d) Mengurangi/menghilangkan biaya impor sementara bagi pelaku asing wisata bahari (kapal layar yacht yang masuk ke dalam wilayah perairan Indonesia berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 142/PMK.04/2011 tentang Impor Sementara;
- e) Penyusunan *Standard Operating Procedure* (SOP) percepatan perizinan dan penyediaan Pelayanan Terpadu Satu Atap untuk semua perizinan untuk pengembangan kawasan wisata;
- f) Pendekatan dengan pemerintah daerah setempat untuk berkoordinasi mengenai perizinan dan kebijakan pembangunan kawasan wisata; dan
- g) Mempermudah prosedur bagi calon investor untuk menanamkan investasi di wilayah Indonesia.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Selain hal di atas, pemenuhan kebutuhan infrastruktur dalam rangka peningkatan konektivitas untuk mendukung pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata, dilakukan melalui:

- a) Peningkatan kapasitas dan pelayanan bandar udara, seperti pengembangan bandar udara di Lombok yang dapat diberdayakan sebagai “matahari kembar” selain Bandara Ngurah Rai (untuk membagi beban lalu lintas penumpang yang ada di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara, karena jumlah pengunjung yang akan masuk ke koridor ini diproyeksikan akan melebihi kapasitas Bandar Udara Ngurah Rai, pada tahun 2020);
- b) Peningkatan kapasitas dan pembangunan infrastruktur jalan;
- c) Peningkatan akses jalan perlu ditingkatkan untuk menghubungkan daerah-daerah pariwisata di wilayah Bali, NTB, dan NTT;
- d) Pembangunan Kereta Api Wisata Lingkar Bali (dalam rencana jangka panjang);
- e) Peningkatan pelabuhan dan marina yang telah ada agar memenuhi standar (kapal cruise dan kapal layar yacht);
- f) Peningkatan pembangunan waduk dan SPAM atau sumberdaya air bersih untuk mendukung kegiatan pariwisata; dan
- g) Pembangunan pembangkit listrik baru yang dapat meningkatkan ketersediaan listrik bagi Bali dan Nusa Tenggara.

3) SDM dan IPTEK

Dalam rangka mendorong kemajuan Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata, dilakukan beberapa hal melalui pengembangan SDM dan IPTEK, antara lain:

- a) Memberikan bantuan pengadaan peralatan SMK Seni, Kerajinan, dan Pariwisata;
- b) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara; dan
- c) Memberikan pembekalan kepada pihak-pihak yang terlibat dalam upaya mendukung pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata, seperti pengelola desa wisata, pengelola hotel, serta melakukan pemantauan pengembangan SDM pariwisata.

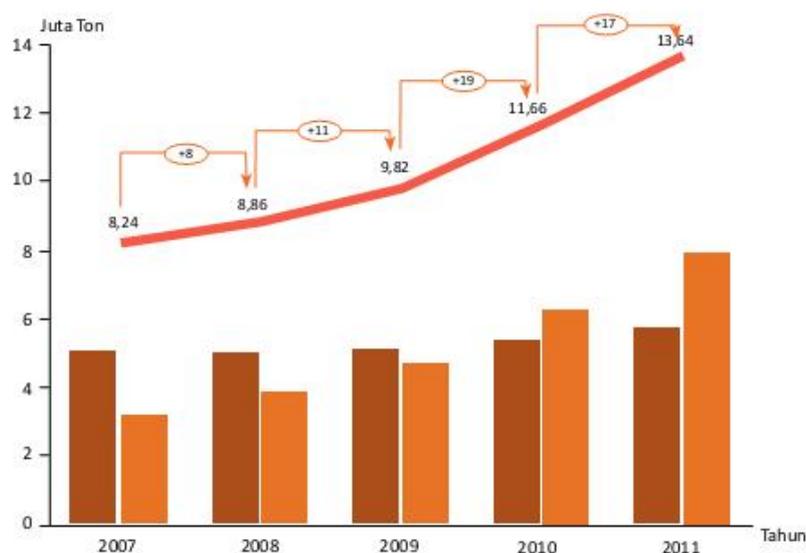
b. Perikanan

Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan merupakan salah satu kegiatan yang penting untuk dikembangkan guna menuju ketahanan pangan nasional. Produk perikanan merupakan sumber protein hewani dengan tingkat konsumsi terbesar di Indonesia dengan besaran konsumsi produk perikanan mencapai sebesar 31,6 kg/kapita/tahun yaitu 73 persen konsumsi protein hewani/kapita/tahun, dibandingkan sumber protein

hewani lainnya seperti ayam, daging, dan telur. Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan sangat mendukung pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan. Indonesia memiliki akses sumber daya perikanan yang berlimpah baik perikanan perairan laut maupun air tawar dimana terdapat 5.500 sungai dan danau dan 76 persen luas permukaan Indonesia merupakan perairan laut.

Gambar 3.F.6

Perkembangan Produksi Perikanan Indonesia Tahun 2007-2011



Sumber: Statistik Kelautan dan Perikanan, 2011

Tabel 3.F.3

Perkembangan Produksi Perikanan Indonesia Tahun 2007-2011

PRODUKSI PERIKANAN	Tahun		Kenaikan Rata-rata (%)
	2010	2011	
Perikanan Tangkap	5.384.418	5.714.271	6,13
Perikanan Laut	5.039.446	5.345.729	6,08
Perikanan Umum	344.972	368.542	6,83
Perikanan Budidaya	6.277.924	7.928.963	26,30
Budidaya Laut	3.514.702	4.605.827	31,04
Tambak	1.416.038	1.602.748	13,19
Kolam	819.809	1.127.127	37,49
Karamba	121.271	131.383	8,34
Jaring Apung	309.499	375.430	21,30
Sawah	96.605	86.448	-10,51
Total	11.662.342	13.643.234	16,99

Sumber: Statistik Kelautan dan Perikanan, 2011

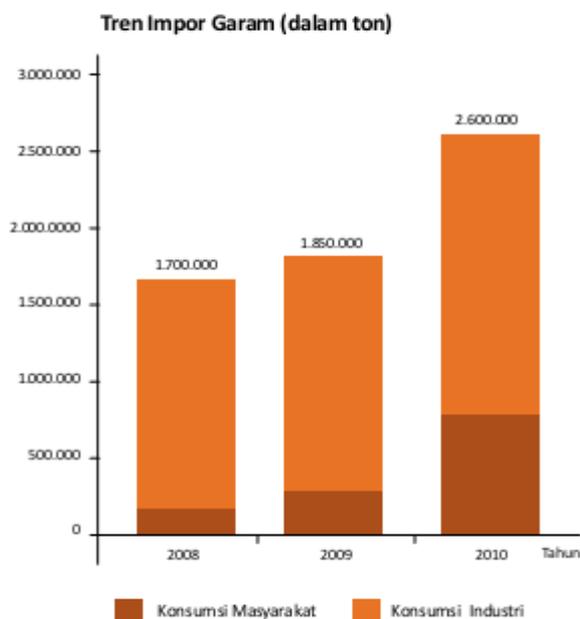
Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan dapat dibagi menjadi dua jenis, yaitu perikanan tangkap dan perikanan budidaya. Perkembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan di Indonesia memiliki kenaikan rata-rata per tahun sebesar 16,99 persen. Pada periode 2010 - 2011, produksi perikanan budidaya meningkat 26,30 persen dengan produksi terbesar diperoleh dari budidaya di kolam. Peningkatan ini lebih tinggi dari produksi perikanan tangkap yang meningkat 6,13 persen.

Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan juga mencakup produk kelautan, misalnya seperti rumput laut dan garam. Produksi rumput laut nasional pada tahun 2011 mencapai 4,5 juta Ton. Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara juga terdapat 12 kabupaten yang menjadi lokasi untuk pengembangan komoditas unggulan rumput laut sebagaimana tercantum dalam program Minapolitan 2010 - 2014. Kondisi geografis Indonesia yang potensial untuk pengembangan produksi garam, saat ini Indonesia harus melakukan impor garam guna memenuhi kebutuhan domestik. Tahun 2009 - 2010, impor garam untuk konsumsi masyarakat Indonesia meningkat tajam sebesar 500 persen. Peningkatan besaran impor garam dapat dilihat pada Gambar 3.F.7.

Pemerintah tengah menerapkan usaha untuk meningkatkan produksi garam dengan membentuk kawasan minapolitan garam. Pemerintah memberikan perhatian khusus kepada Provinsi NTT sebagai wilayah pengembangan komoditi garam karena wilayah ini memiliki lahan potensial produksi garam yang luas. Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara, dengan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan saat ini menyumbang 16 persen PDRB dari sektor agrikultur pangan.

Berdasarkan data dari Pusat Lingkungan Hidup Institut Pertanian Bogor (IPB), saat ini Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan hanya menggunakan kurang dari 25 persen potensi kelautan di Indonesia. Peningkatan produktivitas hasil kelautan dapat dikembangkan bukan hanya melalui penangkapan, tetapi juga melalui pengembangan budidaya. Potensi perikanan tangkap dan pengembangan budidaya yang besar tersebut terutama terdapat di daerah NTB. Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan perlu dikembangkan karena kegiatan tersebut berpotensi menjadi mesin penggerak perekonomian Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara melalui eksternalitas yang besar dalam penyediaan lapangan kerja.

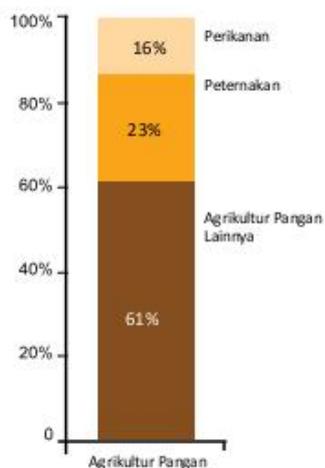
Gambar 3.F.7
Perkembangan Impor Garam Indonesia Tahun 2008 – 2010



Sumber: Kementerian Perindustrian, 2010

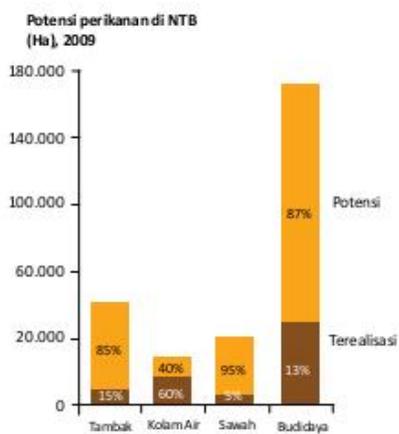
Gambar 3.F.8
Kegiatan Perikanan Memiliki Potensi Besar di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara

Komposisi Sektor Perikanan dan Sektor Peternakan di dalam PDRB Agrikultur Pangan di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara, 2010

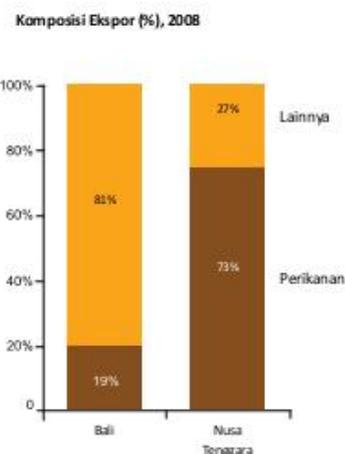


Sumber: BPS, diolah

Potensi perikanan yang belum dimanfaatkan masih sangat tinggi



Perikanan juga merupakan salah satu penggerak ekspor



Faktor-faktor yang mempengaruhi pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan dibagi menjadi tiga aspek utama yaitu penangkapan/budidaya, pengolahan, dan distribusi hasil pengolahan perikanan. Terdapat beberapa tantangan yang berkaitan dengan tiga aspek pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan di atas, antara lain:

1. Tidak terpetakannya potensi perikanan kelautan secara akurat serta lemahnya kontrol implementasi rencana tata ruang yang menyebabkan penggunaan lahan yang tidak sesuai dengan peruntukannya;
2. Terbatasnya suplai perikanan laut sehingga membutuhkan efisiensi produksi melalui pengembangan bibit unggul perikanan;
3. Sebagian besar armada dan peralatan penangkapan ikan masih sangat sederhana;
4. Rendahnya minat investor untuk pengembangan perikanan, terutama dalam kegiatan pengolahan produk perikanan dan kelautan;
5. Rendahnya nilai tambah ekonomis produk olahan perikanan kelautan;
6. Rendahnya kualitas SDM perikanan dan kelautan, baik dalam produksi penangkapan dan budidaya perikanan serta dalam pengolahannya;
7. Terbatasnya permodalan untuk masyarakat setempat sehubungan dengan pengembangan kegiatan perikanan berbasis masyarakat;
8. Terbatasnya jalur distribusi dan pemasaran produk perikanan dan olahannya;
9. Belum terpenuhinya kebutuhan infrastruktur, sarana dan prasarana pendukung (antara lain jalan, air bersih dan listrik) terutama untuk melayani industri pengolahan produk perikanan kelautan. Hal ini menyebabkan tingginya biaya produksi perikanan dan produk olahannya; dan
10. Minimnya akses yang menghubungkan antara lokasi-lokasi penghasil produk perikanan kelautan dengan lokasi industri pengolahannya serta dengan pasar regional dan fasilitas ekspor.

Untuk mengatasi tantangan tersebut, strategi umum dan langkah aksi yang akan dikembangkan di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara adalah:

1. Meningkatkan produksi hasil perikanan, yang meliputi penangkapan tuna, budidaya udang, dan budidaya rumput laut. Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara memiliki potensi perikanan yang sangat besar, oleh karena itu untuk meningkatkan produksi perikanan perlu dilakukan beberapa hal yang meliputi:

- a. Pemetaan potensi sumber daya perikanan dan kelautan;
 - b. Pengawasan penerapan RTRW;
 - c. Pembentukan pusat benih;
 - d. Revitalisasi tambak yang sudah ada;
 - e. Pendirian pusat pelatihan nelayan dan pengadaan program sertifikasi; dan
 - f. Pengembangan bibit unggul dan teknologi penangkapan ikan.
2. Meningkatkan produksi produk olahan bernilai tambah tinggi hasil perikanan, yang meliputi pembekuan udang, pengalengan ikan, pengolahan tepung ikan, dan pengolahan kerajinan (tepung rumput laut). Nilai tambah produk olahan perikanan pada saat ini masih sangat kecil. Peningkatan nilai tambah ekonomis produk olahan perikanan dapat dilakukan dengan:
- a. Pengembangan klaster industri perikanan yang melingkupi industri produksi bahan baku;
 - b. Penjalinan kerjasama dengan negara yang mengkonsumsi hasil perikanan dan kelautan (Jepang dan Thailand) untuk pemasaran hasil budidaya; dan
 - c. Pemberian pendampingan pada UKM perikanan untuk meningkatkan pengetahuan pengolahan yang memiliki nilai tambah tinggi serta pemberian skema micro credit PNPM Mandiri melalui koperasi nelayan.
3. Meningkatkan produksi garam dengan mengoptimalkan lahan yang memiliki potensi untuk pengembangan kegiatan usaha garam. Pengembangan industri garam merupakan kegiatan prioritas saat ini karena Indonesia masih belum dapat memenuhi kebutuhan domestik dan masih mengandalkan impor garam. Upaya untuk meningkatkan produksi garam dalam negeri, sentra garam akan dikembangkan di Provinsi Nusa Tenggara Timur.

1) Regulasi dan Kebijakan

Pelaksanaan strategi umum guna peningkatan produksi perikanan dan pengembangan usaha garam, diperlukan dukungan regulasi dan kebijakan sebagai berikut:

- a) Persiapan dan pengawasan pelaksanaan RTRW;
- b) Kerjasama dengan negara yang mengkonsumsi hasil perikanan dan kelautan (Jepang dan Thailand) untuk pemasaran hasil budidaya;
- c) Penjalinan kerjasama antara industri garam dengan pembudidaya garam setempat dalam penyediaan bahan baku industri garam;
- d) Mempermudah perizinan dalam pembangunan industri garam maupun produk pengolahan perikanan; dan

- e) Mengadakan kerjasama antar negara dalam penanaman investasi khusus Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Selain hal di atas, pemenuhan kebutuhan infrastruktur dalam rangka peningkatan konektivitas untuk mendukung peningkatan produksi perikanan dan pengembangan usaha garam, dilakukan melalui:

- a) Perbaikan level of service jalan lintas kabupaten, terutama untuk wilayah NTT dan peningkatan akses dari dari dermaga pendaratan ikan ke jalan lintas kabupaten terdekat;
- b) Peninjauan kembali kapasitas pelabuhan setempat guna mendukung aktivitas industri;
- c) Percepatan program penambahan kapasitas energi listrik dengan peningkatan kapasitas PLTU/PLTP;
- d) Percepatan pembangunan instalasi pengolahan air bersih terutama di wilayah NTT untuk mendukung pengembangan kegiatan budidaya dan industri pengolahan hasil perikanan dan kelautan;
- e) Peningkatan pembangunan dan pengembangan pelabuhan rakyat, terminal peti kemas bagi perikanan tangkap;
- f) Peningkatan akses jalan bagi distribusi perikanan tangkap maupun perikanan budidaya kepada konsumen; dan
- g) Percepatan dalam pengembangan pelabuhan untuk kapal pesiar (sebagai contoh di Lembar-Sekotong).

3) SDM dan IPTEK

Upaya peningkatan produksi perikanan dan pengembangan usaha garam, dilakukan melalui:

- a) Pendirian pusat pelatihan nelayan dan pengadaan program sertifikasi;
- b) Pengembangan bibit unggul dan teknologi penangkapan ikan;
- c) Pemberian pendampingan pada UKM perikanan untuk meningkatkan pengetahuan pengolahan yang memiliki nilai tambah tinggi serta pemberian skema *micro credit* PNPM Mandiri melalui koperasi nelayan;
- d) Penjalinan kerjasama dengan Lembaga Penelitian dan Universitas setempat untuk pengembangan teknologi pengolahan hasil perikanan dan kelautan yang bernilai jual lebih tinggi (kualitas lebih baik);
- e) Penjalinan kerjasama dengan Lembaga Penelitian dan Universitas setempat untuk pengembangan teknologi budidaya garam (agar tidak tergantung pada cuaca);
- f) Pendirian pusat pelatihan budidaya garam dengan skala layanan kabupaten untuk diseminasi teknik dan kemungkinan integrasi penggunaan lahan tambak garam dengan budidaya perikanan;

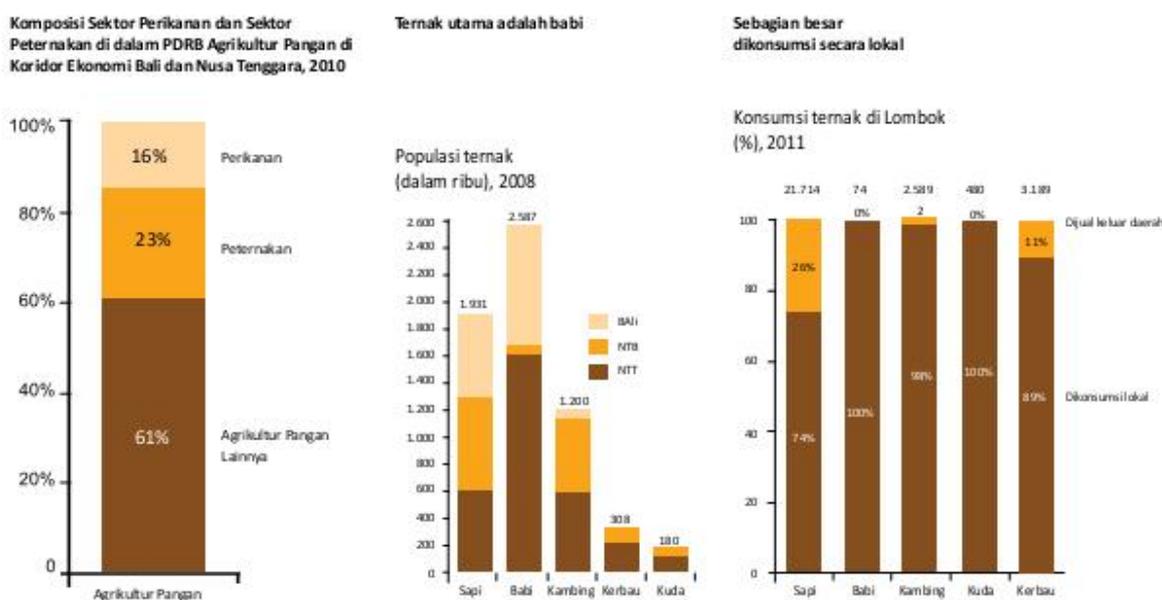
- g) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara;
- h) Membuat berbagai pelatihan yang lebih spesifik untuk mendorong Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan, seperti: kewirausahaan Pusat Pelatihan Mandiri Kelautan dan Perikanan (P2MKP), pelatihan PUGAR (Pusat Usaha Garam Rakyat), pelatihan penangkapan ikan, pelatihan perawatan kapal ikan, dan pelatihan kewirausahaan permesinan;
- i) Mengadakan pelatihan yang bertujuan untuk meningkatkan nilai tambah rumput laut, seperti: pelatihan penanaman bibit rumput laut P2MKP, pengelolaan pasca panen rumput laut, serta pelatihan pemasaran dan pengelolaan usaha rumput laut; dan
- j) Mengadakan pelatihan mengenai cara memulai ekspor untuk mendukung upaya perluasan pasar.

c. Peternakan

Kegiatan Ekonomi Utama Peternakan berkontribusi terhadap PDRB sekitar 23 persen dari sektor agrikultur pangan pada Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara. Sebagian besar populasi ternak di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara masih dikonsumsi secara lokal dan hanya dipasarkan ke provinsi lain dalam jumlah sedikit.

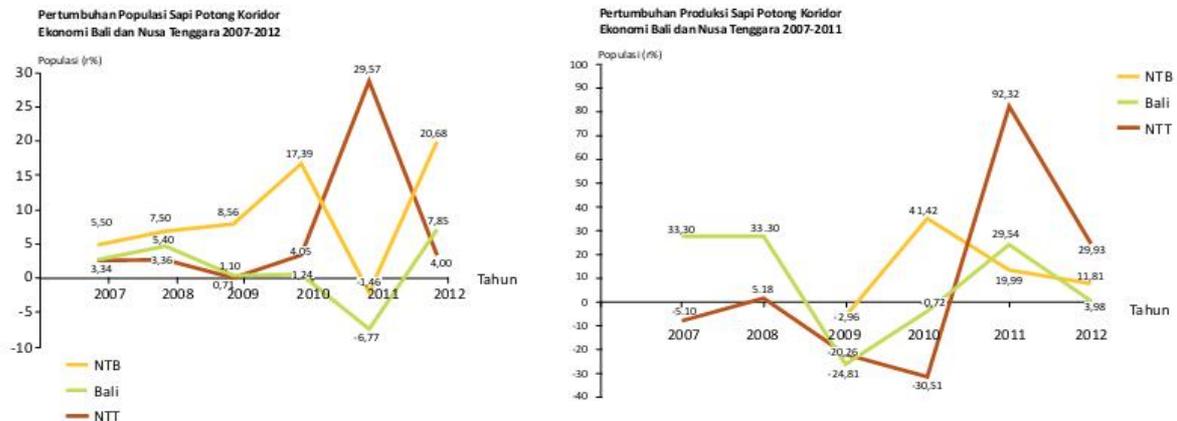
Gambar 3.F.9:

Hasil Kegiatan Peternakan Sebagian Besar Masih Dikonsumsi Secara Lokal



Sumber: Tim Analisis, diolah

Gambar 3.F.10
Pertumbuhan Populasi dan Produksi Ternak Sapi Potong
di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara



Sumber: Statistik Peternakan dan Kesehatan Hewan Kementerian Pertanian, 2012

Jenis populasi ternak yang paling potensial dikembangkan di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara adalah Sapi Bali yang sudah dikenal luas sebagai sapi potong asli Indonesia dan populasi ternak babi. Sapi potong dapat dikembangkan untuk menghasilkan tujuh jenis emas, yaitu emas merah (daging), emas putih (susu), Peternakanemas putih batangan (tulang), emas kuning (urin), emas coklat (kulit), emas biru dan emas hijau (kotoran). Urin sapi dapat dimanfaatkan sebagai pupuk organik, sedangkan kotoran sapi dapat dimanfaatkan sebagai pupuk hijau dan energi biogas.

Pertumbuhan populasi ternak sapi potong di Nusa Tenggara Timur cukup pesat dari tahun 2010 hingga tahun 2011, namun hal yang serupa tidak terjadi di Bali dan Nusa Tenggara Barat. Pertumbuhan produksi sapi potong di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara mengalami penurunan di tahun 2011. Penurunan produksi ini diakibatkan maraknya pemotongan sapi betina produktif, penyelundupan sapi, maupun penurunan kualitas bibit sapi itu sendiri. Tantangan terbesar dalam pengembangan kegiatan peternakan juga meliputi terbatasnya infrastruktur yang dapat mendukung distribusi produk ternak sapi, kurangnya modal usaha dan lemahnya sumber daya manusia dan kelembagaan peternakan.

Saat ini terdapat sentra pemurnian dan pembibitan Sapi Bali di tiap provinsi yang umumnya dikelola secara individual. Tingginya jumlah rumah tangga yang terlibat dalam Kegiatan Ekonomi Utama Peternakan, diharapkan pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Peternakan ini akan dapat mendukung percepatan pembangunan ekonomi di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara ke depannya.

Gambar 3.F.11
Strategi Percepatan Kegiatan Ekonomi Utama Peternakan
di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara



Sumber: Paparan Gugus Tugas Bali Nusa Tenggara Direktorat Jenderal Peternakan, Kementerian Pertanian, 2011, diolah.

1) Regulasi dan Kebijakan

Pelaksanaan strategi pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Peternakan, diperlukan dukungan regulasi dan kebijakan sebagai berikut:

- a) Meningkatkan industri hilir dengan meningkatkan nilai tambah ternak sapi potong, yang dapat dilakukan dengan melakukan diversifikasi produk yang memanfaatkan kulit, tulang, darah, kotoran, dan urin melalui penguatan industri kecil;
- b) Memberikan perlindungan usaha ternak dengan kebijakan pengurangan impor daging secara bertahap dan kebijakan pengendalian harga daging yang atraktif dan terjangkau;
- c) Menyediakan daging dengan kualitas ASUH (Aman Sehat Utuh dan Halal);
- d) Mengembangkan kebijakan usaha tani sapi-tanaman yang terintegrasi (*integrated rice-livestock system*) dan berkelanjutan dengan mengoptimalkan prinsip *Low External Input Sustainable Agriculture* (LEISA), atau pendekatan *zero waste* yang menghasilkan produk 4F (*Food, Feed, Fertilizer & Fuel*);

- e) Memberikan jaminan tata ruang untuk lahan peternakan dan lahan penggembalaan ternak;
- f) Mempermudah akses finansial bagi peternak melalui penguatan koperasi simpan pinjam;
- g) Memberikan sanksi yang tegas kepada oknum-oknum yang terbukti melakukan pemotongan sapi betina produktif;
- h) Memutus rantai makelar daging dan melindungi produsen ternak; dan
- i) Meningkatkan pasokan daging lokal dengan program swasembada daging.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Selain itu juga diperlukan pemenuhan kebutuhan infrastruktur dalam rangka peningkatan konektivitas untuk mendukung produksi peternakan, yang dilakukan melalui:

- a) Penyediaan infrastruktur yang mendukung kegiatan peternakan melalui PPP;
- b) Penguatan jalan untuk mengangkut produk peternakan dari sentra industri pengolahan daging dan non daging ke pelabuhan lokal terdekat;
- c) Penguatan pelabuhan lokal terdekat untuk mengangkut dan memasarkan produk ternak sapi ke wilayah lain terutama Jakarta dan Surabaya. Pelabuhan laut Marapokot di Kabupaten Nagekeo akan dikembangkan untuk mendistribusikan hasil peternakan dan perikanan;
- d) Difungsikan untuk mengangkut produk peternakan dan perikanan;
- e) Pembangunan pembangkit listrik baru yang dapat meningkatkan ketersediaan listrik khususnya untuk wilayah Nusa Tenggara;
- f) Penyediaan air bersih untuk menjamin ketersediaan pakan ternak terutama pada musim kemarau khususnya untuk wilayah Nusa Tenggara;
- g) Peningkatan fasilitas pelabuhan laut (seperti peningkatan faspel Bima, NTB); dan
- h) Percepatan pembangunan PLTU dan PLTA guna memenuhi kebutuhan energi bagi produksi peternakan.

3) SDM dan IPTEK

Upaya peningkatan produksi dan pengembangan peternakan dilakukan melalui:

- a) Menjamin ketersediaan pakan sepanjang tahun dengan teknologi pakan murah untuk pemenuhan kebutuhan daging lokal dari produksi dalam negeri;

- b) Mengembangkan teknologi untuk perbaikan mutu bakalan melalui metode inseminasi buatan, embrio transfer atau rekayasa genetika dalam waktu panjang;
- c) Mengadakan pelatihan teknologi tepat guna, tenaga kerja mandiri, padat karya produktif, dan padat karya infrastruktur untuk mendukung Kegiatan Ekonomi Utama Peternakan di beberapa wilayah di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara;
- d) Membuat berbagai pelatihan dan pendampingan kelompok peternak, terutama untuk hal-hal yang berkaitan dengan kesehatan hewan, agribisnis hewan ternak, inseminasi buatan, dan teknologi hasil peternakan; dan
- e) Beberapa pelatihan lain di Kegiatan Ekonomi Utama Peternakan yang terkait dengan dukungan lingkungan antara lain: teknis penyuluh biogas, pemanfaatan limbah ternak menjadi biogas, dan pupuk organik.

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Peternakan di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara akan difokuskan pada pengembangan kawasan agribisnis dengan industri utama pengolahan daging sapi (*food animal industry*) dan industri pendukung yaitu industri tepung tulang, kulit, pupuk organik dan biogas (*non food animal industry*). Produk peternakan tidak hanya dikonsumsi secara lokal, namun didistribusikan ke konsumen di wilayah lain.

d. Kegiatan Ekonomi Lain

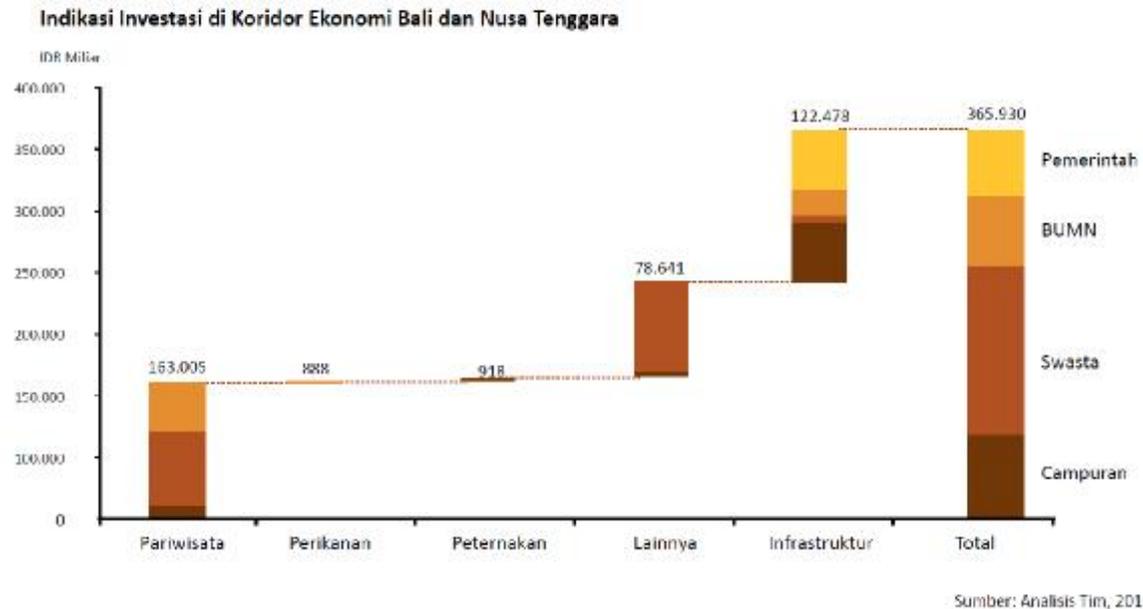
Selain Kegiatan Ekonomi Utama yang menjadi fokus Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara di atas, kegiatan ekonomi lainnya di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara dinilai mempunyai potensi pengembangan, seperti mangan, tembaga, dan minyak dan gas bumi. Beberapa kegiatan ekonomi lainnya secara menyeluruh berkontribusi besar dalam Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara.

2) Investasi

Terkait dengan Pembangunan Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara teridentifikasi rencana investasi baru yang pelaksanaannya dimulai dalam waktu 2011 - 2014 untuk Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata, Perikanan, Peternakan serta Infrastruktur pendukung sebesar IDR 365.930 Miliar.

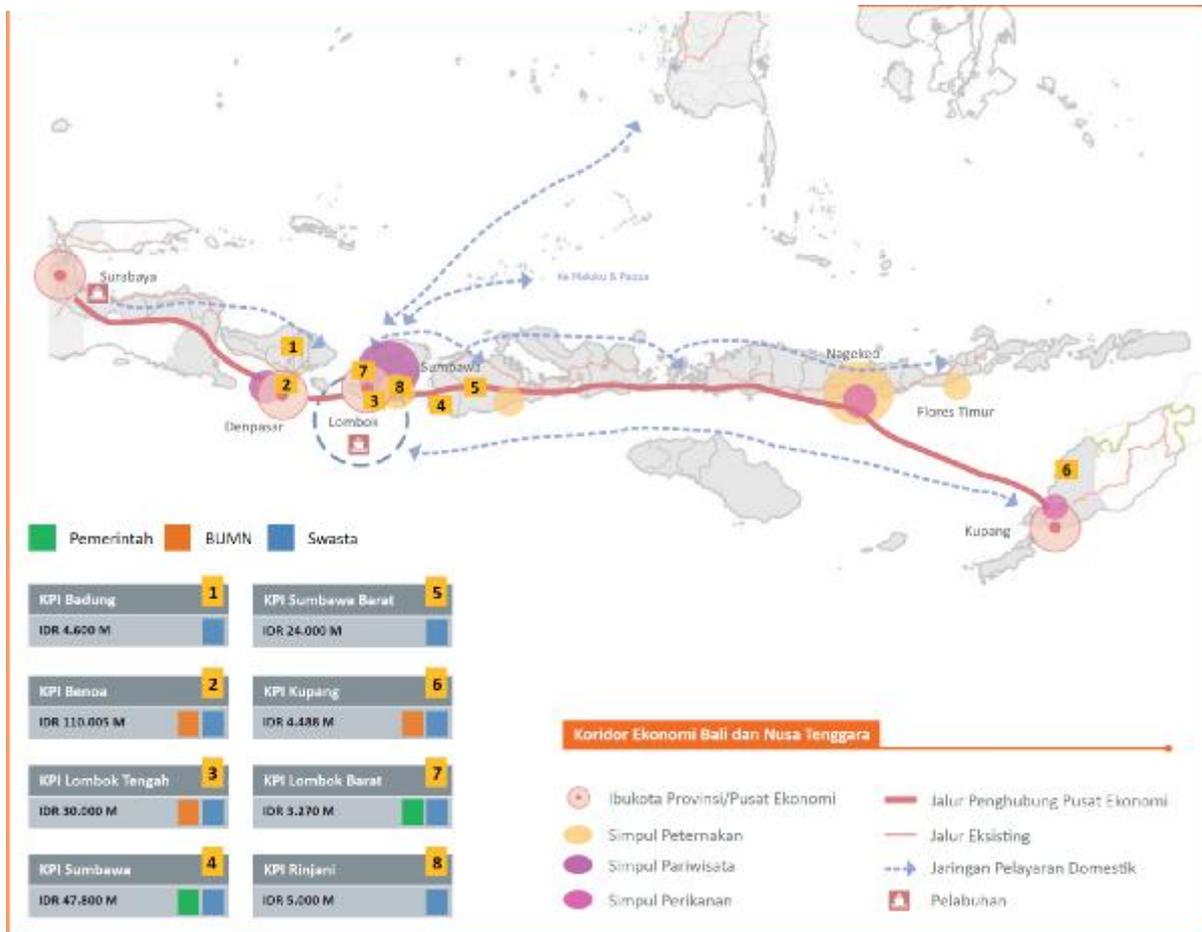
Berikut ini adalah gambaran umum investasi yang ada di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara:

Gambar 3.F.12:
Indikasi Investasi di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara



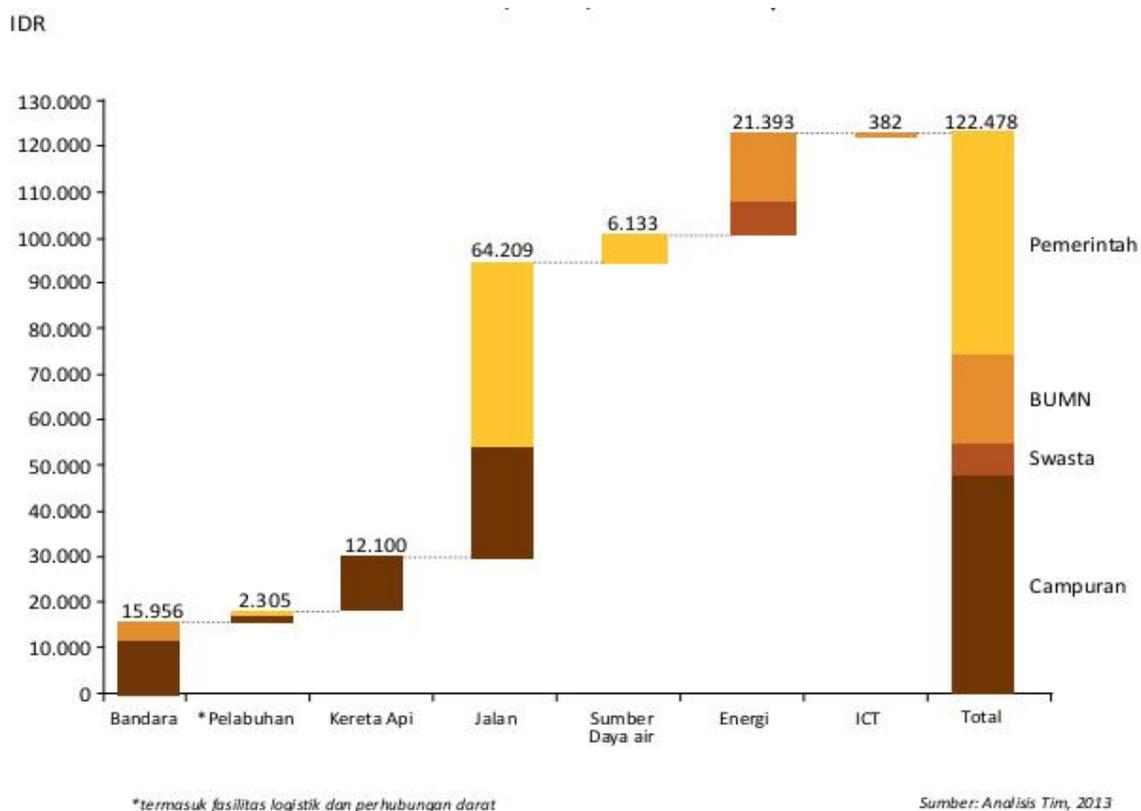
Di samping investasi di atas, ada pula beberapa investasi untuk kegiatan yang bukan menjadi Kegiatan Ekonomi Utama di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara, tetapi menjadi bagian dari 22 Kegiatan Ekonomi Utama yaitu Tembaga dan Migas serta kegiatan ekonomi lainnya (mangan) dengan jumlah investasi sebesar IDR 78.641 Miliar. Inisiatif investasi yang berhasil teridentifikasi tersebut dihimpun dari dana pemerintah, swasta, dan BUMN serta campuran dari ketiganya.

Gambar 3.F.13
Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas
Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara



Gambar 3.F.14
Indikasi Investasi Infrastruktur oleh Pemerintah,
Swasta dan Campuran

BUMN,



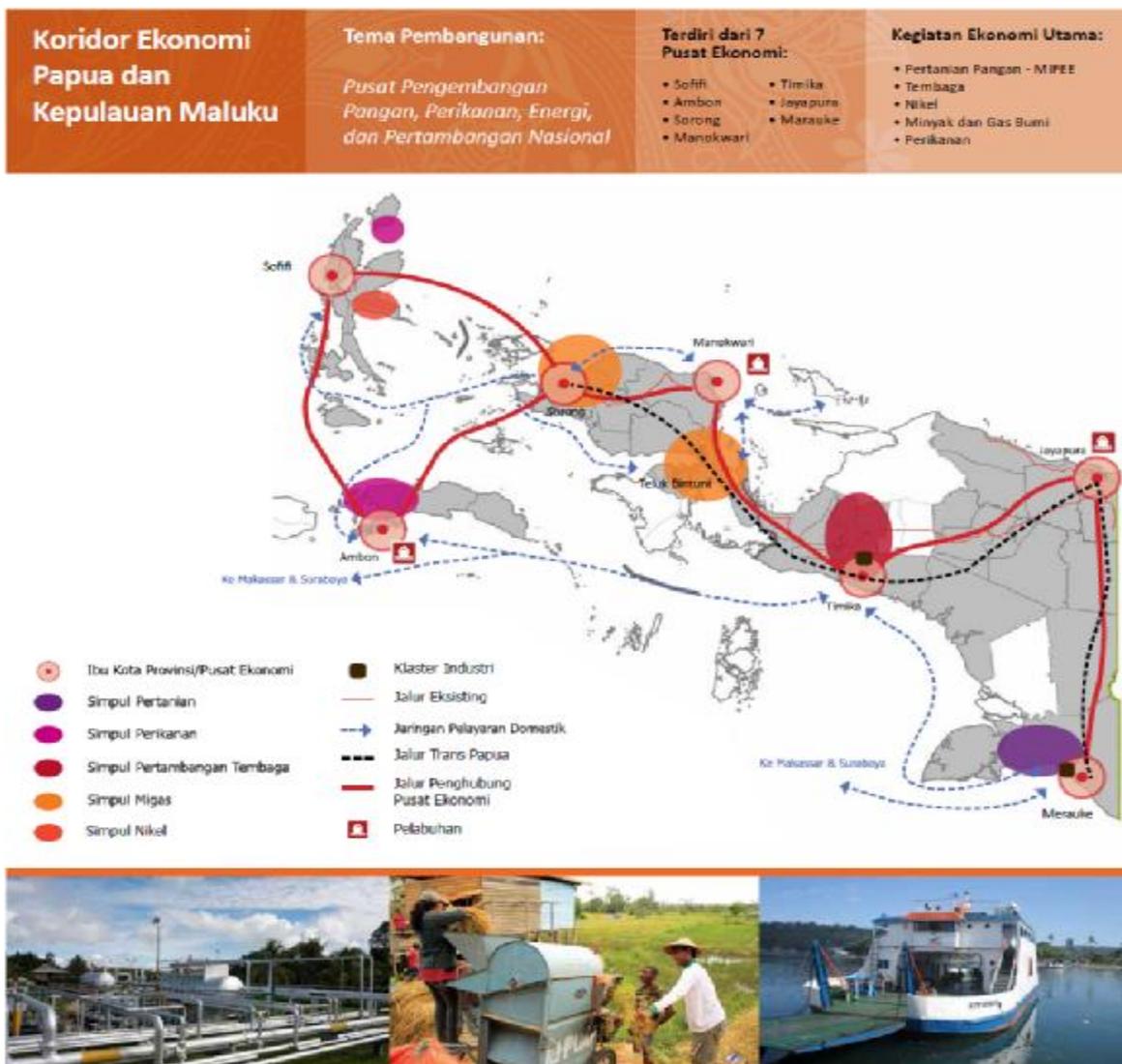
Dalam jangka panjang, kegiatan kepariwisataan di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara merupakan pendorong pembangunan ekonomi di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara melalui diversifikasi produk wisata, perluasan kawasan pariwisata dan pengembangan daya saing destinasi pariwisata secara berkelanjutan, maupun pengembangan pangsa pasar dengan daya beli tinggi. Pengembangan destinasi pariwisata dalam koridor ini sejalan dengan pembangunan infrastruktur sepanjang Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara.

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Peternakan secara konsisten akan diupayakan melalui pengembangan teknologi mutakhir untuk meningkatkan kualitas bibit sapi, pengintegrasian kegiatan peternakan, dan tanaman pangan untuk menjamin sumber pakan ternak, pengembangan industri pengolahan daging dan non-daging (industri kulit, industri tulang, industri biogas, dan industri pupuk organik), dan peningkatan kapasitas infrastruktur jalan dan pelabuhan laut untuk mendistribusikan hasil produksi peternakan.

Pengembangan produktivitas perikanan laut memperhatikan daya dukung dan keberlanjutan populasi ikan melalui penjalinan kerjasama untuk

pengembangan bibit unggul dan teknologi perikanan tangkap dan budidaya serta teknologi pengolahan produk perikanan. Selain itu pengembangan infrastruktur dan fasilitas penunjang sangat penting dalam pengembangan kegiatan perikanan. Kegiatan hilir peternakan dan perikanan, seperti pengolahan daging dan pengalengan ikan maupun industri makanan lainnya, secara konsisten akan didukung pemerintah melalui penyediaan infrastruktur fisik maupun insentif/disinsentif dan deregulasi agar membangun iklim usaha yang kondusif.

Struktur tata ruang Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara dikembangkan dengan menitikberatkan pada konektivitas darat, laut, dan udara yang menghubungkan baik antar pulau maupun antar provinsi dengan mempertimbangkan kondisi geografis koridor ini yang berupa gugus pulau. Sistem konektivitas ini akan mendukung seluruh Kegiatan Ekonomi Utama (Pariwisata, Peternakan, dan Perikanan) dan kegiatan lainnya yang memiliki nilai investasi tinggi seperti migas, tembaga, dan mangan. Namun perlu diperhatikan bahwa eksplorasi pertambangan tidak diprioritaskan pada koridor ini karena akan memberikan dampak negatif pada Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata, Peternakan, dan Perikanan. Prioritas peningkatan pelabuhan laut dan pelabuhan udara diberikan pada pelabuhan yang telah ada dan berdekatan dengan lokasi Kegiatan Ekonomi Utama agar lebih efektif, efisien, dan meminimalkan biaya transportasi. Selain itu, rencana tata ruang baik tingkat provinsi maupun kabupaten harus mampu mengakomodasi dan menjamin ketersediaan lahan untuk Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata, Peternakan, dan Perikanan terutama untuk lahan penggembalaan, efektif, efisien dan meminimalkan biaya transportasi. Selain itu, rencana tata ruang baik tingkat provinsi maupun kabupaten harus mampu mengakomodasi dan menjamin ketersediaan lahan untuk Kegiatan Ekonomi Utama Pariwisata, Perikanan, dan Peternakan terutama untuk lahan penggembalaan.



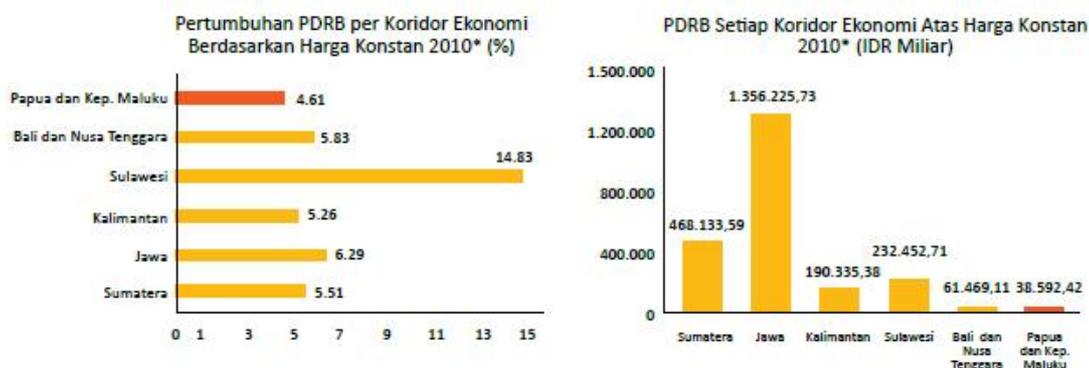
G. Koridor Ekonomi Papua – Kepulauan Maluku

1. Overview Koridor Ekonomi Papua – Kepulauan Maluku

Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku terdiri dari Provinsi Papua, Provinsi Papua Barat, Provinsi Maluku dan Provinsi Maluku Utara. Tema pembangunan Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku adalah sebagai Pusat Pengembangan Pangan, Perikanan, Energi, dan Pertambangan Nasional. Secara umum, Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku memiliki potensi sumber daya alam yang melimpah, namun di sisi lain terdapat beberapa masalah yang harus menjadi perhatian dalam upaya mendorong perekonomian di koridor ini, antara lain:

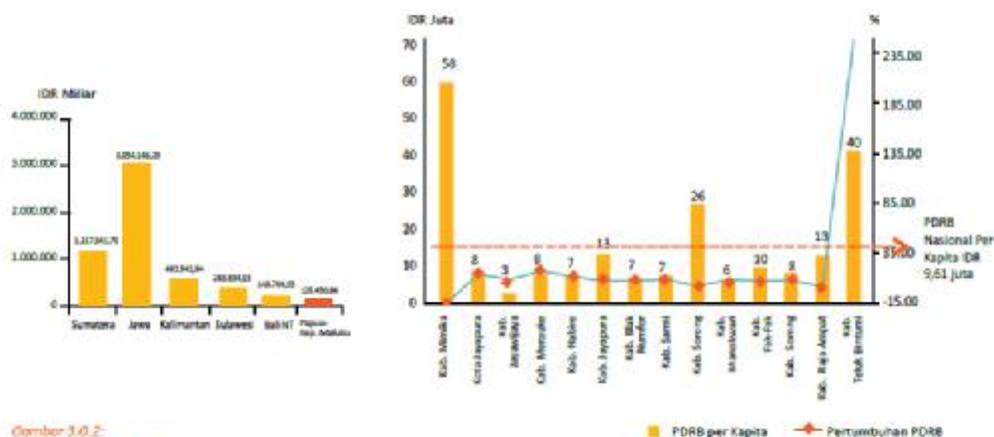
- a. **La**
 ju pertumbuhan PDRB di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku dari tahun 2009-2010 menjadi yang terendah dibandingkan koridor ekonomi lainnya, yakni sebesar 4,61 persen;

Gambar 3.G.1:
Perbandingan PDRB antar Koridor Ekonomi



- b. Disparitas yang besar yang terjadi di antara Kabupaten di Papua. Sebagai contoh, PDRB per kapita Kabupaten Mimika adalah sebesar sebesar IDR 58 Juta, sementara kebanyakan kabupaten lainnya masih berada di bawah rata-rata PDB per kapita nasional (IDR 9,61 Juta);

Gambar 3.G.2:
Perbandingan PDRB antar Koridor Ekonomi



- c. Investasi yang rendah di Papua disebabkan oleh tingginya risiko berusaha dan tingkat kepastian usaha yang rendah;
- d. Produktivitas sektor pertanian belum optimal yang salah satunya disebabkan oleh keterbatasan sarana pengairan;
- e. Keterbatasan infrastruktur untuk mendukung pembangunan ekonomi;

- f. Jumlah penduduk yang sangat rendah dengan mobilitas tinggi memberikan tantangan khusus dalam pembuatan program pembangunan di Papua. Kepadatan populasi Papua adalah 12,6 jiwa/km², jauh lebih rendah dari rata-rata kepadatan populasi nasional (124 jiwa/km²). Strategi pembangunan ekonomi Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku difokuskan pada 5 kegiatan Ekonomi Utama, yaitu Pertanian Pangan - MIFEE (*Merauke Integrated Food & Energy Estate*), Tembaga, Nikel, Migas, dan Perikanan.

Daya Dukung Wilayah

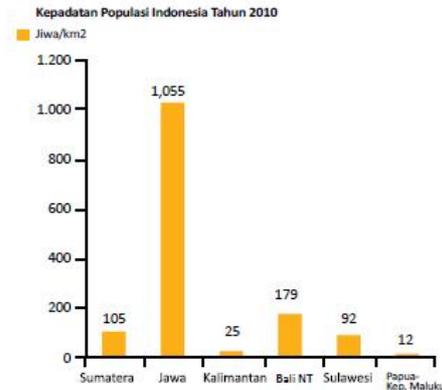
Air. Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku memiliki curah hujan yang tinggi sepanjang tahun dibandingkan koridor lainnya. Bila dilihat jumlah ketersediaan airnya, koridor ini memiliki kapasitas air terbesar yaitu mencapai 53 persen dari total ketersediaan air di Indonesia. (Kementerian Lingkungan Hidup, 2011).

Energi. Total cadangan minyak di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku ialah 103,65 MMSTB atau 1,3 persen dari total cadangan nasional. Persebaran cadangan minyak tersebut yaitu 37,92 MMSTB di Maluku dan 65,73 MMSTB di Papua. Cadangan gas di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku sebesar 39,13 TSCF yang terdiri dari 15,22 TSCF di Maluku dan 23,91 TSCF di Papua. Cadangan batubara yang terdapat di koridor ini yaitu 131 juta ton. Selain itu potensi sumber energi geothermal yang terdapat di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku sebesar 1.029 MW dan sebagian besar potensi tersebut terdapat di Maluku. (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2012).

Kesehatan. Angka harapan hidup di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku berada dibawah rata-rata nasional yaitu 67,6 tahun. Selain itu, kasus TBC banyak ditemukan di koridor ini terutama di Provinsi Papua. (Kementerian Kesehatan, 2011).

Lahan. Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku memiliki kawasan hutan terluas yaitu 41 persen hutan di Indonesia. Sebesar 77,8 persen dari total luas wilayah Papua dan 68,2 persen dari total luas wilayah Kepulauan Maluku merupakan kawasan hutan (Kementerian Kehutanan, 2011). Selain itu, Papua dianggap sebagai salah satu wilayah di dunia yang memiliki tutupan hutan hujan tropis yang masih utuh selain Amazon di Brasil dan Kongo di Afrika. Hal itu menjadikan Papua memiliki ekosistem terlengkap dan merupakan salah satu wilayah *mega diversity* yang ada di Indonesia.

Gambar 3.G.3:
Kepadatan Populasi antar Pulau di Indonesia

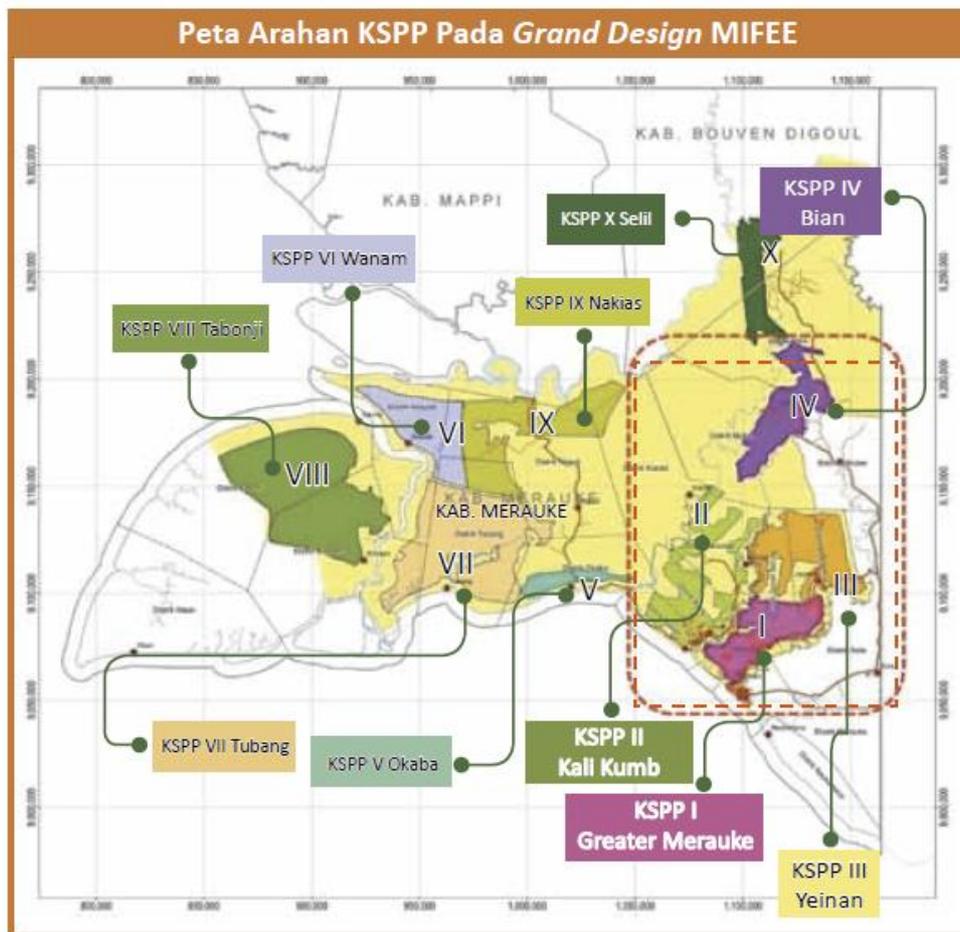


Gambar 3.G.3:
Kepadatan Populasi antar Pulau di Indonesia Sumber: Badan Pusat Statistik

a. Pertanian Pangan - (MIFEE)

Dalam rangka mengantisipasi krisis pangan dan energi, maka Kawasan Merauke telah ditetapkan sebagai lumbung pangan dan energi di Kawasan Timur Indonesia dengan pertimbangan kawasan ini memiliki potensi lahan datar dan subur. Kegiatan tersebut diwujudkan dalam bentuk pengembangan MIFEE (*Merauke Integrated Food & Energy Estate*). MIFEE merupakan kegiatan usaha budidaya tanaman skala luas yang dilakukan dengan konsep pertanian sebagai sistem industrial yang berbasis ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK), modal, serta organisasi dan manajemen modern.

Gambar 3.G.4:
Peta Area MIFEE di Papua



Sumber: *Grand Design MIFEE*, Kementerian Pertanian, 2010

Pengembangan MIFEE dialokasikan seluas ± 500.000 Ha yang terdiri dari 10 Klaster Sentra Produksi Pertanian (KSPP). Lokasi sebaran KSPP tersebut dapat dilihat pada Gambar 3.G.4. Sebagai prioritas pengembangan MIFEE jangka pendek (2011 – 2014) maka dikembangkan Klaster I sampai IV, seluas 228.023 Ha. Empat Klaster Sentra Produksi Pertanian yang dikembangkan yaitu: Greater Merauke, Kali Kumb, Yeinan, dan Bian di Kabupaten Merauke. Untuk jangka menengah (kurun waktu 2015 – 2019) diarahkan pada terbangunnya kawasan sentra produksi pertanian tanaman pangan, hortikultura, peternakan dan perkebunan, serta perikanan darat di Klaster Okaba, Ilwayab, Tubang, dan Tabonji. Untuk jangka panjang (kurun waktu 2020 – 2030) diarahkan terbangunnya kawasan sentra produksi pertanian tanaman pangan, hortikultura, peternakan dan perkebunan serta perikanan di Klaster Nakias dan Selil.

Dengan memperhatikan daya dukung lingkungan, rencana pengembangan MIFEE diarahkan untuk pembangunan kawasan lahan pertanian, kawasan pemukiman, kawasan pengolahan dan industri serta

kawasan pusat prasarana dan pelayanan umum. Pada tahap pertama MIFEE akan dikembangkan di KSPP I-IV menggunakan lahan berstatus hutan produksi yang dapat dikonversi (HPK) dan Area Penggunaan Lain (APL). Dengan lahan seluas itu serta didukung oleh kebijakan pemerintah daerah, peluang investasi pengembangan MIFEE masih terbuka luas bagi investor baik dalam negeri ataupun luar negeri. Tanaman pangan yang akan ditanam di Kawasan MIFEE antara lain padi, jagung, kedelai, sorgum, gandum, sayur dan buah-buahan. Tanaman non-pangan yang akan ditanam di Kawasan MIFEE seperti tebu, karet, dan kelapa sawit serta peternakan seperti ayam, sapi, kambing, dan kelinci.

Untuk mendukung peningkatan ketahanan pangan, dan juga sebagai lumbung pangan di Kawasan Timur Indonesia, maka produksi padi menjadi salah satu aktivitas primer di MIFEE. Jika kita melihat pada tabel dibawah, maka total produksi padi di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku pada tahun 2012 memiliki tingkat produksi paling kecil yaitu hanya sebesar 318.234 Ton dengan luas panen tanaman padi sebesar 83.182 Ha. Kedepannya, dengan pengembangan produksi tanaman padi di Kawasan MIFEE diharapkan dapat memenuhi kebutuhan produksi tanaman padi bukan hanya di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku tetapi juga kebutuhan wilayah lain.

Tabel 3. G. 1:

Tabel Luas Panen – Produksi Tanaman Padi Seluruh Koridor Ekonomi Tahun 2012

Koridor Ekonomi	Luas Panen (Ha)	Produksi (Ton)
Sumatera	3.487.196	16.004.837
Jawa	6.185.521	36.526.663
Bali NT	774.542	3.678.350
Kalimantan	1.316.356	4.695.268
Sulawesi	1.596.646	7.821.789
Papua dan Kepulauan Maluku	83.182	318.234

Sementara itu, salah satu tanaman non-pangan lainnya yang akan dikembangkan di MIFEE adalah kelapa sawit. Industri kelapa sawit menghasilkan devisa negara terbesar diluar minyak dan gas bumi. Indonesia merupakan penghasil kelapa sawit terbesar di dunia, yaitu menghasilkan 43 persen dari total produksi minyak mentah sawit (*Crude Palm Oil/CPO*) dunia. Sepanjang tahun 2009 sampai dengan tahun 2012, pertumbuhan produksi minyak kelapa sawit di Indonesia melampaui

Malaysia yaitu sebesar 27,27 persen, sedangkan Malaysia pertumbuhan produksi minyak kelapa sawit sepanjang tahun 2009 sampai dengan tahun 2012 hanya sebesar 4,15 persen. Pada kuartal keempat tahun 2010, ekspor kelapa sawit Indonesia mencapai US \$ 5,1 Milliar, tumbuh sebesar 41,3 persen dari kuartal sebelumnya. Pertumbuhan ekspor yang tinggi ini ditopang oleh kenaikan harga minyak kelapa sawit sebesar 23 persen dari kuartal sebelumnya, dan kenaikan volume ekspor sebesar 14,8 persen dari kuartal sebelumnya.

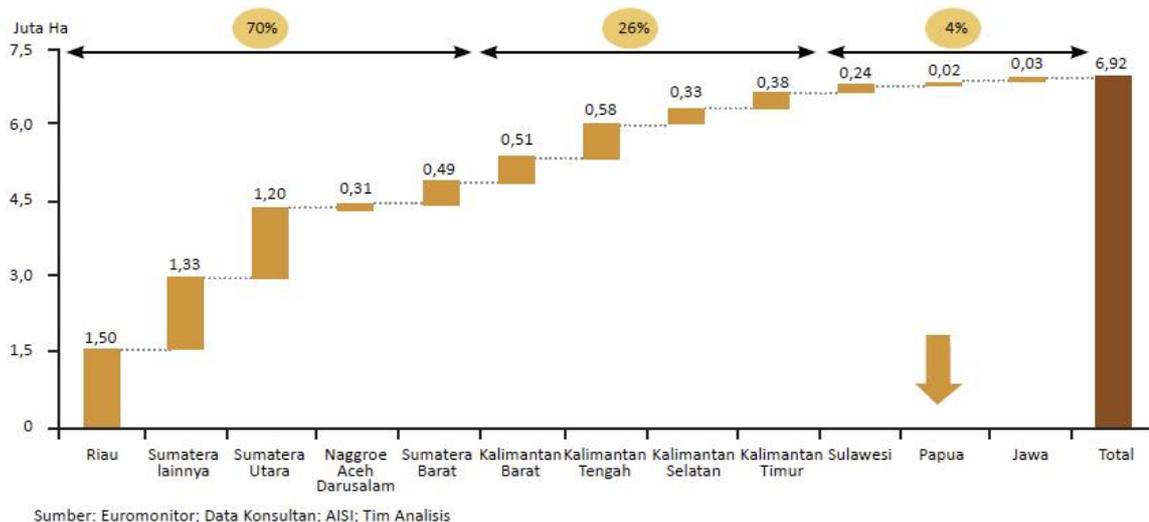
Meskipun tidak begitu luas di bandingkan wilayah lain di Indonesia, Papua memiliki lahan yang dapat dipergunakan untuk perkebunan kelapa sawit, seperti dapat dilihat pada Gambar di bawah ini.

Gambar 3.G.5:

Produksi dan Pertumbuhan Produksi Minyak Mentah Sawit Indonesia dan Malaysia (Ribuan Ton)

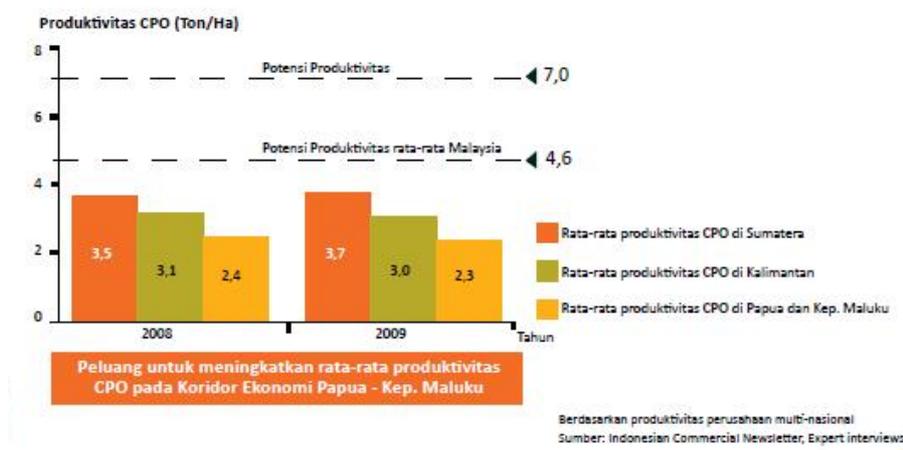


Gambar 3.G.6:
Area untuk Perkebunan Kelapa Sawit di Indonesia tahun 2009



Apabila dibandingkan dengan Sumatera dan Kalimantan, kelapa sawit di Papua memiliki produktivitas yang lebih rendah. Hal ini disebabkan oleh penggunaan bibit yang berkualitas rendah, penggunaan pupuk yang tidak memadai, kurangnya fasilitas penggilingan, serta waktu tempuh yang panjang dari perkebunan hingga tempat penggilingan

Gambar 3.G.7:
Produktivitas CPO di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku



1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk melaksanakan pengembangan MIFEE tersebut, ada beberapa hal terkait regulasi yang harus dilakukan, antara lain:

- a) Pengembangan lahan *food estate* secara bertahap;
- b) Percepatan proses pelepasan kawasan hutan untuk *food estate*;
- c) Sosialisasi pada masyarakat setempat tentang pelaksanaan dan manfaat program MIFEE bagi kesejahteraan masyarakat;
- d) Pemetaan tanah ulayat untuk mendukung perizinan penggunaan lahan pengembangan MIFEE.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Pengembangan MIFEE juga memerlukan dukungan infrastruktur yang meliputi:

- a) Penyiapan rencana pemeliharaan dan pengembangan jaringan prasarana sumber daya air dan reklamasi rawa;
- b) Pengembangan pusat pelayanan dan pusat koleksi-distribusi produksi pertanian;
- c) Pelabuhan laut di Merauke dan dermaga-dermaga di sepanjang Sungai Kalimaro, Sungai Bian;
- d) Konektivitas darat yang menghubungkan kebun kelapa sawit dengan lokasi penggilingan dan pelabuhan;
- e) Peningkatan dan pengembangan jalan & jembatan di masing-masing Klaster Sentra Produksi Pertanian (KSPP);
- f) Rehabilitasi dan Pembangunan Jaringan Tata Air di masing-masing KSPP;
- g) Pembangunan Terminal Agribisnis, Pergudangan dan Pelabuhan Ekspor di Serapuh & Wogikel;
- h) Lanjutan Pembangunan Pelabuhan Samudera Perikanan Merauke dan Pelabuhan Merauke;
- i) Pembangunan Pabrik Pupuk Organik di Wasur, Serapuh, Tanah Miring SP VII, Wapeko, Onggaya, Sota dan Proyek Amoniak Urea di Tangguh;
- j) Pembangunan PLT Biomasa di Merauke & Tanah Miring;
- k) Pembangunan Rumah Potong Hewan (RPH) untuk mendukung pengembangan usaha pengolahan hasil ternak.

3) SDM dan IPTEK

Selain kebutuhan perbaikan regulasi dan dukungan infrastruktur, pengembangan MIFEE juga memerlukan dukungan terkait pengembangan SDM dan IPTEK, yaitu:

- a) Penyiapan sumber daya manusia berkualitas melalui pelatihan tenaga kerja dan peningkatan kapasitas perguruan tinggi;
- b) Penguatan dan pemberian bantuan pada SMK pertanian untuk mendorong peningkatan kemampuan SDM di bidang pertanian pangan;

- c) Penyediaan bantuan modal bagi kelompok tani dan teknologi budidaya pertanian berbasis IPTEK;
 - d) Pembangunan balai penelitian & pengembangan teknologi pertanian, peternakan, perikanan di Merauke, serta pengadaan peralatan alat dan mesin pertanian (traktor, *planter*, *reaper*, *power thresher*, *mini combine*, pompa air);
 - e) Penyiapan teknologi budidaya pertanian, perkebunan dan peternakan berbasis IPTEK (pra dan pasca panen) di Merauke.
- b. Tembaga

Bangsa Indonesia seharusnya bersyukur karena memiliki kekayaan alam yang sangat melimpah. Salah satunya adalah tembaga. Cadangan tembaga terbesar di Indonesia berada di wilayah Papua dan sebanyak 45 persen cadangan tembaga nasional berada di wilayah Papua. Dalam skala global, Indonesia menempati peringkat ke-7 untuk cadangan tembaga dunia dengan nilai sekitar 4,1 persen, dan peringkat ke-2 dari sisi produksi tembaga dunia dengan nilai sebesar 10,4 persen. Secara umum, berikut adalah gambaran rantai nilai dari Kegiatan Ekonomi Utama Tembaga:

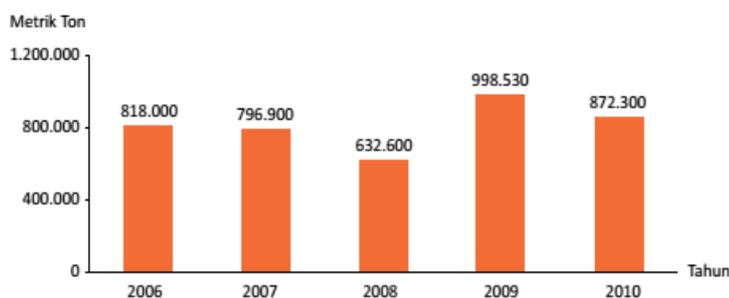
Gambar 3.G.8:

Rantai Nilai Kegiatan Pertambangan Tembaga



Gambar 3.G.9:

Produksi Tembaga Indonesia Tahun 2006-2010

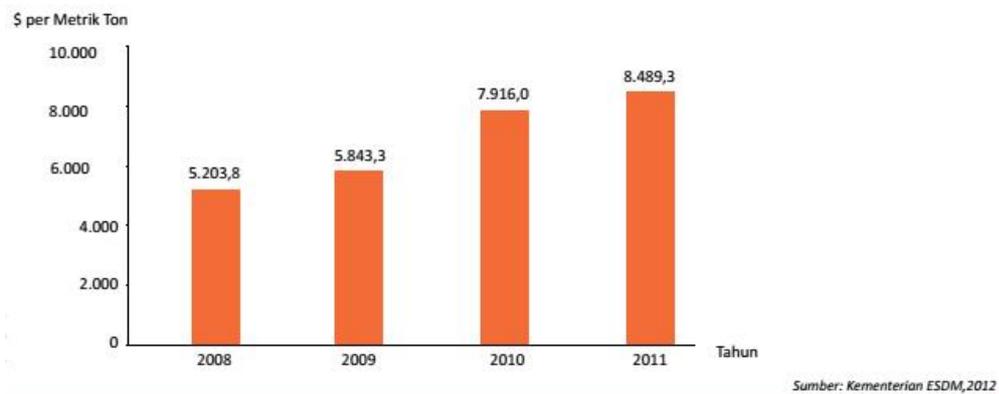


Sumber: *index mundi*, 2010

Secara umum, produksi tembaga Indonesia dari tahun 2006 – 2010 mengalami kondisi fluktuatif. Produksi tembaga paling rendah terjadi

pada tahun 2008, dimana total produksi saat itu adalah sebesar 632.600 Metrik Ton. Hal ini dikarenakan krisis keuangan yang terjadi pada tahun 2008, turut mempengaruhi jumlah produksi tembaga Indonesia. Kemudian setelah periode krisis, produksi tembaga Indonesia meningkat pada tahun 2009 dimana jumlahnya produksinya meningkat menjadi 998.530 Metrik Ton. Dan sampai dengan data terakhir tahun 2010, tercatat jumlah produksi tembaga Indonesia pada tahun 2010 turun menjadi 872.300 Metrik Ton

Gambar 3.G.10:
Harga Tembaga Dunia Tahun 2008-2011



Harga tembaga dunia pada tahun 2010 mencapai USD 7.916 per Metrik Ton dan nilai tersebut terus naik dari tahun sebelumnya yaitu sebesar USD 5.843,3 per Metrik Ton. Dengan potensi cadangan yang masih sangat tinggi dan juga harga tembaga yang terus menerus mengalami kenaikan, maka kesempatan untuk berinvestasi di sektor tembaga masih sangat besar.

Khusus untuk produksi tembaga di Papua, terjadinya kondisi stagnasi produksi tembaga lebih disebabkan oleh beberapa masalah di bidang tenaga kerja dan juga terjadinya bencana alam di lokasi pertambangan. Eksplorasi dan pengolahan tembaga di Indonesia saat ini sebagian besar terpusat di Timika (Kabupaten Mimika). Namun, eksplorasi yang memerlukan biaya tinggi dan seringnya terjadi tanah longsor menyebabkan potensi lokasi penambangan lainnya belum dapat dikembangkan. Selain itu, risiko ketidakpastian peraturan menghambat pengembangan industri tembaga di Papua. Hal yang harus diperhatikan untuk meningkatkan produktivitas dan nilai tambah adalah dengan memanfaatkan rantai nilai di peleburan dan pemurnian, memperbaiki peraturan dan perencanaan, mendorong kesinambungan serta membangun kawasan industri pengolahan tembaga.

Sampai saat ini pemerintah telah merencanakan membangun smelter untuk meningkatkan produksi tembaga. Ada beberapa smelter yang akan beroperasi di Indonesia, antara lain: smelter di Maros Sulawesi Selatan pada tahun 2013, smelter di Bontang dan smelter Timika pada tahun 2014. Dengan beroperasinya smelter-smelter baru di Indonesia, diharapkan terjadi peningkatan surplus produksi tembaga, sehingga dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan industri dalam dan luar negeri.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk melaksanakan strategi pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Tembaga, ada beberapa hal terkait regulasi dan kebijakan yang harus dilakukan, yaitu:

- a) Mendorong realisasi pelaksanaan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Mineral dan Batubara, dengan membangun Kawasan Industri Tembaga di Timika sebagai lokasi industri pengolahan dan pemurnian konsentrat tembaga dan industri-industri hilir lainnya (anoda, katoda, slab, billet, powder, wire, wire rod, cable);
- b) Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2008 tentang Pengembangan Pertambangan, untuk mendorong terciptanya iklim investasi yang baik, mendorong peningkatan usaha eksplorasi, dan menjamin pelestarian lingkungan hidup di kawasan pertambangan;
- c) Pemantapan alokasi ruang kawasan pertambangan pada dokumen RTRW Kabupaten/Provinsi di Papua.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Tembaga juga memerlukan dukungan infrastruktur yang meliputi:

- a) Pembangunan pembangkit listrik non-diesel serta pembuatan energi bersih off-grid untuk daerah eksplorasi yang jauh dan tersebar;
- b) Peningkatan fasilitas pelabuhan seperti fasilitas pemrosesan kargo serta peningkatan konektivitas ke Bandar Udara Jayapura;
- c) Peningkatan kapasitas kargo Pelabuhan Laut Timika;
- d) Peningkatan infrastruktur bagi penambangan bawah tanah pada Kontrak Karya Area Blok A di Mimika;
- e) Pembangunan jalan akses dari Kawasan Industri Tembaga ke Pelabuhan Timika;
- f) Pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Air (PLTA) di Urumuka;
- g) Pembangunan instalasi pengolahan limbah, air bersih, sarana jalan, drainase dan penghijauan di kawasan industri dan sekitarnya;
- h) Pembangunan instalasi jaringan sistem informasi dan telekomunikasi di Kawasan Industri Tembaga Timika.

3) SDM dan IPTEK

Selain kebutuhan perbaikan regulasi dan dukungan infrastruktur, pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Tembaga juga perlu dukungan terkait pengembangan IPTEK dan sumber daya manusia, yaitu:

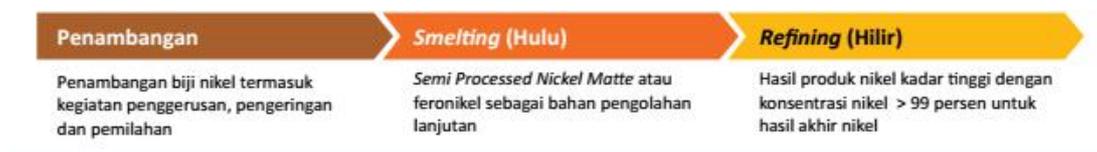
- a) Pembentukan Pusat Disain & Rekayasa Teknologi Tembaga yang dapat memfasilitasi bantuan peralatan teknologi tembaga di Timika;
- b) Penyiapan SDM di bidang industri tembaga melalui Pendidikan, Pelatihan dan Sertifikasi Keahlian dipusatkan di Timika, seperti pembangunan Akademi Komunitas bidang Tembaga di Mimika, penguatan sekolah-sekolah pertambangan yang telah ada dan pelatihan pengetahuan cara peningkatan nilai tambah bijih tembaga;
- c) Dalam meningkatkan peran pengawasan negara terhadap usaha pertambangan di koridor ini, dibuat pelatihan praktek pelaksana inspeksi tambang dan evaluasi laporan eksplorasi pertambangan yang diprakarsai oleh Kementerian ESDM;
- d) Pelatihan terkait pengenalan tambang bawah tanah, pengolahan tembaga, pengolahan dan pemurnian emas sebagai produk bawaan;
- e) Pengembangan program padat karya produktif, padat karya infrastruktur, tenaga kerja mandiri dan teknologi tepat guna dari Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi untuk sektor pertambangan khususnya tembaga.

c. Nikel

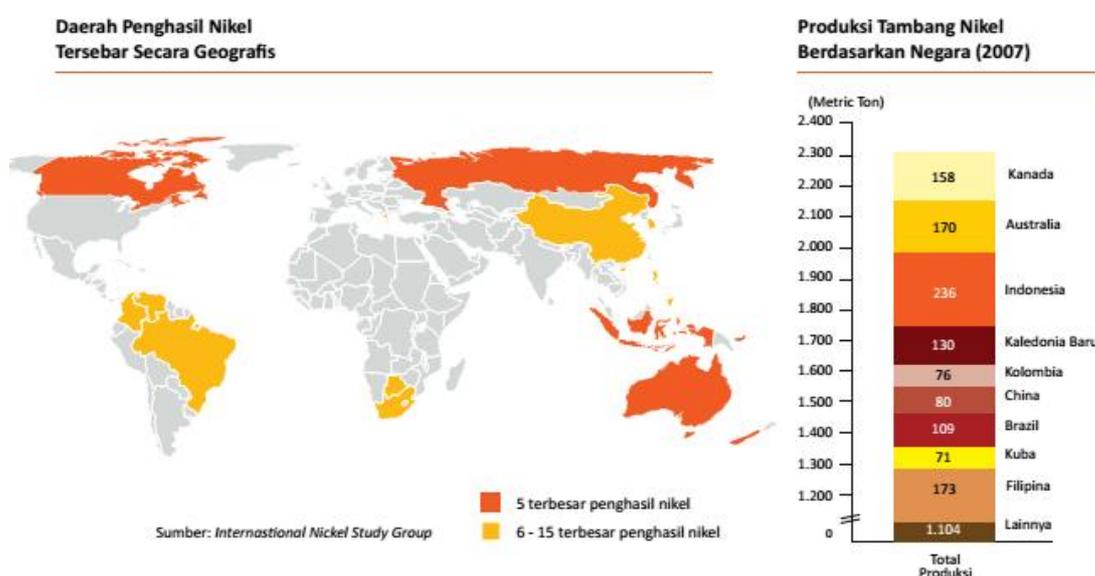
Pada tahun 2010, produksi nikel Indonesia mencapai 235,8 Ribu Ton, menjadikan Indonesia sebagai produsen nikel dunia terbesar ke-2 di dunia. Produksi tersebut meningkat dari tahun sebelumnya yang berjumlah 202,8 Ribu Ton atau naik sebesar 16,27 persen. Jumlah produksi tersebut diperkirakan akan terus meningkat dikarenakan potensi cadangan nikel Indonesia berada pada peringkat ke-8 dunia atau sekitar 2,9 persen dari cadangan dunia. Oleh karena itu, industri pengolahan nikel sangat layak untuk dipercepat dan diperluas pembangunannya.

Ketika terjadi krisis keuangan pada tahun 2008, harga nikel dunia mengalami penurunan dikarenakan jumlah produksi nikel turun dan permintaan akan nikel juga ikut turun. Hal ini membuat harga nikel dunia turun mencapai titik terendah pada bulan September 2008, yakni USD 4.900 per Ton.

Gambar 3.G.11:
Rantai Nilai Pertambangan Nikel



Gambar 3.G.12:
Sumber Nikel Dunia



Di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku, potensi nikel terdapat di Pulau Halmahera, Maluku Utara. Tantangan terbesar dalam percepatan dan perluasan kegiatan pertambangan nikel adalah menciptakan industri hilir dari pertambangan nikel khususnya dalam pemurnian (refining) hasil produksi nikel. Indonesia belum memiliki fasilitas pemurnian nikel padahal kegiatan pemurnian memberikan nilai tambah yang sangat tinggi.

Sebelum dikeluarkannya Peraturan Menteri ESDM Nomor 7 Tahun 2011 tentang Larangan Mengekspor Barang Mentah, lebih dari 50 persen nikel yang diekspor dalam bentuk ore. Namun, sejak dikeluarkannya Peraturan Menteri ESDM tersebut, maka tidak boleh ada lagi ekspor nikel dalam bentuk ore, melainkan harus diolah terlebih dahulu menjadi barang setengah jadi. Dari 235 juta ton nikel yang diproduksi Indonesia pada tahun 2010, hanya 77 ribu ton yang di ekspor dalam bentuk matte. Oleh karena itu pemerintah mengupayakan sebuah langkah dengan menerbitkan Peraturan Menteri ESDM agar pertambangan dari nikel tidak

hanya mengekspor dalam bentuk bijih, tetapi juga dalam bentuk produk yang memiliki nilai tambah lebih tinggi.

Kendala lain dalam pertambangan nikel adalah terhambatnya peningkatan tahap kegiatan eksplorasi menjadi tahap operasi dan produksi atau pembukaan area baru karena lambatnya penerbitan Izin Usaha Pertambangan, yang biasanya terkait dengan lambatnya pengurusan Izin Pinjam Pakai Lahan Hutan atau lambatnya penerbitan rekomendasi dari Pemerintah Daerah.

Beberapa tantangan investasi di pertambangan nikel, adalah masalah regulasi yang belum konsisten antara Pemerintah Pusat dan Daerah, dan antara kementerian satu dan lainnya. Selain itu, investor juga masih menghadapi masalah perizinan pertambangan nikel. Di lain pihak, pertambangan nikel juga menimbulkan beberapa masalah lingkungan, seperti polusi udara, penurunan kualitas tanah, sengketa tanah, dan gangguan ekosistem, disamping tantangan sosial berupa banyaknya imigran dari luar kawasan. Oleh karena itu, strategi utama pengembangan industri nikel adalah meningkatkan kegiatan investasi pertambangan nikel yang memenuhi aspek lingkungan dan aspek sosial.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk melaksanakan strategi pengembangan nikel, ada beberapa hal terkait regulasi dan kebijakan yang harus dilakukan, antara lain:

- a) Penyederhanaan peraturan dan birokrasi (antar lembaga dan kementerian) untuk mempermudah kegiatan memulai dan mengoperasikan pertambangan;
- b) Perbaikan peraturan terkait pertanahan yang koheren;
- c) Perbaikan kelembagaan untuk membuat investasi di pertambangan nikel lebih menarik (pada saat ini terdapat inefisiensi seperti akuisisi tambang, pembuatan kontrak, dan sebagainya);
- d) Peningkatan koordinasi berbagai kementerian. Contohnya adalah perlu adanya koordinasi antara kementerian yang membidangi urusan energi dan sumber daya mineral dan kementerian yang membidangi urusan kehutanan mengenai izin melakukan pertambangan termasuk di daerah tertinggal;
- e) Perbaikan aturan penggunaan lahan dan peraturan yang lain dalam pemberian izin pertambangan kepada perusahaan;
- f) Penguatan industri hilir nikel dengan diupayakan adanya fasilitasi kemitraan dan sinergi yang kuat antara industri ferro nikel dengan industri hulu dan hilirnya;
- g) Dukungan Pemerintah berupa pemberian insentif investasi kepada investor.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Nikel juga memerlukan dukungan infrastruktur yang meliputi:

- a) Pembangkit listrik (ketersediaan energi);
- b) Akses jalan antara tambang dan fasilitas peleburan dan pemurnian;
- c) Infrastruktur pelabuhan laut yang dapat melayani pengiriman peralatan dan bahan dari daerah lain.

3) SDM dan Iptek

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Nikel juga memerlukan dukungan dari sisi SDM dan Iptek melalui:

- a) Pembentukan konsorsium antar lembaga sebagai sarana pengembangan teknologi pengolahan komoditas tambang mineral termasuk nikel, program ini dapat diselenggarakan melalui insentif Peningkatan Kemampuan Peneliti dan Perekayasa (PKPP);
- b) Pelatihan peningkatan nilai tambah bijih nikel sebagai upaya dalam mencapai standar batasan minimum pengolahan dan/atau pemurnian komoditas tambang mineral termasuk sisa dan produk sampingan;
- c) Penyelenggaraan program pelatihan dari Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi berupa program padat karya produktif, padat karya infrastruktur, tenaga kerja mandiri dan teknologi tepat guna untuk komoditas tambang mineral nikel di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku

d. Minyak dan Gas Bumi

Sektor minyak dan gas, merupakan penyumbang terbesar bagi perekonomian Indonesia. Pada tahun 2010, sektor energi dan sumber daya mineral menyumbang IDR 210 Triliun pada penerimaan negara. Jumlah tersebut akan terus bertambah seiring dengan masih banyaknya potensi minyak dan gas di berbagai daerah lain di Indonesia seperti yang terlihat pada gambar dibawah ini.

Gambar 3.G.13:
Peta Persebaran Cadangan Gas di Indonesia



Pemerintah Indonesia telah menentukan target pertumbuhan yang tinggi, yang membutuhkan energi dan investasi untuk merealisasikannya. Untuk itu, dibutuhkan investasi yang besar untuk merealisasikan potensi geologis seiring dengan pergerakan industri minyak dan gas ke wilayah yang memiliki tantangan yang lebih besar.

Hasil produksi minyak dan gas bumi dapat dikatakan separuh dari produksi energi fosil di Indonesia, disamping batu bara. Produksi minyak bumi sejak tahun 2007 secara rata-rata terus mengalami penurunan. Pada tahun 2011 merupakan produksi terendah minyak bumi Indonesia yaitu sebesar 289.899 Barel. Rendahnya produksi minyak bumi di Indonesia salah satunya disebabkan kurangnya jumlah kilang penampungan minyak.

Gambar 3.G.14: Data Produksi Minyak Bumi Indonesia



Gambar G.15: Data Produksi Gas Alam



Kondisi sebaliknya, untuk produksi gas alam Indonesia sejak tahun 2007 hingga tahun 2011 secara rata - rata terus mengalami kenaikan. Sepanjang tahun 2007 – 2011, gas alam Indonesia mengalami kenaikan sebesar 450.839 MMscf. Jumlah tersebut diperkirakan akan terus meningkat mengingat potensi gas alam Indonesia masih memiliki potensi cadangan terbesar.

Migas memiliki potensi yang sangat besar untuk dapat dikembangkan menjadi pilar yang kuat dalam pertumbuhan Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku. Papua memiliki cadangan migas yang besar, minyak bumi di sekitar Sorong, Blok Pantai Barat Sarmi, Semai dan gas bumi di sekitar Teluk Bintuni. Upaya mengoptimalkan produksi migas tersebut, dapat dilakukan dengan menyeimbangkan kapasitas ekspor dan impor migas, menyediakan iklim investasi yang positif, menyempurnakan beberapa perundang-undangan dan perizinan di sektor migas, serta mendorong pencapaian target liftingminyak bumi yang pada akhirnya berdampak pada harga minyak bumi.

Potensi migas di Teluk Bintuni sudah dilirik investor asing untuk dikembangkan (ekspansi) rencana pembangunan train3 dan 4 dalam jangka waktu dekat, dan pembangunan train hingga ke-8 dalam jangka waktu panjang. Di tingkat global, Indonesia memiliki potensi minyak dan gas yang besar, yaitu;

- a) Peringkat 25 sebagai negara dengan potensi minyak terbesar yaitu sebesar 4,3 miliar barel;
- b) Peringkat 21 penghasil minyak mentah terbesar dunia sebesar 1 juta barel/hari;
- c) Peringkat 13 negara dengan cadangan gas alam terbesar sebesar 92,9 trillion cubic feet;

- d) Peringkat ke-8 penghasil gas alam terbesar dunia sebesar 7,2 trillion cubic feet;
- e) Peringkat ke-2 negara pengeksport LNG terbesar sebesar 29,6 billion cubic feet.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk melaksanakan strategi pengembangan migas, ada beberapa hal terkait regulasi dan kebijakan yang harus dilakukan, antara lain:

- a) Meningkatkan cadangan produksi melalui peningkatan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi;
- b) Meningkatkan kemudahan investor dalam menjalankan kegiatan usahanya;
- c) Meningkatkan ketersediaan informasi yang berkaitan dengan ketersediaan gas bumi;
- d) Meningkatkan sinergi pemerintah dengan stakeholder terkait;
- e) Penerapan single window atau one-stop-service dalam pengurusan izin area eksplorasi dan produksi, sehingga permasalahan lintas sektor (tumpang tindih lahan dan dampak lingkungan) dapat diselesaikan secara cepat dan terpadu;
- f) Menciptakan penawaran *Production Sharing Contract* (PSC) yang lebih menarik terutama untuk area yang sulit untuk dilakukan kegiatan eksplorasi (dengan cara menghilangkan capping dalam *cost recovery* dan menaikkan batas *cost recovery*);
- g) Menyusun kesepakatan dan kontrak bagi hasil usaha migas bagi Pemerintah Daerah.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Migas juga memerlukan dukungan infrastruktur yang meliputi:

- a) Meningkatkan pengembangan infrastruktur gas bumi;
- b) Pembangunan jaringan pipa transmisi di kawasan Teluk Bintuni;
- c) Pembangunan jaringan distribusi di kawasan Teluk Bintuni;
- d) Pembangunan depot pengisian pesawat udara di Sorong;
- e) Pembangunan jaringan gas kota di Sorong;
- f) Pembangunan Stasiun Pengisian Bulk Elpiji (SPBE) dan Stasiun Pengangkutan dan Penyimpanan Bulk Elpiji (SPPBE) di beberapa kabupaten yang terkonsersi minyak tanah ke elpiji.

3) SDM dan IPTEK

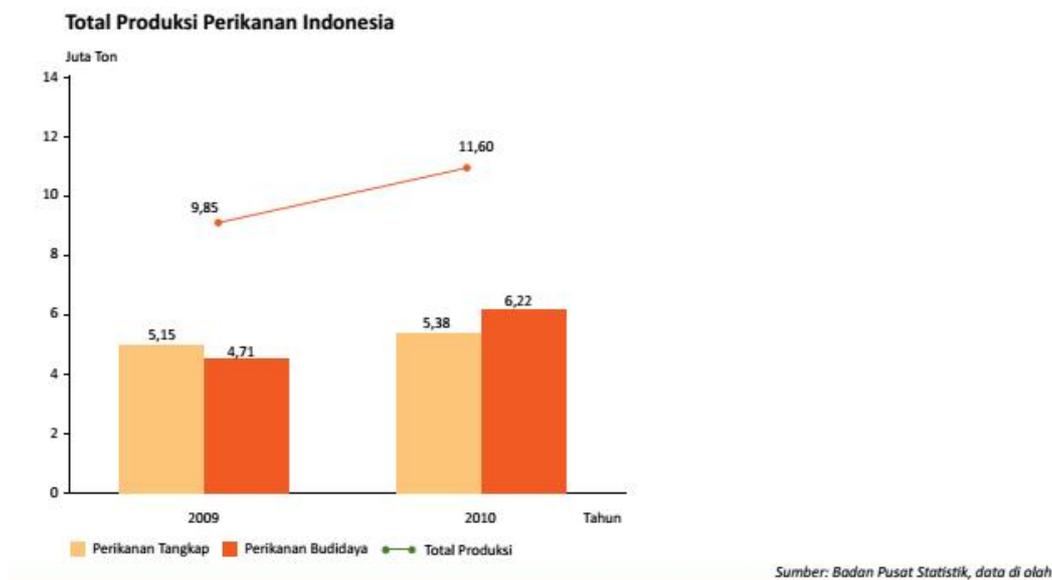
Selain kebutuhan perbaikan regulasi dan dukungan infrastruktur, pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Migas juga perlu dukungan terkait pengembangan SDM dan IPTEK yang dapat berupa:

- a) Pendirian Pusat Informasi Migas di Sorong;
 - b) Pembinaan dan pengelolaan kegiatan hulu migas dan pengembangan masyarakat yang berada di wilayah
 - c) industri migas;
 - d) Pendirian Litbang Migas di Sorong.
- e. Perikanan

Indonesia memiliki kedudukan penting di sektor perikanan. Dengan luasnya wilayah perairan di Indonesia, maka Indonesia berpeluang untuk menjadi salah satu negara eksportir komoditas perikanan terbesar dunia. Saat ini pertumbuhan produksi makanan laut mencapai 7 persen per tahun. Kondisi ini menempatkan Indonesia sebagai salah satu produsen makanan laut terbesar di Asia Tenggara.

Sebagai contoh, untuk produksi ikan tuna, Indonesia menempati urutan ketiga sebagai negara penghasil tuna terbesar dunia. Hal ini sejalan dengan semakin bertambahnya produksi perikanan di Indonesia dari tahun ke tahun, yang masih didominasi perikanan tangkap. Periode 2009 – 2010, total produksi perikanan tangkap dan budidaya mengalami kenaikan dari 9,85 Juta Ton menjadi 11,60 Juta Ton. Jumlah ini akan terus meningkat, mengingat belum sepenuhnya potensi perikanan di Indonesia dikembangkan sepenuhnya.

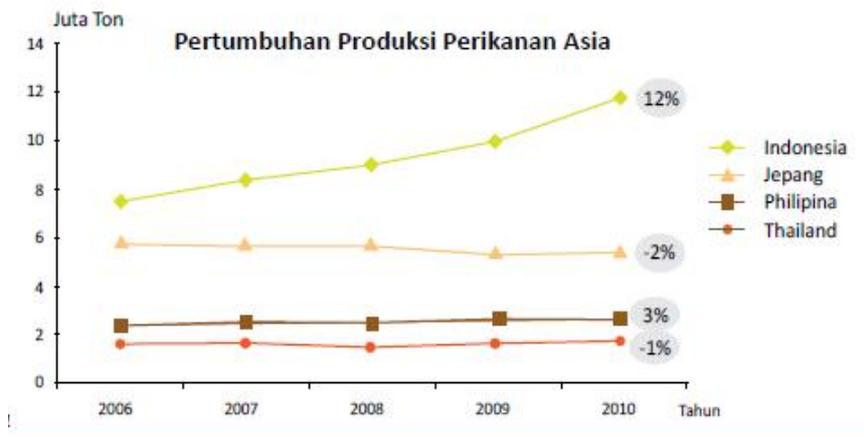
Gambar 3.G.16:
Data Produksi Perikanan Indonesia



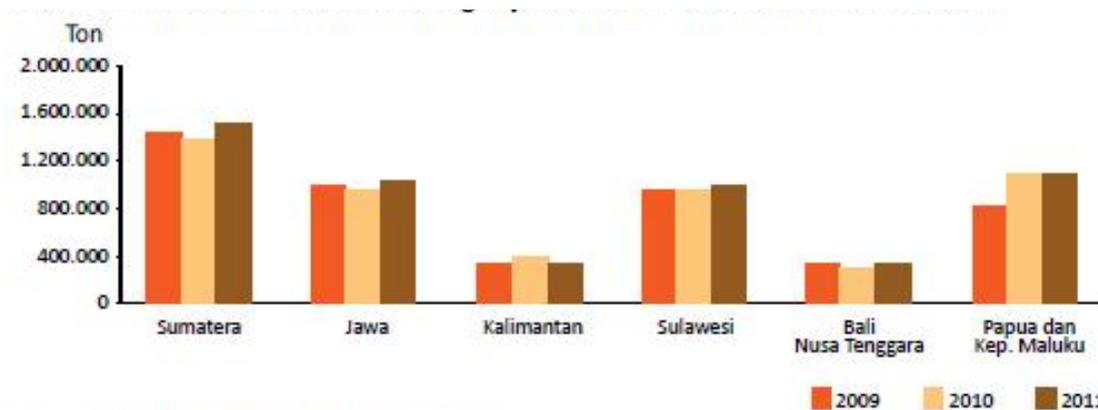
Walaupun peluang di sektor perikanan ini cukup besar, tetapi ada beberapa tantangan yang perlu disikapi untuk mencapai perkembangan sektor perikanan yang bisa meningkatkan kontribusi sektor perikanan

pada PDRB Indonesia maupun daerah pada khususnya. Berdasarkan sebaran produksi perikanan di wilayah Indonesia, terlihat bahwa Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku merupakan wilayah yang memiliki produksi perikanan laut ke-2 terbesar di Indonesia setelah Koridor Ekonomi Sumatera.

Gambar 3.G.17:
Pertumbuhan Produksi Perikanan Asia



Gambar 3.G.18:
Volume Produksi Perikanan Tangkap Laut Indonesia Tahun 2008-2001



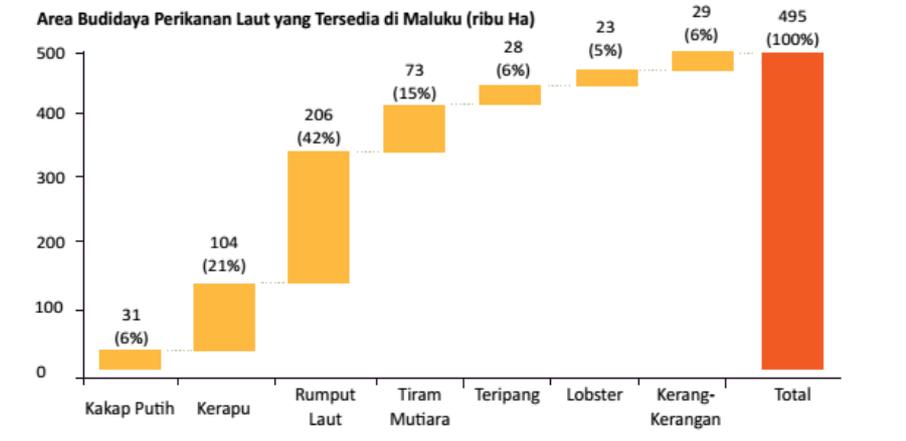
Pada saat ini, pertumbuhan produksi perikanan Indonesia di Asia lebih tinggi dibandingkan negara negara tetangga lainnya, seperti yang terlihat pada grafik 3.G.17. Grafik tersebut menunjukkan pertumbuhan produksi perikanan beberapa negara di Asia termasuk Indonesia dari tahun 2006 – 2010. Jika dilihat pada grafik tersebut, pertumbuhan produksi perikanan

Indonesia tertinggi yaitu sebesar 12 persen dibandingkan negara-negara lain seperti Jepang, Thailand, dan Filipina.

Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku difokuskan di perairan Kepulauan Maluku karena potensinya yang sangat besar. Oleh karena itu, Maluku ditetapkan menjadi Kawasan Lumbung Ikan Nasional. Pengembangan perikanan di Maluku Utara akan dirintis dengan mengembangkan Mega Minapolitan Morotai sedangkan di Papua Barat dan Papua hanya terdapat kegiatan perikanan yang masih kecil sehingga pengembangannya perlu didorong sesuai dengan potensinya yang besar. Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) menyebutkan bahwa potensi perikanan Maluku ada di Laut Banda, Laut Seram dan Laut Arafura. Ketiga lokasi potensial itu disebut golden fishing ground. Kementerian Kelautan dan Perikanan bekerja sama dengan investor swasta juga akan membuat simpul pengolahan industri perikanan di Maluku, yakni di Tual, Ambon dan Seram. Pembangunan budidaya perikanan Maluku mempunyai peluang yang sangat besar dilihat dari lingkungan strategis dan potensi sumberdaya yang tersedia, yakni berupa:

- Peningkatan jumlah penduduk dunia membutuhkan semakin banyak penyediaan ikan;
- Pergeseran pola konsumsi masyarakat dunia ke produk perikanan;
- Tuntutan penyediaan makanan bermutu tinggi dan memenuhi syarat kesehatan;
- Keunggulan komparatif terhadap pasar dunia karena letaknya yang relatif;
- Dekat dengan negara tujuan ekspor, seperti Jepang;
- Memiliki potensi sumber daya lahan yang sangat besar, akan tetapi belum dimanfaatkan dengan optimal;
- Rendahnya kualitas mutu produk olahan ikan sehingga sulit bersaing di pasar ekspor.

Gambar 3.G.19:
Area Budidaya Perikanan Laut yang Tersedia di Maluku



Tantangan yang dihadapi dalam mengembangkan sektor perikanan di koridor ini adalah:

- Sulitnya mendapatkan modal usaha dari perbankan bagi usaha perikanan kecil;
- Belum termanfaatkannya potensi Maluku sebagai Lumbung Ikan Nasional (1,62 juta ton/tahun);
- Belum terpadunya kegiatan usaha penangkapan ikan, tambak ikan, budidaya rumput laut dan industri pengolahan;
- Masih kurangnya infrastruktur pelabuhan, power dan energi, serta bangunan yang dapat mendukung kegiatan perikanan;
- Teknologi penangkapan dan pengolahan hasil ikan belum memadai.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk melaksanakan strategi pengembangan perikanan, terdapat beberapa hal terkait regulasi dan kebijakan yang harus dilakukan, antara lain:

- a) Deregulasi dalam bidang penyediaan kredit UMKM dan pengenalan lembaga kredit mikro;
- b) Pengembangan Maluku sebagai Lumbung Ikan Nasional;
- c) Mendorong terbitnya Perda mengenai Pusat Industri Perikanan di Ambon dan Tual, Pengembangan 6 Kawasan Minapolitan, dan 6 Klaster Pengembangan Rumput Laut;
- d) Mendorong pelaksanaan program Mega Minapolitan di Morotai;
- e) Meningkatkan aktivitas pengolahan rumput laut di Maluku Utara;

- f) Mengembangkan produksi olahan untuk meningkatkan nilai tambah;
- g) Meningkatkan akses permodalan dari perbankan dan lembaga keuangan lain untuk pelaku industri pengolahan perikanan.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

Pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan juga memerlukan dukungan infrastruktur yang meliputi:

- a) Pengembangan sarana dan prasarana pemasaran hasil perikanan dalam negeri;
- b) Pengembangan 12 Pelabuhan Perikanan di Maluku (PPN: Tantui/Ambon & Dumar/Tual, PPI: Eri/Ambon, Taar/Tual, Amahai, Kayeli/Buru, Ukurlarang/MTB, Klishatu/Wetar, Kalar-kalar/Aru, PPP: Dobo, Tamher Timur/SBT, Piru/SBB); Pelabuhan Perikanan di Maluku Utara (Morotai) dan Sofifi;
- c) Penyediaan infrastruktur depot BBM dan sumber tenaga listrik;
- d) Pengembangan depo pemasaran rumput laut dan perikanan di Maluku Utara;
- e) Fasilitasi bantuan peralatan penangkapan ikan (kapal dan jaring penangkap) yang dilengkapi dengan Sistem Informasi Lokasi Penangkapan Ikan (satelit);
- f) Infrastruktur/konektivitas lainnya yang mendukung seluruh kegiatan Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku.

3) SDM dan IPTEK

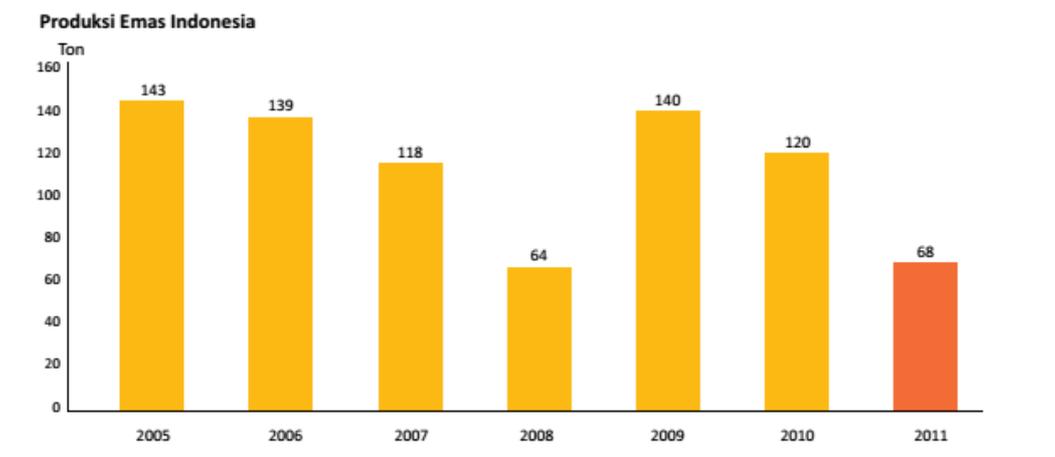
Selain kebutuhan perbaikan regulasi dan dukungan infrastruktur, pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama Perikanan juga perlu dukungan terkait pengembangan IPTEK dan sumber daya manusia, yaitu:

- a) Pembangunan unit pengolahan ikan, mesin dan peralatan pengolahan, laboratorium uji mutu dan penelitian dan pengembangan, *cold storage*, dan docking di Maluku dan Maluku Utara;
- b) Pendirian Pusat Penelitian dan Pengembangan Kelautan dan Perikanan di Ambon dan Morotai;
- c) Menyediakan pusat informasi sumber daya ikan berbasis teknologi di masing-masing desa nelayan;
- d) Meningkatkan mutu produk perikanan melalui pelatihan, standarisasi, dan pengawasan mutu;
- e) Memberikan pelatihan diversifikasi hasil olahan ikan, penangkapan ikan dengan menggunakan alat tangkap rawai dasar, penangkapan dan penanganan ikan tuna, budidaya rumput laut dan ikan kerapu di Maluku, Maluku Utara, dan Papua.

f. Kegiatan Ekonomi Lain

Selain Kegiatan Ekonomi Utama yang menjadi fokus Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku di atas, pada Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku juga terdapat beberapa kegiatan ekonomi yang dinilai mempunyai potensi pengembangan, seperti pariwisata di Raja Ampat dan pertambangan emas di Maluku Utara dan Papua. Selain cadangan tembaga yang melimpah, Papua juga memiliki sumber daya mineral emas yang melimpah. Indonesia menduduki peringkat ke-7 yang memiliki potensi emas terbesar didunia sebesar 6,7 persen dari total cadangan emas dunia. Pada tahun 2010, produksi emas Indonesia mencapai 120 Ton. Cadangan emas di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku berada di wilayah Nabire dan Halmahera

Gambar 3.G.20:
Produksi Emas Indonesia

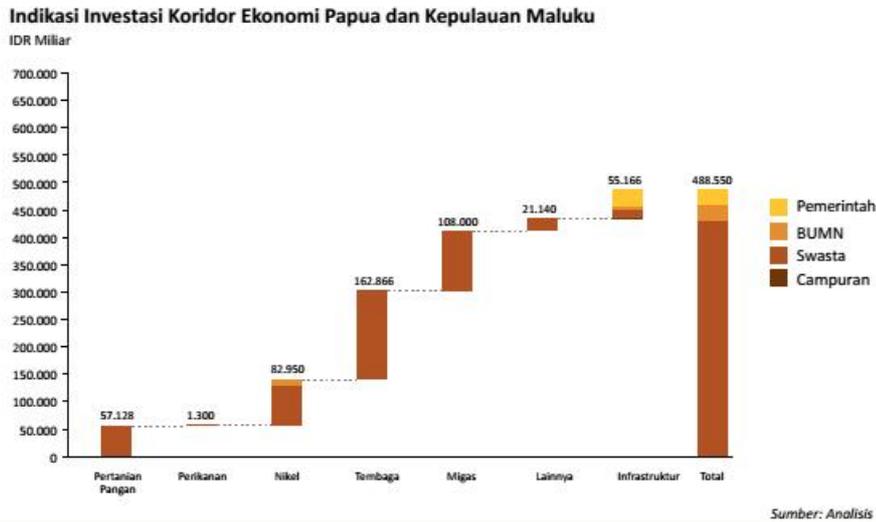


2. Investasi

Terkait dengan Pembangunan Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku, teridentifikasi rencana investasi baru yang pelaksanaannya dimulai dalam waktu 2011 - 2014 untuk Kegiatan Ekonomi Utama Migas, Nikel, Perikanan, Pertanian Pangan, Tembaga serta infrastruktur pendukung sebesar IDR 488.550 Miliar.

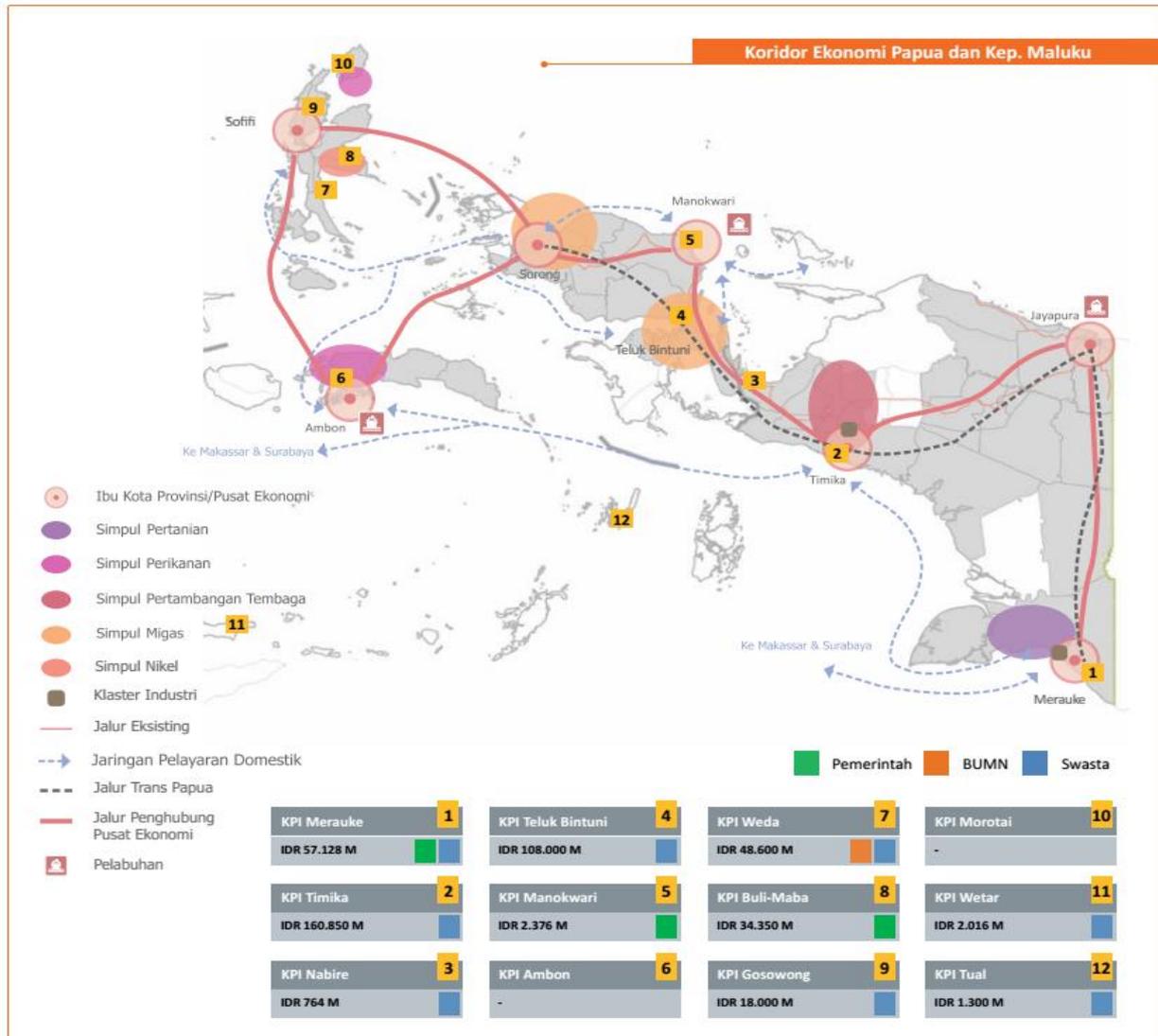
Berikut ini adalah gambaran umum investasi yang ada di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku:

Gambar 3.G.21:
Indikasi investasi koridor ekonomi Papua dan Kep. Maluku



Investasi di sektor perikanan pada Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku masih sangat rendah dibandingkan dengan sektor utama lainnya (Pertambangan, Pertanian Pangan), sehingga perlu dilakukan upaya-upaya untuk meningkatkan investasi sektor tersebut. Disamping itu, ada pula investasi dari beberapa kegiatan di luar 22 Kegiatan Ekonomi Utama yang dikembangkan di MP3EI seperti emas sebesar IDR 18,80 Triliun. Di samping investasi yang berkaitan dengan Kegiatan Ekonomi Utama di atas, Pemerintah dan BUMN juga berkomitmen untuk melakukan pembangunan infrastruktur di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku

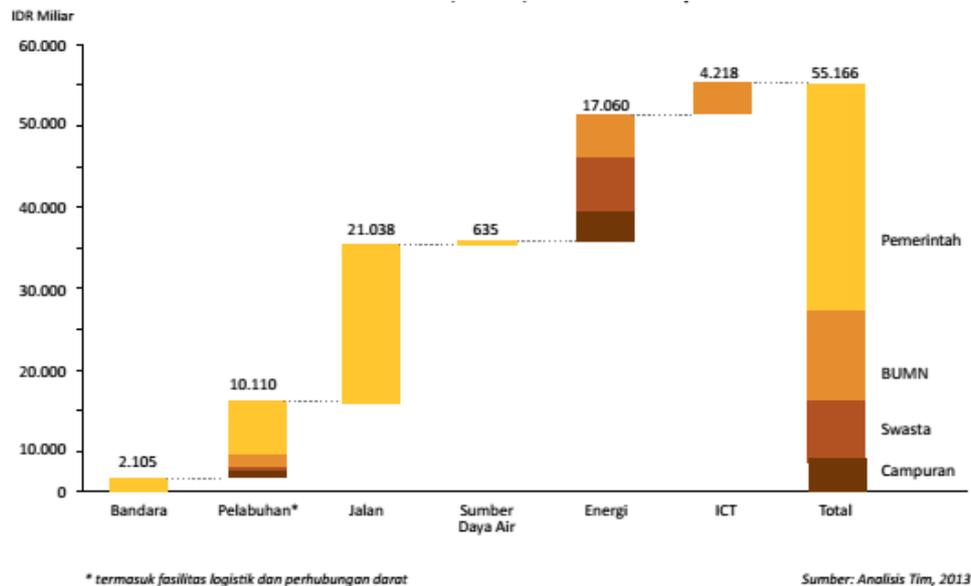
Gambar 3.G.22:
Pemetaan Investasi Berdasarkan Lokus Industri
di Koridor Ekonomi Papua – Kep. Maluku



Gambar 3.G.22: Pemetaan Investasi Berdasarkan Lokus Industri di Koridor Ekonomi Papua – Kep. Maluku

Gambar 3.G.23:

Indikasi Investasi Infrastruktur Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku (IDR Miliar) oleh Pemerintah, BUMN, Swasta dan Campuran



Untuk mendukung seluruh kegiatan sektor-sektor di Koridor Papua dan Kepulauan Maluku seperti yang telah diuraikan di atas, dibutuhkan infrastruktur lintas sektor berupa:

- a. Peningkatan dan perluasan Bandara Sentani di Jayapura, Bandara Mopah di Merauke, Bandara Timika, Bandara Sorong, Bandara Pattimura di Ambon, Bandara Morotai;
- b. Peningkatan dan Perluasan Pelabuhan Jayapura dan Depapre, Pelabuhan Manokwari, Pelabuhan Sorong dan T. Arar, Pelabuhan Yos Sudarso di Ambon;
- c. Pembangunan Jalan Trans-Papua;
- d. Peningkatan Jalan Kumbe – Okaba – Nakias (152 Km) Jalan Provinsi dan Kabupaten;
- e. Pembangunan PLTU Papua – Jayapura, PLTU Papua – Timika, PLTU Maluku – Ambon dan PLTU Maluku Utara;
- f. Pembangunan PLTP Merauke, PLTP Biak, PLTP Sorong, PLTP Jayapura, PLTP Andai, PLTP Nabire, PLTP Maluku Utara;
- g. Pembangunan backbone broadband dengan menggunakan kabel laut serat optik pada jalur Ambon – Jayapura, Sorong – Merauke, Fak-Fak – Saumlaki;
- h. Pengembangan dan pembangunan prasarana Balai Benih Ikan Pantai (BBIP) Bacan dan Balai Benih Ikan Air Tawar (BBIAT) Jailolo;

- i. Pembangunan jaringan pendukung sistem telematika Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku (Jaringan Core, Jaringan Backhaul, Jaringan Akses/Lastmile, Network Operation Centre/NOC, *Regional Centre*, *Support Centre*, *Sub-system Service Control*, dan lain-lain).

Pembangunan Koridor Ekonomi Koridor Papua dan Kepulauan Maluku masih difokuskan pada pengembangan di masing-masing pusat ekonomi. Namun demikian, pembangunan konektivitas untuk beberapa pusat ekonomi tertentu, yaitu ruas Sofifi – Sorong dan Sofifi – Ambon – Sorong – Manokwari – Teluk Bintuni – Timika sudah perlu ditingkatkan untuk mendukung pembangunan ekonomi selanjutnya. Sebagai pusat ekonomi, di Ambon perlu diupayakan kegiatan hilir industri perikanan yang berorientasi ekspor sehingga mampu membuka lapangan pekerjaan melalui penciptaan pertambahan nilai industri. Pusat ekonomi di Sofifi perlu disinergikan dengan potensi Pulau Halmahera sebagai pusat kegiatan pertambangan nikel dan industri pengolahannya (smelter). Pusat ekonomi di Timika, perlu dikembangkan kegiatan pelayanan dan jasa pelayanan wilayah seperti pendidikan dan pertanian yang dapat berkembang lebih lama dari pertambangan yang saat ini menjadi basis perekonomian Timika. Pengembangan pusat ekonomi Merauke akan difokuskan pada pembangunan infrastruktur konektivitas dan infrastruktur pendukung agar MIFEE dapat segera produksi dan memperluas pasarnya. Struktur tata ruang Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku sampai dengan 2015 akan terfokus kepada penyiapan konektivitas dari Sofifi – Ambon – Sorong – Manokwari – Timika. Merauke dengan MIFEE-nya yang pada saat ini sudah berkembang, perlu ditunjang dengan penyiapan infrastruktur berskala internasional dengan dibangunnya pelabuhan udara dan laut disekitar Merauke. Konektivitas darat dari Timika – Jayapura – Merauke mulai dikembangkan setelah pusat-pusat ekonomi di setiap simpul koridor berkembang dengan baik. Ini dilakukan untuk mengimbangi besarnya investasi yang harus dikeluarkan dalam membangun konektivitas Timika – Jayapura – Merauke.

Pengembangan Kawasan Mamberamo sudah harus dimulai dari saat ini, karena Sungai Mamberamo menyimpan potensi bangkitan listrik yang sangat besar sehingga akan sangat menunjang kebutuhan listrik seluruh kegiatan di Papua bahkan Indonesia. Mengingat biaya yang dibutuhkan untuk pengembangan kawasan ini sangat besar sehingga mungkin diperlukan pelibatan sumber dana asing, maka pemerintah dapat memulai *feasibility study* pengembangan kawasan, sehingga dapat mempermudah memasarkan kawasan untuk menjaring investor.

BAB 4: PELAKSANAAN DAN TATA KELOLA MP3EI

A. Tahapan Pelaksanaan

MP3EI merupakan rencana besar berjangka waktu panjang bagi pembangunan bangsa Indonesia. Oleh karenanya, implementasi yang bertahap namun berkesinambungan adalah kunci keberhasilan MP3EI. Implementasi MP3EI ini direncanakan untuk dilaksanakan di dalam tiga fase hingga tahun 2025, sebagai berikut:

Gambar 4.1
Tahapan Pelaksanaan MP3EI



Sebagaimana terlihat di dalam gambar 4.1, masing – masing fase mempunyai fokus yang berbeda. Pada fase 1 (2011 – 2015), kegiatan difokuskan untuk pembentukan dan operasionalisasi institusi pelaksana MP3EI. Institusi pelaksana MP3EI ini kemudian akan melakukan penyusunan rencana aksi untuk *debottlenecking* regulasi, perizinan, insentif, dan pembangunan dukungan infrastruktur yang diperlukan, serta realisasi komitmen investasi (*quick-wins*). Pada fase ini juga dilakukan penguatan konektivitas nasional terutama penetapan *global hub* untuk pelabuhan laut dan bandar udara di Kawasan Barat dan Timur Indonesia. Penyiapan SDM difokuskan pada kompetensi yang dapat mendukung kegiatan ekonomi utama koridor serta pendirian sarana litbang dan riset (*center of excellence*) yang terkait dengan kegiatan ekonomi utama di masing-masing koridor sebagai langkah awal menuju pengembangan kapasitas IPTEK.

Secara khusus, di dalam jangka pendek, MP3EI difokuskan pada pelaksanaan berbagai rencana aksi yang harus diselesaikan hingga 2014. Rencana aksi yang dipersiapkan dalam jangka pendek ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa inisiatif strategis dapat terlaksana serta menjadi dasar pada percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi pada fase-fase berikutnya.

Untuk itu, pembentukan dan operasionalisasi Tim Pelaksana MP3EI perlu segera diselesaikan di samping penyelesaian *debottlenecking* regulasi dan pelaksanaan investasi di berbagai kegiatan ekonomi utama oleh seluruh pihak terkait.

Selanjutnya pada fase 2 (2016-2020), kegiatan akan difokuskan untuk mempercepat pembangunan proyek infrastruktur jangka panjang, memperkuat kemampuan inovasi untuk peningkatan daya saing kegiatan ekonomi utama MP3EI, peningkatan tata kelola ekonomi di berbagai bidang, serta mendorong perluasan pengembangan industri yang akan menciptakan nilai tambah.

Pada fase 3 (2021-2025), kegiatan MP3EI lebih difokuskan untuk pemantapan daya saing industri dalam rangka memenangkan persaingan global serta penerapan teknologi tinggi untuk pembangunan berkelanjutan.

B. Perbaikan Regulasi dan Perizinan

Untuk mendukung realisasi percepatan dan perluasan kegiatan ekonomi utama, selain percepatan pembangunan dukungan infrastruktur, diperlukan dukungan non-infrastruktur berupa pelaksanaan, penetapan atau perbaikan regulasi dan perizinan, baik di tingkat nasional maupun daerah. Perbaikan regulasi dan perizinan di tingkat nasional meliputi urusan penataan ruang, ketenagakerjaan, pertanahan, perpajakan, dan kemudahan dalam penanaman modal di Indonesia. Adapun perbaikan regulasi dan perizinan sektoral meliputi urusan mineral dan batubara, kehutanan, pertanian, perikanan dan transportasi (perkeretaapian, pelayaran, penerbangan) serta penyediaan infrastruktur dasar. Perbaikan regulasi dan perizinan juga diikuti di tingkat daerah.

Target yang ingin dicapai dalam perbaikan regulasi dan perizinan adalah sebagai berikut:

1. Mempercepat penyelesaian peraturan pelaksanaan undang-undang;
2. Menghilangkan tumpang tindih antar peraturan yang sudah ada baik di tingkat pusat dan daerah, maupun antara sektor/lembaga;
3. Merevisi atau menerbitkan peraturan yang sangat dibutuhkan untuk mendukung strategi MP3EI;
4. Memberikan insentif kepada kegiatan-kegiatan ekonomi utama yang sesuai dengan strategi MP3EI;
5. Mempercepat dan menyederhanakan proses serta memberikan kepastian perizinan.

Pada dua tahun terakhir Pemerintah telah menetapkan beberapa regulasi yang mendukung percepatan pelaksanaan kegiatan investasi atau proyek-proyek MP3EI. Adapun regulasi tersebut dapat berupa perbaikan terhadap berbagai regulasi yang ada sebelumnya ataupun berupa regulasi baru.

C. Pemantauan dan Evaluasi

Dalam rangka mengawal implementasi berbagai langkah percepatan dan perluasan yang telah dirumuskan oleh MP3EI, telah dibentuk Komite P3EI. Komite yang dimaksud dipimpin langsung oleh Presiden RI agar dapat lebih efektif di dalam melakukan koordinasi, pemantauan, dan evaluasi, maupun di dalam mempercepat pengambilan keputusan yang diperlukan untuk menangani berbagai permasalahan yang muncul dalam tahap pelaksanaan MP3EI. Komite ini beranggotakan seluruh pemangku kepentingan yang terdiri dari unsur pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan dunia usaha. Pada tingkat daerah, Gubernur akan menjadi ujung tombak bagi pelaksanaan program-program pembangunan di setiap koridor ekonomi. Untuk itu, diharapkan para Gubernur memperkuat forum kerjasama antar Gubernur yang telah ada agar tercipta kesatuan gerak langkah pelaksanaan yang harmonis di dalam maupun antar koridor ekonomi. Komite P3EI tersebut telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025.

Untuk membantu pelaksanaan tugas Komite P3EI akan dibentuk Tim Kerja dan didukung oleh Sekretariat dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Tim Kerja beranggotakan pejabat setingkat eselon 1 dan pejabat utama dari pihak-pihak yang terkait atas implementasi rencana aksi MP3EI. Tim Kerja bertugas mengkoordinasikan pelaksanaan proyek investasi dan proyek infrastruktur dengan seluruh pemangku kepentingan, memecahkan masalah teknis yang bersifat antar-kementerian, serta memastikan dukungan pemerintah atas pelaksanaan MP3EI.
2. Sekretariat merupakan tim pendukung yang bekerja penuh waktu untuk mengembangkan sistem dan mengorganisasikan seluruh upaya pemantauan dan koordinasi yang diarahkan Tim Pelaksana serta membantu sejumlah analisis yang diperlukan untuk perumusan teknis oleh Tim Kerja.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

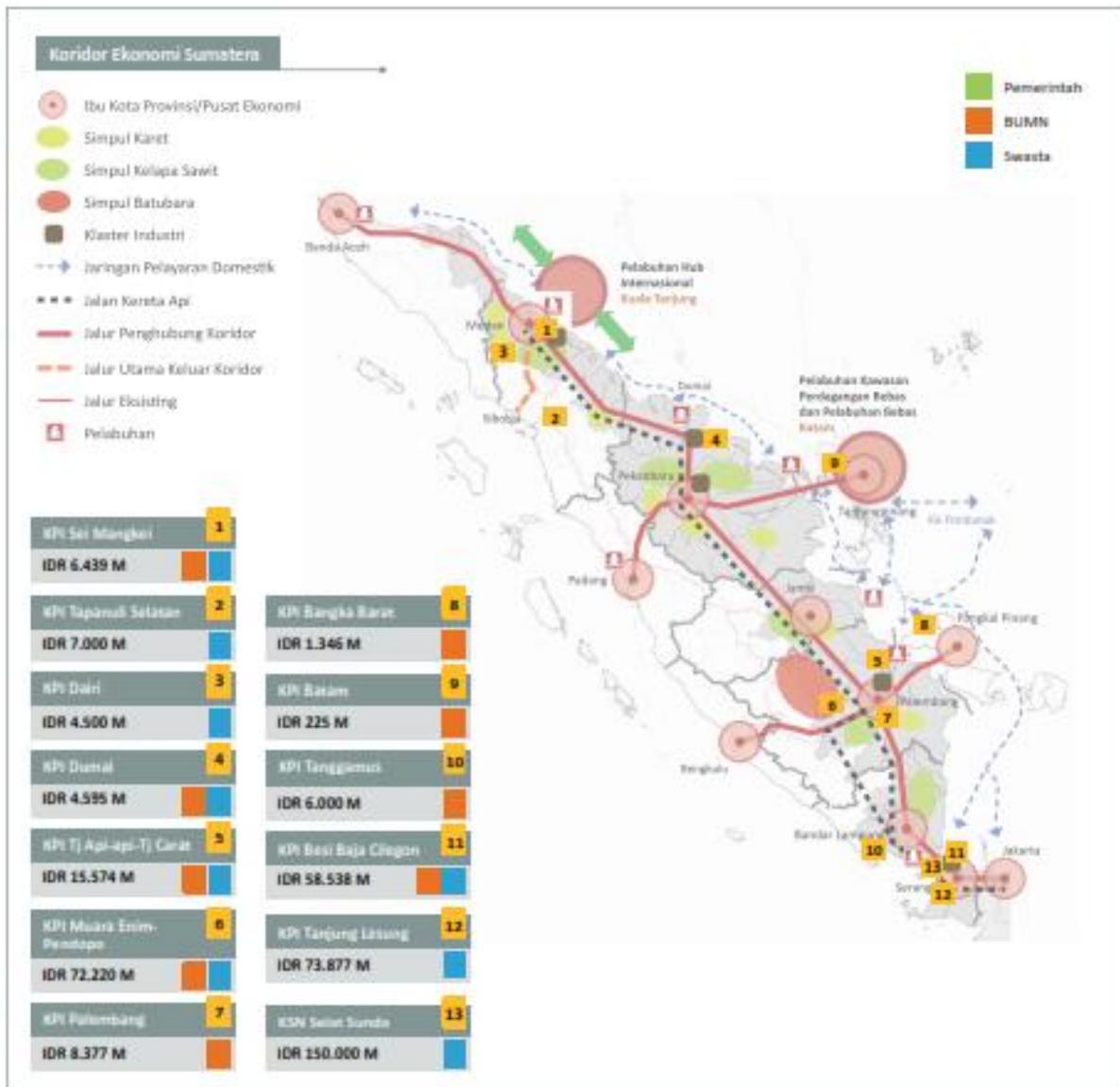
LAMPIRAN 2
 PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
 NOMOR : 48 TAHUN 2014
 TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN PRESIDEN
 NOMOR 32 TAHUN 2011 TENTANG MASTERPLAN
 PERCEPATAN DAN PERLUASAN PEMBANGUNAN
 EKONOMI INDONESIA 2011-2025

DAFTAR PROYEK DAN REGULASI MP3EI

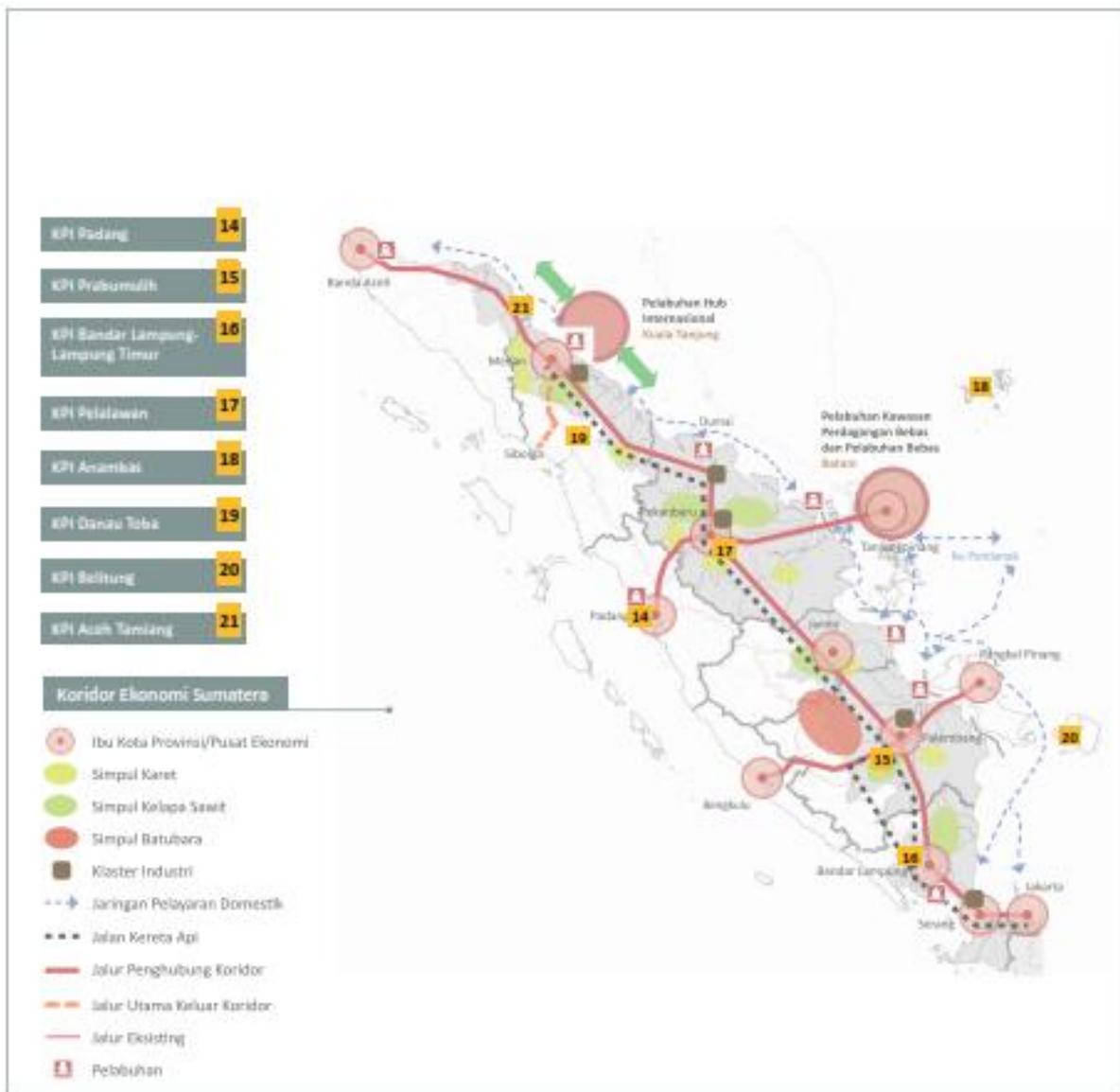
A. DAFTAR PROYEK

I. Koridor Ekonomi Sumatera

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Sumatera



Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Potensial Koridor Ekonomi Sumatera



Tabel Aglomerasi Indikasi Investasi Koridor Ekonomi Sumatera

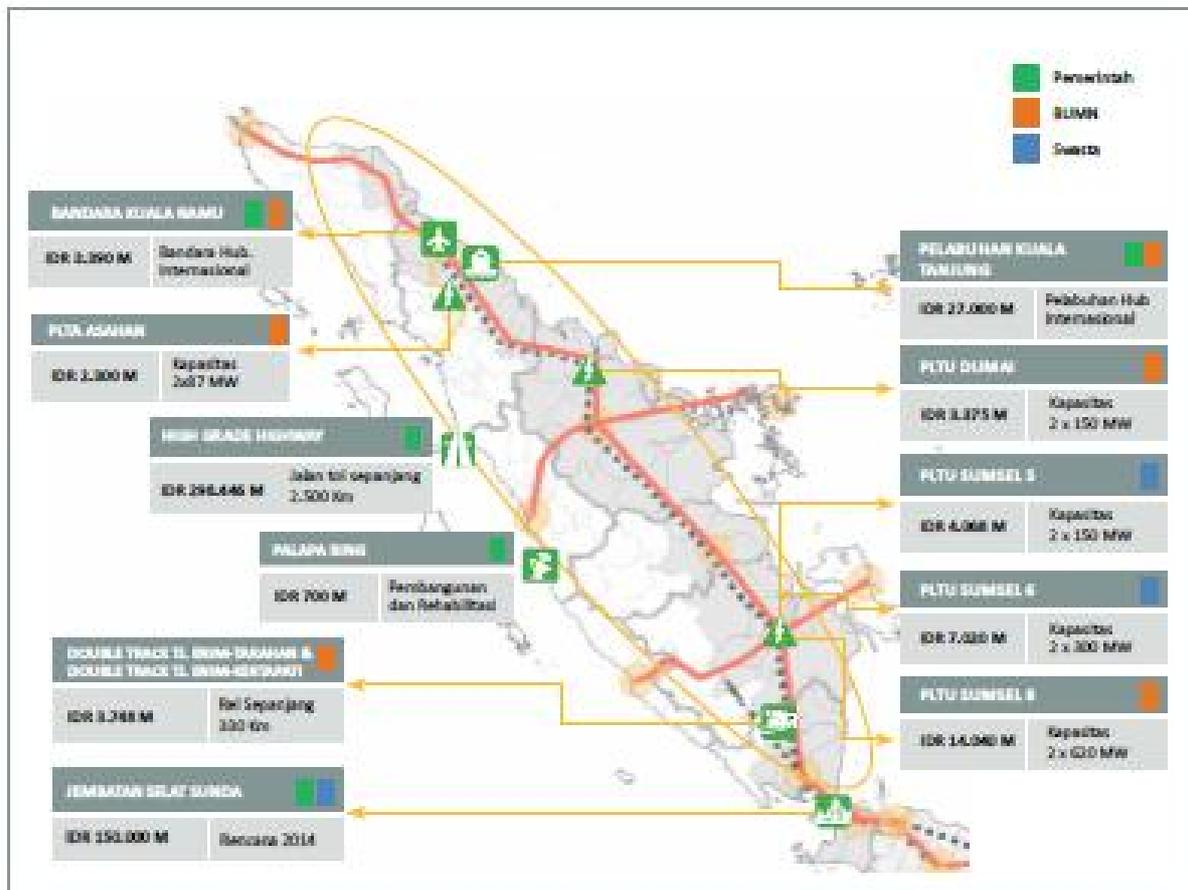
No	KPI	Kegiatan	Pelaku	Nilai investaasi (IDR Milliar)	Infrastruktur Pendukung*
1	Sei Mangkei	Kelapa Sawit	BUMN, Campuran	6.439	Pelabuhan, Kereta Api, Jalan, Energi, dan SDA

No	KPI	Kegiatan	Pelaku	Nilai investaasi (IDR Milliar)	Infrastruktur Pendukung*
2	Tapanuli Selatan	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Emas, Perak)	Swasta	7.000	Energi
3	Dairi	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Seng, Timbal)	Swasta	4.500	Pelabuhan
4	Dumai	Kelapa Sawit	Swasta	4.215	Pelabuhan, Jalan, Energi, dan SDA
		Migas	BUMN	380	
5	Tanjung Api-Api-tanjung Carat	Batubara	BUMN, Swasta	15.300	Pelabuhan, Kereta Api, Jalan, dan Energi
		Kelapa Sawit	Swasta	274	
6	Muara Enim - Pendopo	Batubara	BUMN, Swasta	72.134	Kereta Api, Jalan, Energi
		Perkayuan	Swasta	86	
7	Palembang	Batubara	BUMN	6.274	Bandara, Pelabuhan, Jalan, Energi, dan SDA
		Migas		2.130	
8	Bangka Barat	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Timah)	BUMN	1.346	Pelabuhan dan Jalan
9	Batam	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Timah)	BUMN	225	Pelabuhan
10	Tanggamus	Perkapalan	Swasta	4.000	Pelabuhan, Jalan, Energi, dan SDA
		Pariwisata		2.000	
11	Besi Baja Cilegon	Besi Baja	BUMN, Swasta, Campuran	58.538	Pelabuhan dan Jalan
12	Tanjung Lesung	Pariwisata	Swasta	73.877	Bandara dan Jalan
13	KSN Selat Sunda	KSN Selat Sunda	Campuran	150.000	Jalan
KPI POTENSIAL					

No	KPI	Kegiatan	Pelaku	Nilai investaasi (IDR Milliar)	Infrastruktur Pendukung*
14	Padang	Karet	Swasta	252	Pelabuhan, Kereta Api, dan Energi
15	Prabumulih	Migas	BUMN	1.790	SDA
16	Bandar Lampung - Lampung Timur	Migas	BUMN	1.129	Bandara, Jalan, Energi, dan SDA
17	Pelalawan	Kelapa Sawit	Campuran	46.336	-
18	Anambas	Perkapalan	-	-	-
		Perikanan			
19	Danau Toba	Pariwisata	-	-	-
20	Belitung	Makanan-Minuman	-	-	-
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Timah)			
21	Aceh Tamiang	Pertanian Pangan	-	-	-
		Peternakan			

* *Infrastruktur yang sangat dibutuhkan untuk mendukung kegiatan investasi KPI (lihat lampiran*

Peta Infrastruktur Utama Koridor Ekonomi Sumatera



Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Sumatera

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
1	Pengembangan Bandara Sultan Syarif Kasim II *	547	BUMN	2011	2015	Lainnya
2	Pembangunan Bandara Medan Baru Kualanamu*	3.390	Campuran (APBN BUMN)	2007	2013	Nasional
3	Pengembangan Bandara Sultan Thaha *	444	Campuran (APBN BUMN)	2012	2015	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
4	Pengembangan Terminal di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II *	175	BUMN	2012	2014	Palembang
5	Pembangunan Bandara Banten Selatan *	2.000	KPS	2011	2015	Tanjung Lesung
6	Pengembangan Terminal di Bandara Raja Haji Fisabilillah *	131	BUMN	2011	2012	Lainnya
7	Pengembangan Bandara Tanjung Padan (Hanan Judin)	130	APBN	2012	2015	Lainnya
8	Pengembangan Bandara Depati Amir	397	BUMN	2012	2014	Lainnya
9	Pengembangan Pelabuhan Malarko *	200	APBN	2011	2014	Lainnya
10	Pengembangan Pelabuhan kontainer Batu Ampar Batam *	4.550	BUMN	2013	2015	Batam
11	Pengembangan Pelabuhan Panjang *	282	BUMN	2015	2020	Bandar Lampung-Lampung Timur
12	Pembangunan dan Perluasan Pelabuhan Krueng Geukuh (Lhokseumawe) *	1.250	APBN	2015	2019	Lainnya
13	Pengembangan Pelabuhan Dumai *	1.250	APBN	2008	2013	Dumai
14	Pengembangan Pelabuhan	265	Campuran (APBN -	2012	2014	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Pekanbaru *		BUMN)			
15	Pembangunan Pelabuhan Tanjung Buton *	500	Pemerintah	2011	2015	Lainnya
16	Pengembangan Pelabuhan Cerocok Painan *	118	APBN	2011	2014	Padang
17	Pengembangan Pelabuhan Teluk Bayur *	115	BUMN	2011	2013	Padang
18	Pengembangan Pelabuhan di Palembang (South Sumatera Coal Terminal) *	282	BUMN	2012	2014	Palembang
19	Pembangunan Pelabuhan Tanjung Api-api *	516	APBN	2012	2014	Tanjung Api-api - Tanjung Carat
20	Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung di Prupuk (Pelabuhan Hub Kuala Tanjung) *	27.000	Campuran (APBN - Pemerintah-BUMN)	2015	2018	Nasional
21	Pembangunan Pelabuhan Petikemas Bojonegara *	5.000	Campuran (APBN-BUMN)	2018	2025	Besi Baja Cilegon
22	Pengembangan Terminal Peti Kemas Belawan Paket I dan Paket II (700 m) *	2.334	BUMN	2013	2016	Sei Mangkei
23	Pengembangan Pelabuhan Samudera Tj. Berikat - Bangka Tengah	500	Campuran (BUMN-Pemerintah)	2014	2017	Bangka Barat

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
24	Pengembangan Pelabuhan Ujung Jabung	3.000	APBN	2015	2020	Nasional
25	Pengembangan Pelabuhan Pulau Baai Bengkulu	531	BUMN	2012	2016	Lainnya
26	Pengembangan Pelabuhan Muntok - Pelabuhan Tj. Berikat (P. Bangka Ruas Tj. Batu - Manggar (P. Belitung)	1.300	BUMN	2014	2017	Bangka Barat
27	Pengembangan Pelabuhan Dompok	64	APBN	2014	2016	Lainnya
28	Pengembangan Pelabuhan Pulau Laut	60	APBN	2014	2016	Lainnya
29	Pengembangan Pelabuhan Pulau Subi	51	APBN	2014	2016	Lainnya
30	Pengembangan Pelabuhan Letung	58	APBN	2014	2016	Lainnya
31	Pengembangan Terminal Curah Cair Kuala Tanjung	393	BUMN	2014	2014	Sei Mangkei
32	Pengembangan Terminal Peti Kemas Kuala Tanjung	6.500	Campuran (APBN - BUMN - Pemerintah)	2014	2016	Sei Mangkei
33	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Sauh	9.000	BUMN	2017	2020	Batam
34	Jety Dolphin Extension - Kawasan Industri	35	Pemerintah	2012	2013	Dumai

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Dumai					
35	Central WWTP Extension - Kawasan Industri Dumai	14	Pemerintah	2013	2014	Dumai
36	Coal Jetty For PLTU -Kawasan Industri Dumai	185	Pemerintah	2014	2014	Dumai
37	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Merak dan Bakauheni *	267	BUMN	2012	2013	Lainnya
38	Pembangunan Gangway & Elevated Sideramp Bakauheni VI*	76	APBN	2014	2016	Lainnya
39	Pembangunan Dermaga Merak VI Fasilitas Gangway + ESR *	75	APBN	2014	2016	Lainnya
40	Penambahan Armada Kapal Cadangan Ferry Ro-ro di Wilayah Barat (Padang) 1 unit (2000 GT) *	70	APBN	2011	2012	Padang
41	Penambahan Armada Kapal Ferry Ro-ro Lintas Sibolga - Nias (2000 GT) *	32	BUMN	2011	2013	Lainnya
42	Pembangunan Dermaga Bakauheni VI *	155	APBN	2012	2014	Lainnya
43	Pembangunan Pengarah Arus Bakauheni Sisi Barat *	473	APBN	2015	2020	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
44	Pembangunan Breakwater Sisi Selatan Merak *	230	APBN	2014	2017	Lainnya
45	Pengembangan Dermaga Penumpang Dumai *	115	APBN	2011	2014	Dumai
46	Pembangunan Dermaga Kuala Tanjung untuk Pengangkutan Hasil Tambang di Kabupaten Dairi *	250	Pemerintah	2013	2014	Dairi
47	Pembangunan Pengarah Arus Bakauheni Sisi Timur *	550	APBN	2013	2014	Lainnya
48	Pengadaan 4 unit Kapal Penyeberangan 5.000 GT untuk Mendukung Penyeberangan Merak - Bakaheuni *	495	BUMN	2014	2016	Lainnya
49	Pembangunan ASEAN Ferry Roro Network (Belawan - Penang)	500	APBN/ Pemerintah	2015	2017	Lainnya
50	Pembangunan ASEAN Ferry Roro Network (Dumai - Malaka)	400	APBN/ Pemerintah	2015	2017	Lainnya
51	Pengembangan Terminal Ferry Internasional Tanjung Pirang	126	Pemerintah (APBN-APBD)	2014	2018	Batam
52	Pembangunan jalur KA Bandar Tinggi - Kuala	450	APBN	2011	2015	Sei Mangkei

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Tanjung *					
53	Pembangunan Jalur KA Prabumulih-Simpang-Tanjung Api-Api *	4.700	Campuran (APBN - BUMN)	2015	2018	Tanjung Api-api Tanjung Carat -
54	Pembangunan Jalur KA Tanjung Enim - Lampung *	17.010	Campuran (BUMN - Pemerintah)	2011	2015	Muara Enim Pendopo -
55	Pembangunan Jalur KA antar Kota Sigli - Bireun - Lhokseumawe *	5.175	APBN	2011	2020	Nasional
56	Pembangunan Rel KA Stasiun ArasKabu - Bandara Kualanamu*	61	BUMN	2012	2012	Nasional
57	Peningkatan Rel KA Kawasan Sei Mangke - Simpang Penalanaan *	150	APBN	2011	2013	Sei Mangkei
58	Pembangunan Spoor Simpang (Gunung Bayu) menuju KISMK sepanjang 3,25 Km *	120	Campuran (APBN - BUMN)	2015	2016	Sei Mangkei
59	Pembangunan Double Track antara Tanjung Enim - Prabumulih - Kertapati dan Prabumulih - Tarahan *	3.748	BUMN	2009	2015	Muara Enim Pendopo -

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
60	Pembangunan Jalur Kereta Api Shortcut Padang - Solok	10.000	Campuran (APBN - APBD - Pemerintah)	2016	2020	Padang
61	Pengembangan Jaringan KA Rantau Prapat-Duri-Dumai (249,07 Km)	8.429	APBN	2016	2020	Dumai
62	Pembangunan Jalur KA Akses Bandara Internasional Minangkabau (BIM) 4 Km	120	APBN	2013	2017	Padang
63	Pembangunan Jalur KA Besitang-Kuala Langsa-Langsa (82 Km)	2.050	APBN	2016	2020	Lainnya
64	Pembangunan Jalur KA Muaro-Pekanbaru-Duri	7.500	APBN	2022	2025	Lainnya
65	Pembangunan Double Track Medan-Kualanamu	878	APBN	2014	2016	Nasional
66	Pembangunan Jalan Tol Panimbang - Serang *	11.507	KPS	2015	2025	Tanjung Lesung
67	Penanganan Jalan Sp. Kulim - Pelabuhan Dumai *	343	APBN	2011	2015	Dumai
68	Penanganan Jalan Tb. Tinggi - Kisaran - Rantau Prapat - Batas Prov. Riau *	2.471	APBN	2011	2012	Sei Mangkei
69	Penanganan jalan	40	APBN	2012	2012	Sei

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	KISM - Sp. Mayang - Lima Puluh *					Mangkei
70	Penanganan Jalan Dumai - Pelintung*	54	APBD	2011	2025	Dumai
71	Penanganan Jalan Sorek - Sp. Japura - Rengat - Rumbai Jaya - K. Enok *	1.425	APBN	2011	2015	Dumai
72	Penanganan jalan Simpang Batang - Batas Dumai *	57	APBN	2011	2015	Dumai
73	Penanganan jalan akses Pelabuhan Belawan *	480	APBN	2011	2025	Nasional
74	Pembangunan Jembatan Selat Sunda *	150.000	KPS	2014	2025	KSN Selat Sunda
75	Penanganan jalan akses Bandara Kualanamu *	171	APBN	2011	2014	Nasional
76	Penanganan Jalan Serang - Bojonegara - Merak *	85	APBN	2011	2025	Besi Baja Cilegon
77	Penanganan Jalan Muara Tembesi - Jambi *	301	APBN	2011	2025	Nasional
78	Penanganan Jalan Lima Puluh - Sp. Inalum *	294	APBN	2012	2013	Sei Mangkei
79	Pembangunan Jalan Tol Medan - Kuala Namu - Tebing Tinggi *	4.880	KPS	2012	2016	Nasional
80	Penanganan Jalan Muara	1.131	APBN	2011	2015	Muara Enim -

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Enim - Palembang *					Pendopo
81	Penanganan Jalan Tj. Pandan - Tj. Tinggi - Bangka Belitung *	879	APBN	2011	2015	Bangka Barat
82	Penanganan Jalan Pangkal Pinang - Tj. Kelian *	100	APBD	2011	2025	Bangka Barat
83	Penanganan Jalan Pekan Heran - Siberida - Bts. Prov. Jambi *	721	APBN	2011	2015	Dumai
84	Penanganan jalan Cilegon - Pasauran *	347	KPS	2011	2025	KSN Selat Sunda
85	Penanganan jalan lingkaran Jambi - Talang Dukuh *	30	APBN	2011	2025	Nasional
86	Penanganan jalan Simpang Pusako - Buton *	1.111	APBD	2013	2014	Dumai
87	Pembangunan Jalan Tol Cilegon - Bojonegara *	1.028	KPS	2015	2025	Besi Baja Cilegon
88	Penanganan jalan Sungai Tonggak - Simpang Pusako *	822	APBD	2012	2014	Dumai
89	Penanganan jalan di Kabupaten Merangin *	602	APBD	2015	2019	Lainnya
90	Penanganan jalan Buatan - Dayun *	480	APBD	2012	2015	Dumai
91	Penanganan jalan Batas Pekanbaru - Sp.Meredan *	470	APBD	2012	2014	Dumai

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
92	Penanganan jalan Dayun - Sungai Tonggak *	427	APBD	2012	2015	Dumai
93	Penanganan jalan Maredean - Buatan *	342	APBD	2012	2014	Dumai
94	Penanganan jalan Simpang Pusako - Teluk Mesjid *	321	APBD	2012	2014	Dumai
95	Penanganan Jalan Wiralaga - Sp.Pematang - lampung *	280	APBD	2011	2013	Bandar Lampung-Lampung Timur
96	Penanganan Jalan Sp.Lago - Sp. Buatan - Siak Sri Indrapura - Pelabuhan Buton *	274	APBD	2011	2025	Dumai
97	Penanganan Jalan Simpang Inalum - Kuala Tanjung *	210	APBD	2012	2015	Sei Mangkei
98	Penanganan jalan Sp. Batang - lubuk gaung *	195	APBD	2011	2025	Dumai
99	Penanganan jalan antara Muaro Jambi - Pelabuhan Muara Sabak*	129	APBD	2015	2025	Lainnya
100	Penanganan Jalan Palembang - Tj. Api-Api *	90	APBN	2012	2013	Tanjung Api-api - Tanjung Carat
101	Penanganan jalan Tanjung Enim - Muara Enim *	60	APBN	2011	2014	Muara Enim - Pendopo
102	Pembangunan Jalan Tol Bakauheni -	9.375	BUMN	2015	2025	Nasional

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Terbanggi Besar *					
103	Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru - Kandis - Dumai *	8.446	BUMN	2014	2019	Nasional
104	Pembangunan Jalan Tol Medan - Binjai *	2.125	BUMN	2017	2025	Nasional
105	Penanganan Jalan Lima Puluh - Pematang Siantar - Kisaran *	225	APBN	2011	2012	Sei Mangkei
106	Penanganan Jalan Pematang Siantar - Tb.Tinggi *	255	APBN	2011	2013	Sei Mangkei
107	Penanganan Jalan Ujung Kubu - Kuala Tanjung	152	APBN/APBD	2015	2019	Sei Mangkei
108	Penanganan Jalan Simp. Sei Balai - Ujung Kubu	33	APBN/APBD	2015	2019	Sei Mangkei
109	Penanganan Jalan Tanjung Kubah menuju Kuala Indah	37	APBN/APBD	2015	2019	Sei Mangkei
110	Pembangunan Jembatan Teluk Kelabat	750	APBD	2014	2016	Bangka Barat
111	Penanganan Jalan Mesir Ilir - Pakuan Ratu 6,6km	18	APBN	2014	2016	Bandar Lampung-Lampung Timur
112	Penanganan Jalan Mesir illir - Sri Rejeki 12,5 km	34	APBN	2014	2016	Bandar Lampung-Lampung Timur

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
113	Penanganan Jalan Simpang Jam - Batu Ampar	90	APBN	2015	2016	Batam
114	Penanganan Jalan Tele - Pangururan (22 km)	150	APBD	2014	2017	Lainnya
115	Penanganan Jembatan Kp.Karang Lantang, Kasui 60 m	14	APBN	2015	2016	Bandar Lampung-Lampung Timur
116	Penanganan Jembatan Kp.Kotabaru - Negeri Agung 100m	20	APBN	2015	2016	Bandar Lampung-Lampung Timur
117	Penanganan Jembatan Kp.Sukosari - Kp. Sukarame, Baradatu 60 m	14	APBN	2015	2016	Bandar Lampung-Lampung Timur
118	Penanganan Jembatan Kp.Tanjung Dalam, Bumi Agung 140 m	28	APBD	2014	2014	Bandar Lampung-Lampung Timur
119	Pembangunan Jembatan Musi 5/9	400	APBN	2014	2016	Palembang
120	Pembangunan Jembatan Teluk Belinyu	639	APBN	2015	2016	Bangka Barat
121	Penanganan Jalan Blambangan Umpu - Pakuan Ratu 59,65 km	164	APBN	2015	2017	Bandar Lampung-Lampung Timur
122	Penanganan Jalan Camp HTI -	41	APBN	2015	2017	Bandar Lampung-

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Sidoarjo, 15 km					Lampung Timur
123	Penanganan Jalan Cikande - Rangkasbitung	150	APBN	2014	2017	Tanjung Lesung
124	Penanganan Jalan Panaragan - Tajab, Negeri Besar-Negara Batin 43,3km	119	APBN	2015	2017	Bandar Lampung-Lampung Timur
125	Penanganan Jalan Sp.Way Tuba - Mesir Ilir 49 km	135	APBN	2015	2018	Bandar Lampung-Lampung Timur
126	Penanganan Jalan Provinsi Tanjung Lesung - Sumur (24 Km)	96	APBD	2014	2016	Tanjung Lesung
127	Pembangunan Jalan Tol Terbanggi Besar - Pematang Panggang	12.500	BUMN	2015	2019	Nasional
128	Pembangunan Jalan Tol Pematang Panggang - Betung	13.750	BUMN	2016	2025	Nasional
129	Pembangunan Jalan Tol Betung - Kayu Agung	9.375	BUMN	2016	2025	Nasional
130	Pembangunan Jalan Tol Kayu Agung - Palembang	4.625	BUMN	2016	2025	Nasional
131	Pembangunan Jalan Tol Palembang - Jambi	29.375	BUMN	2017	2025	Nasional
132	Pembangunan Jalan Tol Jambi -	23.750	BUMN	2017	2025	Nasional

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Rengat					
133	Pembangunan Jalan Tol Rengat - Pekanbaru	21.875	BUMN	2017	2025	Nasional
134	Pembangunan Jalan Tol Dumai - Rantau Prapat	21.875	BUMN	2017	2025	Nasional
135	Pembangunan Jalan Tol Rantau Prapat - Kisaran	12.500	BUMN	2017	2025	Nasional
136	Pembangunan Jalan Tol Kisaran - Tebing Tinggi	7.500	BUMN	2017	2025	Nasional
137	Pembangunan Jalan Tol Tebing Tinggi - Medan	5.250	BUMN	2017	2025	Nasional
138	Pembangunan Jalan Tol Binjai - Langsa	13.750	BUMN	2017	2021	Nasional
139	Pembangunan Jalan Tol Langsa - Lhokseumawe	16.875	BUMN	2017	2021	Nasional
140	Pembangunan Jalan Tol Lhokseumawe - Sigli	16.875	BUMN	2017	2025	Nasional
141	Pembangunan Jalan Tol Sigli - Banda Aceh	14.000	BUMN	2017	2025	Nasional
142	Pembangunan Jalan Tol Palembang - Bengkulu	2.750	BUMN	2018	2025	Nasional
143	Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru - Padang	30.000	BUMN	2018	2025	Nasional
144	Pembangunan Jalan Tol Medan - Sibolga	21.875	BUMN	2018	2025	Nasional

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
145	Penanganan Jalan Bengkulu-Kepahyang-Curup-Lubuk Linggau (Batas Sumsel sepanjang 124 km)	90	APBN	2014	2015	Muara Enim Pendopo -
146	Penanganan Jalan Bengkulu-Mukomuko (Batas Sumbar) sepanjang 311,49 km dan Bengkulu-Kaur (Batas Lampung) sepanjang 239,51 km MST 10 Ton	409	APBN	2012	2020	Lainnya
147	Penanganan Jalan Bukittinggi - Payakumbuh - Bts. Riau (expressway/Toll Road)	600	Campuran	2017	2015	Padang
148	Penanganan Jalan di Kawasan Industri Dumai	369	APBN	2014	2016	Dumai
149	Penanganan Jalan Manna-Tanjung Sakti (Batas Sumsel) sepanjang 48 km	123	APBN	2015	2017	Muara Enim Pendopo -
150	Penanganan jalan Mesuji - Blambangan Umpu	547	APBN/APBD	2014	2016	Bandar Lampung-Lampung Timur
151	Penanganan Jalan Penghubung (Bukit Kemuning - Liwa - Krui, Tegineneng - Metro)	80	APBD	2014	2016	Bandar Lampung-Lampung Timur

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Sukadana, Terbanggi Besar - Menggala, Sp. Pugung - Sribawono (akses pelabuhan panjang)					
152	Penanganan Jalan Simp. Dolok Merangir-Serbelawan-Laras-Pematang Bandar-Pajak Nagori (29,8 Km)	135	APBN/APBD	2015	2018	Sei Mangkei
153	Penanganan Jalan Sp. Mayang-Sei Mangkei-Simpang Pasar Baru - Boluk (4,2 Km)	19	APBN/APBD	2015	2018	Sei Mangkei
154	Penanganan Jalan Sp. Pasar Baru-Pasar Baru-Dusun Pengkolan-Tinjoan-Sei Bejangkar (35,1 Km)	158	APBN/APBD	2015	2018	Sei Mangkei
155	Penanganan Jalan Akses Pelabuhan Kuala Tungkal	80	APBN	2014	2015	Lainnya
156	Penanganan Jalan Talang Duku - Ujung Jabung	1.400	APBN	2015	2015	Nasional
157	Penggandaan Jembatan Bukittinggi - Payakumbuh - Bts.Riau	110	APBN	2014	2015	Padang
158	Pembangunan	6.000	APBN/APBD	2016	2025	Batam

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Jembatan Batam-Bintan					
159	Pembangunan jalan tol Batu Ampar-Muka Kuning-Hang Nadin	13.180	KPS	2017	2025	Batam
160	Pembangunan Jalan Tol Palembang Jejawi - JaKabaring 37 km	3.700	KPS	2017	2025	Palembang
161	Pembangunan Jalan Tol JaKabaring - Borang - Alang Alang Lebar 42km	4.200	KPS	2017	2025	Palembang
162	Penanganan Jalan Lingkar Selatan Cilegon	16	APBN	2012	2014	Besi Baja Cilegon
163	Penanganan Jalan Langsa-Lhoksumawe	31	APBN	2014	2015	Nasional
164	Penanganan Jalan Cikande - Serang - Cilegon	952	APBN	2011	2025	Besi Baja Cilegon
165	Penanganan Jalan Bts Simalungun - Silimbat, Silimbat - Bts. Taput	22	APBN	2015	2017	Sei Mangkei
166	Penanganan Jalan Provinsi Tanjung Morawa - Saribudolok - Tongging (Rawa Saring)	50	APBD	2014	2015	Sei Mangkei
167	Penanganan Jalan RRSI (Ring Road Samosir	30	APBD	2014	2015	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Island / Jalan lingkaran Pulau Samosir sejauh 56 km)					
168	Pembangunan Jalan Simpang Ciseukeut - Simpang Srimulya - Simpang Karet - Simpang Cipanon sepanjang 12,24 km sebagai penghubung menuju Kawasan Pariwisata Tanjung Lesung	63	APBN	2015	2018	Tanjung Lesung
169	Pembangunan Jalan Tol Alang-Alang Lebar - Betung	5.800	KPS	2027	2025	Palembang
170	Pembangunan Jalan Tol Pematang-Indralaya	4.959	KPS	2017	2025	Muara Enim - Pendopo
171	Perbaikan Jalan Masuk ke Kawasan Industri Maritim Terpadu sepanjang 10 km	50	APBD	2014	2017	Tanggamus
172	Air Bersih *	30	APBN	2012	2013	Dumai
173	Pembangunan Bendungan Karian (10,000 l/s) *	1.395	KPS	2011	2025	Nasional
174	Pembangunan Embung (Pulau) Dompok	35	APBN	2011	2012	Lainnya
175	Rehabilitasi Prasarana Pengendali Banjir Sungai Deli Hilir	56	APBN	2014	2015	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Kota Medan (Lanjutan)					
176	Pembangunan Penyediaan Air Baku Galang Batang di Kab. Bintan (300 l/s)	27	APBN	2014	2015	Lainnya
177	Bendungan Jambo Aye (Kapasitas tampungan 1797 juta m3)	2.800	APBN	2015	2016	Dairi
178	Bendungan Kreuto (Kapasitas tampungan 201,5 juta m3)	1.025	APBN	2013	2015	Dairi
179	Bendungan Lausimeme (Kapasitas tampungan 1797 juta m3)	1.048	APBN	2015	2017	Sei Mangkei
180	Bendungan Estuari Dam Sei Gong (Kapasitas tampungan 10 juta m3)	57	APBN	2015	2017	Batam
181	SPAM Kawasan Industri Dumai, Tj. Buton, dan Kuala Enok (air minum)(3 x 40 l/det) *	30	APBN	2013	2014	Dumai
182	SPAM Bandar Lampung (air minum) (500 l/det) *	380	KPS	2012	2025	Bandar Lampung-Lampung Timur
183	SPAM Kawasan Khusus Kota Limapuluh (air minum) (50l/det) *	40	APBN	2013	2014	Sei Mangkei

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
184	Pembangunan SPAM Regional Provinsi Bengkulu meliputi 3 (tiga) Kabupaten, (Kabupaten Bengkulu Tengah, Kota Bengkulu dan Kabupaten Seluma)	747	Pemerintah (APBN-APBD)	2013	2016	Lainnya
185	Water Treatment	3.000	KPS	2014	2016	Batam
186	Peningkatan SPAM Kabupaten Bintan	75	APBD	2014	2016	Lainnya
187	Proyek Pembangunan Pembangkit Listrik Steam - Listrik Berbahan Bakar Batubara 2x88 MW *	1.886	BUMN	2011	2013	Palembang
188	PLTU Tanjung Enim (3x10 MW) *	396	BUMN	2011	2013	Muara Enim - Pendopo
189	Pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Biomasa Sawit (PLTBS), kapasitas 2x3,5 MW) *	91	BUMN	2010	2011	Sei Mangkei
190	Pembangunan PLTP Ulubelu #1,2 2x55 MW *	2.330	BUMN	2008	2013	Tanggamus
191	Pembangunan Transmisi Listrik di Bangka Belitung sampai 2021 (966 kms) *	1.707	BUMN	2011	2021	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
192	Pembangunan PLTP Hululais #1,2 2x55 MW (FTP2) *	1.584	BUMN	2013	2017	Lainnya
193	Pembangunan Transmisi Listrik di Bengkulu sampai 2021 (1378 kms) *	970	BUMN	2011	2021	Lainnya
194	Pembangunan PLTP Sungai Penuh #1,2 2x55 MW (FTP2) *	1.550	BUMN	2012	2018	Lainnya
195	Pembangunan Transmisi Listrik di Jambi sampai 2021 (1610 kms) *	2.920	BUMN	2011	2021	Lainnya
196	Pembangunan Transmisi Listrik di Kep. Riau sampai 2021 (258 kms) *	204	BUMN	2011	2021	Lainnya
197	Pembangunan PLTP Ulubelu #3,4 2x55MW (FTP-2) *	2.330	BUMN	2012	2017	Tanggamus
198	Pembangunan Transmisi Listrik di Lampung sampai 2021 (2057 kms) *	1.659	BUMN	2011	2015	Lainnya
199	Pembangunan PLTP Jaboi (2X5 MW) (FTP2) *	280	Pemerintah	2015	2019	Lainnya
200	Pembangunan Transmisi Listrik di NAD sampai 2021 (2577 kms) *	3.133	BUMN	2011	2021	Lainnya
201	Pembangunan	2.800	BUMN	2010	2014	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	PLTU Riau (Tenayan) 2x110 MW (FTP1) *					
202	Pembangunan Transmisi Listrik di Riau sampai 2021 (3232 kms) *	4.772	BUMN	2011	2021	Lainnya
203	Pembangunan Transmisi Listrik di Sumatera Barat sampai 2021 (1720 kms) *	2.444	BUMN	2011	2021	Lainnya
204	Pembangunan PLTGU Gunung Megang, ST Cycle 30 MW *	270	Pemerintah	2009	2013	Muara Enim Pendopo -
205	Pembangunan PLTP Lumut Balai (4x55 MW) (FTP2) *	4.650	BUMN	2010	2016	Muara Enim Pendopo -
206	Pembangunan PLTU Sumsel-5 (2x150 MW) *	4.068	Pemerintah	2012	2016	Tanjung Api-api Tanjung Carat -
207	Pembangunan PLTU Sumsel-6, Mulut Tambang (2x300 MW) *	7.020	Pemerintah	2012	2017	Muara Enim Pendopo -
208	Pembangunan PLTU Sumsel-8 (2x620 MW) *	14.040	BUMN	2012	2017	Muara Enim Pendopo -
209	Pembangunan Transmisi Listrik di Sumatera Selatan sampai 2021 (2744 kms) *	4.423	BUMN	2011	2021	Lainnya
210	PLTU Banjarsari (2x110 MW) *	2.880	BUMN	2011	2015	Muara Enim -

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
						Pendopo
211	Pembangunan PLTA Asahan III (FTP2) 174 MW *	2.300	BUMN	2011	2016	Lainnya
212	Pembangunan PLTP Sarulla II (2x55 MW) (FTP2) *	2.130	Pemerintah	2013	2017	Tapanuli Selatan
213	Pembangunan Transmisi Listrik di Sumatera Utara sampai 2021 (4742 kms) *	10.059	BUMN	2011	2021	Lainnya
214	Pembangunan PLTU Batubara Mukomuko	3.600	Campuran (APBN - APBD - BUMN)	2009	2015	Lainnya
215	Pembangunan PLTU Batubara Seblat Bengkulu Utara	3.700	Campuran (APBN - APBD - BUMN)	2009	2015	Lainnya
216	Pembangunan PLTA Peusangan - 4 83 MW (FTP2)	1.208	Pemerintah	2013	2018	Lainnya
217	Pembangunan PLTG/MG Arun 200 MW	970	BUMN	2012	2015	Lainnya
218	Pembangunan PLTU Meulaboh 3,4 2x200 MW	4.580	BUMN	2012	2018	Lainnya
219	Pembangunan PLTU Sinabang 2x15 MW	557	BUMN	2013	2015	Lainnya
220	Pembangunan PLTU Sinabang 2x7 MW	260	BUMN	2011	2015	Lainnya
221	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di	631	BUMN	2011	2021	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Bangka Belitung sampai 2021 (650 MVA)					
222	Pembangunan PLTU Air Anyer (FTP1) 60 MW	930	BUMN	2007	2014	Lainnya
223	Pembangunan PLTU Bangka-1 2x65 MW	1.892	Pemerintah	2016	2021	Lainnya
224	Pembangunan PLTU Belitung-4 2x15 MW	557	BUMN	2013	2015	Lainnya
225	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Bengkulu sampai 2021 (360 MVA)	262	BUMN	2011	2021	Lainnya
226	Pembangunan PLTA Ketahun-3 61 MW	888	BUMN	2014	2019	Lainnya
227	Pembangunan PLTP Kepahiyang 220 MW	4.260	BUMN	2015	2020	Lainnya
228	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Jambi sampai 2021 (340 MVA)	204	BUMN	2011	2021	Lainnya
229	Pembangunan PLTA Merangin 350 MW	4.620	Pemerintah	2014	2018	Lainnya
230	Pembangunan PLTG/MG Jambi Peaker 100 MW	485	BUMN	2012	2015	Lainnya
231	Pembangunan PLTU Jambi (KPS) 800 MW	9.160	Pemerintah	2014	2020	Lainnya
232	Pembangunan PLTU Kuala Tungkal 2x3 MW	159	BUMN	2011	2014	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
233	PLTU Tebo Jambi (2x200 MW)	5.000	KPS/ Pemerintah	2014	2017	Lainnya
234	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Kep. Riau sampai 2021 (340 MVA)	243	BUMN	2011	2021	Lainnya
235	Pembangunan PLTU Dabo Singkep 2x3 MW	159	BUMN	2013	2015	Lainnya
236	Pembangunan PLTU Tanjung Batu Baru 2x7 MW	279	BUMN	2013	2015	Lainnya
237	Pembangunan PLTU Tanjung Pinang 2x15 MW	557	BUMN	2013	2015	Lainnya
238	Pembangunan PLTU Tj. Balai Karimun 2x15 MW	557	BUMN	2013	2015	Lainnya
239	Pembangunan PLTU Tanjung Pinang 2x15 MW - FTP 2	510	BUMN	2013	2016	Lainnya
240	Pembangunan PLTU Tanjung Pinang I (TLB-Tenaga Listrik Bintan) 30 MW	510	Pemerintah	2010	2015	Lainnya
241	Pembangunan PLTU TB. Karimun #1,2 14 MW (2x7 MW) (FTP1)	260	BUMN	2008	2013	Lainnya
242	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Lampung sampai 2021 (2200 MVA)	1.048	BUMN	2011	2021	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
243	Pembangunan PLTA Semangka 56 MW (FTP2)	815	Pemerintah	2013	2016	Lainnya
244	Pembangunan PLTG/MG Lampung Peaker 200 MW	970	BUMN	2012	2015	Lainnya
245	Pembangunan PLTP Danau Ranau (FTP2), kapasitas 2 x 55 MW	2.178	Pemerintah	2015	2020	Lainnya
246	Pembangunan PLTP Rajabasa 2x110 MW (FTP2)	4.260	Pemerintah	2013	2017	Bandar Lampung-Lampung Timur
247	Pembangunan PLTP Suoh Sekincau 110 MW (FTP2)	2.330	Pemerintah	2014	2019	Lainnya
248	Pembangunan PLTP Wai Ratai 55 MW (FTP2)	1.280	Pemerintah	2015	2019	Lainnya
249	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di NAD sampai 2021 (2750 MVA)	1.901	BUMN	2011	2021	Lainnya
250	Pembangunan PLTA Peusangan 1-2 88 MW	1.170	BUMN	2011	2016	Lainnya
251	Pembangunan PLTP Muara Laboh (FTP2) 2x110 MW	4.260	Pemerintah	2013	2017	Lainnya
252	Pembangunan PLTP Seulawah (FTP2) 2x55 MW	2.376	Pemerintah	2013	2018	Lainnya
253	Pembangunan PLTU Meulaboh	2.720	BUMN	2009	2013	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	(FTP1) 220 MW					
254	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Riau sampai 2021 (4120 MVA)	2.260	BUMN	2011	2021	Lainnya
255	Pembangunan PLTG/MG Riau Peaker 200 MW	970	BUMN	2012	2015	Lainnya
256	Pembangunan PLTGU Duri 100 MW	970	Pemerintah	2013	2015	Lainnya
257	Pembangunan PLTU Tembilahan (KPI) 14 MW	260	Pemerintah	2013	2015	Lainnya
258	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Sumatera Barat sampai 2021 (2060 MVA)	1.213	BUMN	2011	2021	Lainnya
259	Pembangunan PLTA Masang-2 55 MW (FTP2)	730	BUMN	2012	2017	Lainnya
260	Pembangunan PLTP G. Talang 20 MW	500	Pemerintah	2014	2019	Lainnya
261	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Sumatera Selatan sampai 2021 (9070 MVA)	2.163	BUMN	2011	2015	Lainnya
262	Pembangunan PLTP Rantau Dadap 2x110 MW (FTP-2)	4.260	Pemerintah	2014	2019	Muara Enim - Pendopo
263	Pembangunan PLTU Sumsel - 2 (Keban Agung) 225 MW	2.780	Pemerintah	2011	2015	Muara Enim - Pendopo

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
264	Pembangunan PLTU Sumsel-1 Mulut Tambang 2x300 MW	7.566	BUMN	2013	2017	Muara Enim Pendopo -
265	Pembangunan PLTU Sumsel-10 (600 MW)	7.020	Pemerintah	2012	2019	Muara Enim Pendopo -
266	Pembangunan PLTU Sumsel-7 (2x150 MW)	4.068	Pemerintah	2012	2016	Muara Enim Pendopo -
267	Pembangunan PLTU Sumsel-9 (2 x 600 MW)	14.040	Pemerintah	2013	2019	Muara Enim Pendopo -
268	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Sumatera Utara sampai 2021 (7620 MVA)	3.647	BUMN	2011	2021	Lainnya
269	Pembangunan PLTA Batang Toru 510 MW	7.421	Pemerintah	2014	2019	Lainnya
270	Pembangunan PLTA Hasang 40 MW (FTP 2)	582	Pemerintah	2014	2017	Lainnya
271	Pembangunan PLTA Simonggo-2 86 MW	1.251	BUMN	2013	2017	Lainnya
272	Pembangunan PLTA Wampu (FTP2) 3x15 MW	600	Pemerintah	2009	2015	Lainnya
273	Pembangunan PLTG/MG/MGU Sumbagut 200 MW	970	BUMN	2013	2016	Lainnya
274	Pembangunan PLTP Bonjol 3x55 MW (FTP2)	3.267	Pemerintah	2015	2020	Lainnya
275	Pembangunan PLTP Sarulla I	3.201	Pemerintah	2012	2017	Tapanuli Selatan

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	330 MW (FTP2)					
276	Pembangunan PLTP Simbolon Samosir (FTP2) 2x55 MW	2.376	Pemerintah	2014	2020	Lainnya
277	Pembangunan PLTP Sipoholon Ria-Ria 55 MW (FTP2)	1.280	Pemerintah	2015	2019	Lainnya
278	Pembangunan PLTP Sorik Merapi 3x80 MW (FTP2)	4.356	Pemerintah	2014	2018	Lainnya
279	Pembangunan PLTU Nias 2x10 MW	371	BUMN	2013	2015	Lainnya
280	Pembangunan PLTU Nias 3x7 MW (FTP2)	390	Pemerintah	2012	2015	Lainnya
281	Pembangunan PLTU Pangkalan Susu #1,2 (FTP1) 440 MW	5.040	BUMN	2008	2014	Nasional
282	Pembangunan PLTU Pangkalan Susu #3,4 (FTP2) 2x200 MW	4.580	BUMN	2014	2017	Nasional
283	PLTU Dumai (2x150 MW)	3.375	BUMN	2014	2017	Dumai
284	Pembangunan PLTU Riau Kemitraan (2x600 MW)	15.000	BUMN	2014	2018	Lainnya
285	Pembangunan Jaringan Interkoneksi Listrik Riau-Malaysia Peninsular	35.000	BUMN	2015	2017	Nasional
286	Pembangunan	15.000	BUMN	2014	2017	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	PLTU Peranap (2x600 MW)					
287	Palapa Ring sebanyak 2 Kab/Kota di Aceh *	184	APBN	2014	2014	Nasional
288	Palapa Ring sebanyak 1 Kab/Kota di Sumatera Barat *	166	APBN	2014	2014	Nasional
289	Palapa Ring sebanyak 1 Kab/Kota di Riau *	80	APBN	2014	2014	Nasional
290	Palapa Ring sebanyak 3 Kab/Kota di Kep.Riau *	271	APBN	2014	2014	Nasional
291	Pembangunan Jaringan Backbone Serat Optik di Koridor Sumatera	160**	BUMN	2013	2015	Nasional
292	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Kuala Tanjung	15	APBN	2014	2014	Sei Mangkei
293	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Padang	15	APBN	2016	2016	Padang
294	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Palembang	15	APBN	2015	2015	Palembang
295	Pembangunan Sarana dan Prasarana Pendidikan Bertaraf Internasional	20	Pemerintah (APBN-APBD)	2014	2015	Nasional

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	"Akademi Komunitas Logistik Tahap - 1, di Kabupaten Batu Bara					

* Terdaftar Dalam Lampiran Perpres Nomor 32 Tahun 2011

** Angka Perkiraan KP3EI

Tabel Kegiatan Ekonomi MP3EI Koridor Ekonomi Sumatera

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
Kegiatan Ekonomi Utama - Kelapa Sawit						
1	Proyek Pengembangan Kawasan Industri Sei Mangkei (KISMK)	51	BUMN	2008	2010	Sei Mangkei
2	Pembangunan Industri PKO kapasitas 400 ton/hari	70	BUMN	2009	2011	Sei Mangkei
3	Pembangunan Peningkatan PKS dari 30 ton/jam menjadi 75 ton/jam	109	BUMN	2008	2010	Sei Mangkei
4	Pabrik NPK (100.000 ton)	537	Swasta	2012	2015	Sei Mangkei
5	Pembangunan Pabrik Oleochemical	2.045	Swasta	2011	2014	Sei Mangkei

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
6	Pembangunan Pabrik Oleokimia dan Pure Palm Oil (PPO)	3.627	BUMN	2013	2018	Sei Mangkei
7	Fame Fractionation Plant 1	234	Swasta	2011	2013	Dumai
8	Biodiesel Plant 4	154	Swasta	2011	2013	Dumai
9	Oleochemical Phase 2	378	Swasta	2011	2012	Dumai
10	Palm Oil Storage Tanks	36	Swasta	2011	2012	Dumai
11	Palm Kernel Plant Upgrade	27	Swasta	2011	2013	Dumai
12	Refinery Plan 1 & 2 Upgrade	21	Swasta	2011	2013	Dumai
13	Spenth Earth Extraction Plant	29	Swasta	2011	2013	Dumai
14	HSD Oil Storage Tanks	41	Swasta	2011	2012	Dumai
15	Rock Glinding Plant	31	Swasta	2011	2012	Dumai
16	Industri Kimia Dasar Organik Yang bersumber dari Hasil Pertanian	666	Swasta	2010		Dumai
17	Industri Minyak Mekan kelapa sawit, minyak makan dan lemak nabati dan hewani lainnya, kimia	2.597	Swasta	2010	2013	Dumai

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	dasar organik yang bersumber dari hasil pertanian serta perdagangan besar					
18	Perkebunan kelapa sawit dan industri minyak kasar (minyak makan) dari nabati di Kab. Musi Banyuasin	137	Swasta	-	-	Tanjung Api-Api-Tanjung Carat
19	Perkebunan kelapa sawit dan industri minyak kasar (minyak makan) dari nabati di Kab. Musi Banyuasin	137	Swasta	-	-	Tanjung Api-Api-Tanjung Carat
20	Pembangunan Kawasan Teknopolitan Pelalawan	46.336	Campuran (APBD Swasta)	2012	2014	Palalawan
Kegiatan Ekonomi Utama - Minyak dan Gas						
21	Pembangunan Open Access tahap 1 RU II Dumai	380	BUMN	-	-	Dumai
22	Fluidized Chatalitic Cracking Unit di Refinery Unit III Plaju untuk optimasi kilang	1.280	BUMN	-	-	-

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
23	Revitalisasi dan relokasi jalur pipa minyak Tempino-Plaju untuk meningkatkan kehandalan transportasi minyak mentah (267 km)	850	BUMN	-	-	-
24	Pembangunan NGL Plant Sumatera Selatan, Prabumulih	1.790	BUMN	-	-	Prabumulih
25	Pembangunan LPG Pressurized Terminal 5.000 MT di Lampung Kap. 2 MTPA	200	BUMN	-	-	Bandar Lampung - Lampung Timur
26	Pembangunan FSRU di Lampung (Labuhan Maringgai)	929	BUMN	2012	2014	Bandar Lampung - Lampung Timur
Kegiatan Ekonomi Utama - Batubara						
27	Coal liquefaction 1 juta ton liquid product/thn	12.600	Swasta	2011	2015	Tanjung Api-Api-Tanjung Carat
28	Proyek pengembangan kluster pupuk majemuk NPK (Kapasitas 1 juta ton/thn)	2.700	BUMN	2012	2017	Tanjung Api-Api-Tanjung Carat
29	Tambang Batubara (40 juta ton per tahun)	6.250	Swasta	2006	2039	Muaraenim - Pendopo

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
30	Pendopo Coal Up Grading Kapasitas 5 juta ton per tahun	9.000	Swasta	2011	2019	Muaraenim - Pendopo
31	Pendopo Coal Gasification, Coal to SNG	25.000	Swasta	2012	2017	Muaraenim - Pendopo
32	Pendopo Coal Gasification, Coal to Propylene	22.000	Swasta	2011	2016	Muaraenim - Pendopo
33	Proyek Peningkatan Produksi Batubara secara Bertahap dari 12 Juta Ton/Tahun menjadi >80 Juta Ton per Tahun, Tj. Enim	5.634	Swasta	2012	2019	Muaraenim - Pendopo
34	Proyek Pendopo Integrated Industrial Park (PIIP) sebagai Kawasan Ekonomi Khusus	4.250	Swasta	2011	2017	Muaraenim - Pendopo
35	Revitalisasi pabrik pupuk (pembangunan pabrik pusri 2B) amoniak kapasitas 2000 mtpd dan urea kapasitas 2750 mtpd	6.247	BUMN	2008	2015	Palembang

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
Kegiatan Ekonomi Utama - Besi Baja						
36	Proyek Pengembangan Industri Besi Baja	50.600	Campuran (BUMN Swasta)	2011	2013	Besi Baja Cilegon
37	Revitalisasi Direct Reduction Plant	736	BUMN	2008	2012	Besi Baja Cilegon
38	Pembangunan Pabrik Blast Furnance	5.413	BUMN	2010	2014	Besi Baja Cilegon
39	Industri bahan konstruksi berat siap pasang dari baja untuk bangunan	619	Swasta	-	-	Besi Baja Cilegon
40	Industri Besi dan Baja Dasar	1.170	Swasta	2009	2011	Besi Baja Cilegon
Kegiatan Ekonomi Utama - Pariwisata						
41	Tambling Wildlife Nature Conservation (Konservasi Hutan, Satwa, dan Cagar Alam Laut; Ecotourism)	2.000	Swasta	-	-	Tanggamus
42	Pengembangan Pariwisata Tanjung Lesung	73.877	Swasta	-	-	Tanjung Lesung
Kegiatan Ekonomi Utama - Perkayuan						
43	Pengusahaan hutan tanaman industri dan industri panel kayu lainnya	86	Swasta	2010	2016	Muaraenim - Pendopo

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
Kegiatan Ekonomi Utama - Perkapalan						
44	Kawasan industri maritim terpadu	4.000	Swasta	2011	2014	Tanggamus
45	Pembangunan BWD (Bucket Wheel Degree) Kapasitas 2200 ton/unit/tahun	450	BUMN	2011	2014	Batam
46	Modifikasi Kapal Keruk (KK) Kundur 1 menjadi Bucket Wheel Dredge (BWD) Kundur 1	225	BUMN	2011	2014	Bangka Barat
Kegiatan Ekonomi Utama - Karet						
47	Industri karet remah (crumb rubber) di Sumatera Barat	252	Swasta	2008	2010	Padang
Kegiatan Ekonomi Lainnya - Emas						
48	Penambangan dan Pengolahan Emas, Perak dan Ikutannya di Tapanuli Selatan (Proyek Martabe)	7.000	Swasta	2007	2021	Tapanuli Selatan
Kegiatan Ekonomi Lainnya - Timah						
49	Pembangunan Pabrik Konsentrat dan Infrastruktur Penambangan Zinc dan Lead di Kabupaten	4.500	Swasta	2013	2019	Dairi

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Dairi					
50	Pengembangan Kawasan Industri Bangka Barat - Industri Jangkar : Tin Chemical	450	BUMN	2011	2016	Bangka Barat
51	Penyempurnaan teknologi proses peleburan timah di Ummet Mentok	428	BUMN	2011	2014	Bangka Barat
52	Renovasi Pusat Pengolahan Bijih Timah Mentok	18	BUMN	2012		Bangka Barat

Tabel Proyek SDM dan IPTEK Koridor Ekonomi Sumatera

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
Koridor Ekonomi Sumatera				
1	Pembangunan Institut Teknologi Sumatera	99,00	2012	2014
2	Pembangunan Institut Seni dan Budaya (ISBI) Aceh	27,00	2012	2014
3	Pembangunan Akademi Komunitas Muko-muko	12,02	2012	2013
4	Pembangunan Akademi Komunitas Lampung Tengah	10,59	2012	2013
5	Pembangunan Akademi Komunitas Rejang Lebong	13,38	2012	2013
6	Pembangunan Akademi Komunitas Aceh	17,47	2012	2013

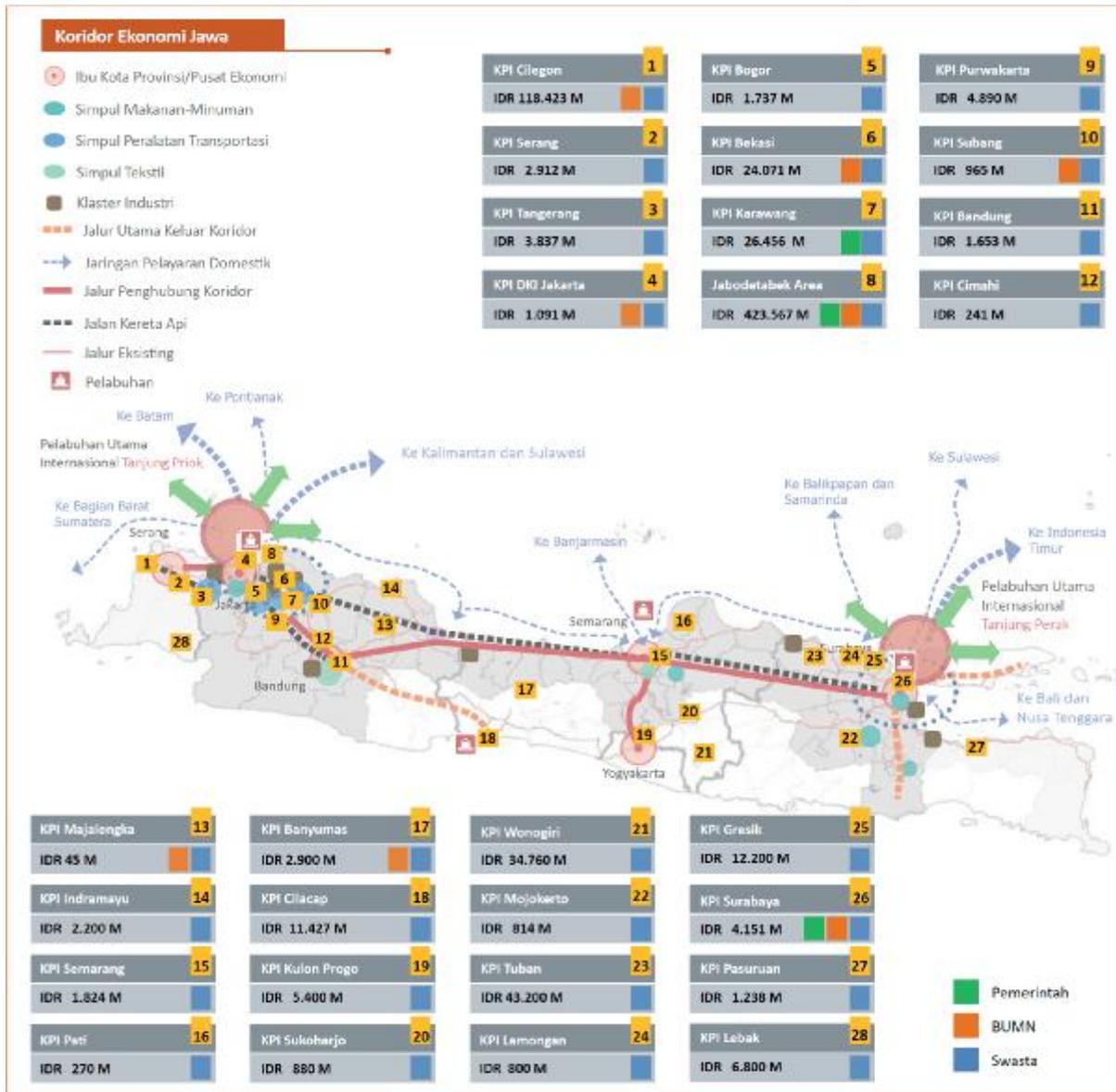
No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
	Barat			
7	Pembangunan Akademi Komunitas Tanah Datar	9,21	2012	2013
8	Pembangunan Akademi Komunitas Prabumulih	6,32	2012	2013
9	Pembangunan Akademi Komunitas Pangkal Pinang	3,35	2012	2013
10	Pembangunan Akademi Komunitas Pagar Alam	3,35	2012	2013
11	Pembangunan Akademi Komunitas Deli Serdang	5,39	2012	2013
12	Penguatan Sarana dan Prasarana Institut Seni Indonesia Padangpanjang	57,25	2011	2013
13	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Manufaktur Negeri Bangka Belitung	117,92	2011	2013
14	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Batam	274,17	2011	2013
15	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Bengkalis	64,64	2011	2013
16	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Lampung	34,59	2011	2013
17	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Lhokseumawe	80,76	2011	2013
18	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Medan	103,07	2011	2013
19	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Padang	54,22	2011	2013
20	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Sriwijaya	234,42	2011	2013
21	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Pertanian Negeri Payakumbuh	33,75	2011	2013
22	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Andalas	215,00	2011	2013
23	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Bangka Belitung	242,88	2011	2013

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
24	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Bengkulu	86,60	2011	2013
25	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Jambi	100,00	2012	2013
26	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Lampung	256,00	2011	2013
27	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Malikussaleh	123,33	2011	2013
28	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Maritim Raja Ali Haji	72,00	2012	2013
29	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Medan	458,16	2011	2013
30	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Padang	193,07	2011	2013
31	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Riau	85,00	2011	2013
32	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Sriwijaya	281,15	2011	2013
33	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Sumatera Utara	124,60	2011	2013
34	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Syiah Kuala	390,64	2011	2013
35	Pendidikan Menengah Kejuruan Kehutanan sebanyak 1.440 siswa	8,02	2012	2013
36	Pengawasan Produksi Mineral dan Batubara	0,24	2013	2013
37	Manajemen Perijinan Pertambangan Mineral dan Batubara	0,21	2013	2013
38	Peningkatan Nilai Tambah Bijih Bauksit	0,20	2013	2013
39	Pembangunan Pusat Inovasi Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangke	10,00	-	-
40	Pengadaan Peralatan Laboratorium Pusat Inovasi Sei Mangkei	23,68	-	-
41	Insentif Riset Sinas	16,67	-	-
42	Insentif Peningkatan Kemampuan Peneliti dan Perekrayasa (PKPP)	37,50	-	-

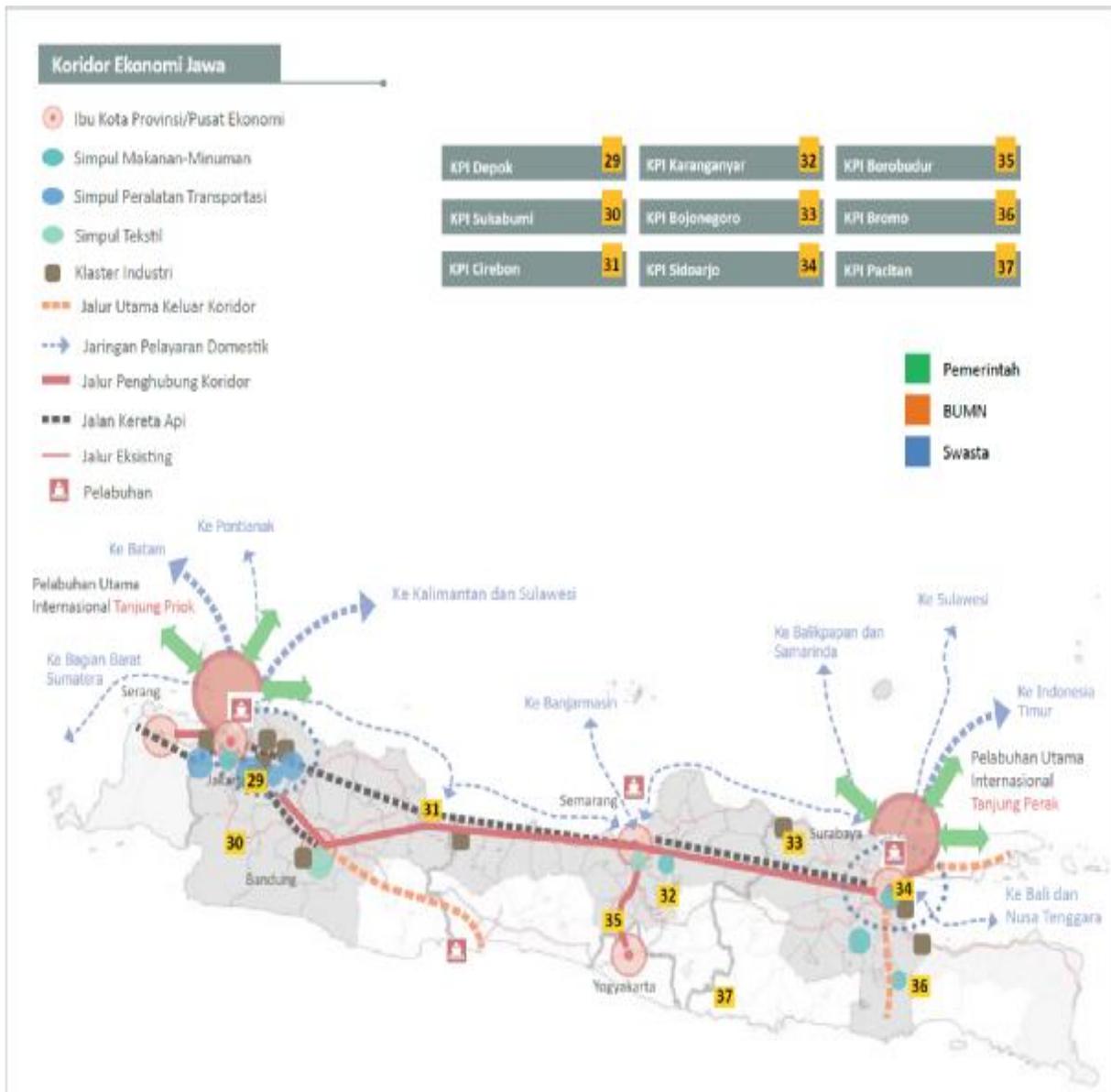
No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
43	Program Universitas: Penelitian Prioritas Nasional yang Mendukung MP3EI, Kemdikbud	8,33	-	-
44	Asesmen Akreditasi, Asesmen Reakreditasi dan Asesmen Surveilans Pranata Litbang	0,25	2013	2013
45	Publikasi 70% dari 12 Output Pusat Unggulan Iptek	0,60	2013	2013
46	Menguatnya sentra HKI	0,15	2013	2013
47	Penerapan SIDA	1,08	2013	2013
48	Diseminasi Teknologi, Peningkatan Kapasitas Iptek	0,40	2013	2013
49	Rancangan Model SIDA dan Laporan	0,30	2013	2013
50	Tersusunnya pengembangan model SIDA dan Laporan	0,40	2013	2013

II. KORIDOR EKONOMI JAWA

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Jawa



Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Potensial Koridor Ekonomi Jawa



Tabel Aglomerasi Indikasi Investasi Koridor Ekonomi Jawa

NO	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
KPI PRIORITAS					
1	Cilegon	Makanan-Minuman	Swasta	1.345	Energi
		Migas	Swasta	117.078	
2	Serang	Makanan-Minuman	Swasta	2.912	-
3	Tangerang	Makanan-Minuman	Swasta	1.358	Kereta Api, SDA, Jalan, Energi
		Tekstil	Swasta	23	
		Peralatan Transportasi	Swasta	2.456	
4	DKI Jakarta	Perkapalan	Swasta	147	Logistik, SDA, Kereta Api, Jalan, Energi
		Peralatan Transportasi	Swasta	312	
		Migas	BUMN	283	
		Besi Baja	Swasta	349	
5	Bogor	Makanan-Minuman	Swasta	410	Kereta Api, Jalan
		Peralatan Transportasi	Swasta	1.270	
		Tekstil	Swasta	57	
6	Bekasi	Makanan-Minuman	Swasta	3.055	Jalan, Kereta Api, SDA, Energi
		Peralatan Transportasi	Swasta	20.206	
		Migas	BUMN	550	
		Besi Baja	Swasta	260	
7	Karawang	Makanan-Minuman	Swasta	1.831	Jalan, Pelabuhan, Energi
		Peralatan Transportasi	Swasta	20.536	
		Tekstil	Swasta	432	
		Besi Baja	Swasta	857	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Iptek)	Campuran	2.800	

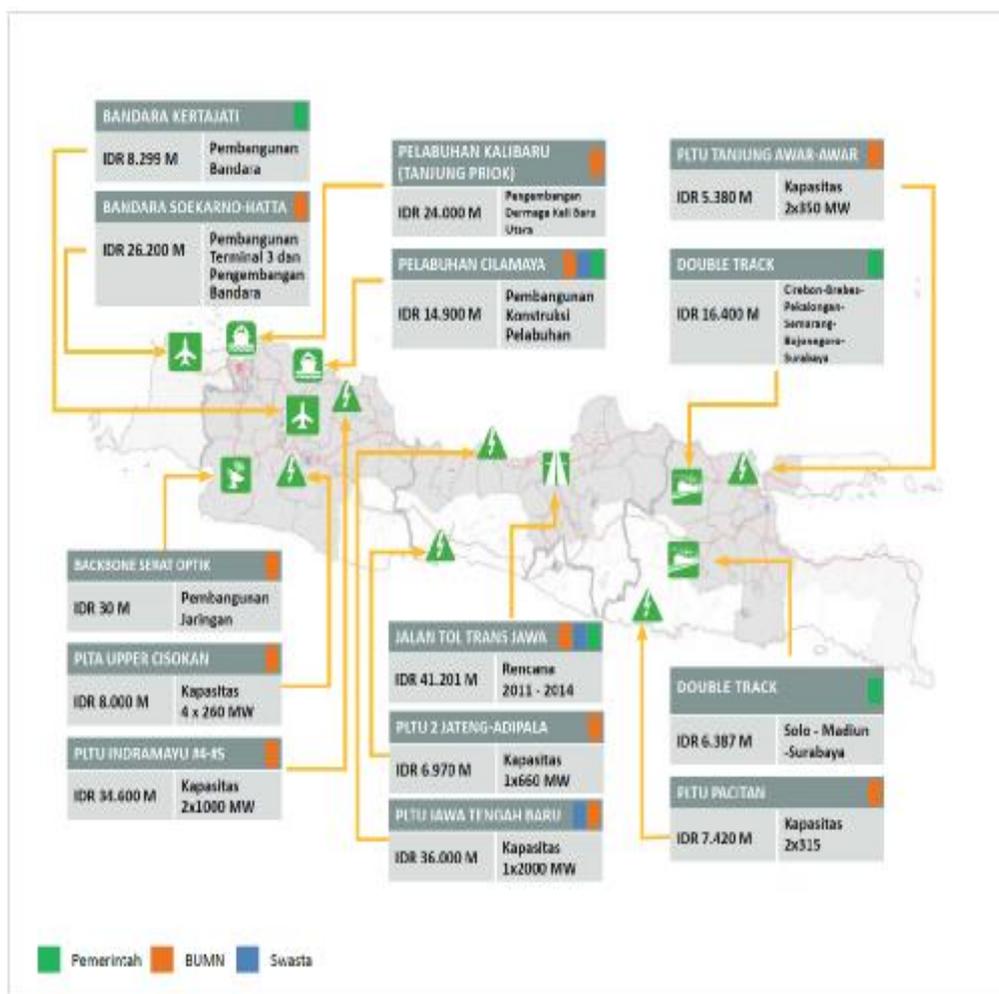
NO	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
8	Jabodetabek Area	Jabodetabek Area	Pemerintah BUMN Swasta Campuran	423.567	Bandara, Kereta Api, Pelabuhan, Jalan, Energi, Infrastruktur Lainnya
9	Purwakarta	Makanan-Minuman	Swasta	130	Jalan
		Tekstil	Swasta	4.760	
10	Subang	Alutsista	BUMN	325	Jalan
		Tekstil	Swasta	640	
11	Bandung	Alutsista	BUMN	1.370	Jalan, Bandara, Kereta Api, SDA, ICT, energi
		Makanan-Minuman	Swasta	100	
		Tekstil	Swasta	83	
		Telematika	Swasta	100	
12	Cimahi	Tekstil	Swasta	173	-
		Telematika	Swasta	63	
13	Majalengka	Tekstil	Swasta	45	Jalan, Bandara, SDA, Energi
14	Indramayu	Migas	BUMN	2.200	Logistik, Jalan, Energi
15	Semarang	Makanan-Minuman	Swasta	324	Jalan, Pelabuhan, Bandara, Kereta Api, SDA, Energi
		Migas	BUMN	1.500	
16	Pati	Makanan-Minuman	Swasta	270	Jalan, Energi
17	Banyumas	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Semen)	Swasta	2.900	Jalan, SDA, Energi
18	Cilacap	Migas	BUMN	11.427	Energi
19	Kulon Progo	Besi Baja	Swasta	5.400	Bandara
20	Sukoharjo	Tekstil	Swasta	880	Jalan, Kereta Api

NO	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
21	Wonogiri	Tekstil	Swasta	29.000	Pelabuhan, SDA, Jalan
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Semen)	Swasta	5.760	
22	Mojokerto	Makanan-Minuman	Swasta	376	Jalan
		Migas	BUMN	438	
23	Tuban	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Semen)	BUMN	3.200	-
		Migas	BUMN	40.000	-
24	Lamongan	Perkapalan	BUMN	400	Pelabuhan, SDA
			Swasta	400	
25	Gresik	Makanan-Minuman	Swasta	1.193	SDA
		Migas	Swasta	9.000	
		Tembaga	Swasta	1.900	
		Peralatan Transportasi	Swasta	107	
26	Surabaya	Perkapalan	BUMN	335	Jalan, Kereta Api, ICT, Logistik, Bandara, Pelabuhan, SDA
		Pariwisata	Pemerintah	3.500	
		Besi Baja	Swasta	316	
27	Pasuruan	Makanan-Minuman	Swasta	1.166	Jalan, Pelabuhan, Energi, SDA
		Tekstil	Swasta	72	
28	Lebak	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Semen)	Swasta	6.800	-
KPI POTENSIAL					
29	Depok	Makanan-Minuman	Swasta	124	Jalan
30	Sukabumi	Besi Baja	Swasta	70	Jalan
31	Cirebon	-	-	-	-
32	Karanganyar	Tekstil	Swasta	53	SDA
33	Bojonegoro	Migas	BUMN	6.300	-
34	Sidoarjo	Makanan-Minuman	Swasta	48	Kereta Api
35	Borobudur	Pariwisata	-	-	-
36	Bromo	Pariwisata	-	-	-

NO	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
37	Pacitan	Pariwisata	-	-	-

*Infrastruktur yang sangat dibutuhkan untuk mendukung kegiatan Investasi KPI (lihat Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Jawa)

Peta Infrastruktur Utama Koridor Ekonomi Jawa



Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Jawa

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
1	Pengembangan Terminal di Bandara Husein Sastranegara *	321	BUMN	2011	2014	Bandung
2	Pembangunan Bandara Internasional di Propinsi DI Yogyakarta *	6.000	BUMN	2015	2020	Kulonprogo
3	Pembangunan Terminal 3 dan Pengembangan Bandara Soekarno-Hatta *	26.200	BUMN	2012	2020	Jabodetabek Area
4	Pembangunan Bandara Kertajati *	8.299	Campuran (APBD - APBN, Swasta)	2013	2020	Majalengka
5	Pengembangan Bandara Djuanda, Surabaya *	1.057	BUMN	2012	2015	Surabaya
6	Pembangunan Bandara Karawang	36.199	Campuran (APBN - Swasta - BUMN)	2017	2025	Jabodetabek Area
7	Pengembangan Bandara Ahmad Yani Semarang	1.139	BUMN	2013	2015	Semarang
8	Pembangunan Dermaga Kali Baru Utara (Tahap 1) - New Priok *	24.000	BUMN	2011	2018	Jabodetabek Area
9	Pembangunan Konstruksi Pelabuhan Cilamaya *	14.900	Campuran (APBN - Swasta)	2015	2020	Jabodetabek Area
10	Pengembangan Pelabuhan Branta*	158	APBN	2011	2014	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
11	Pengembangan Pelabuhan Lamongan *	2.216	Swasta	2015	2020	Lamongan
12	Pengembangan Pelabuhan Probolinggo *	406	APBN	2012	2014	Pasuruan
13	Pengembangan Pelabuhan Kendal *	86	APBN	2011	2013	Semarang
14	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas *	679	Campuran (APBN - BUMN)	2010	2015	Semarang
15	Pembangunan Terminal Multi Purpose Teluk Lamong Tahap I *	4.100	BUMN	2010	2016	Surabaya
16	Pengembangan Pelabuhan Pemanukan	200	APBN	2015	2018	Lainnya
17	Pengembangan Terminal Multipurpose di area Reklamasi Ancol Timur	50.000	Swasta	2014	2019	DKI Jakarta
18	Pembangunan Terminal Mobil Pelabuhan Cilamaya	400	Swasta	2020	2025	Jabodetabek Area
19	Pembangunan Terminal Mobil Pelabuhan Kalibaru	200	BUMN	2015	2018	Jabodetabek Area
20	Pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak	116	BUMN	2012	2013	Surabaya
21	Pembangunan Pelabuhan Wonogiri di Kecamatan Paranggupito	1.920	BUMN	2016	2020	Wonogiri
22	Penerapan Intelligent Transport System (ITS) di JABODETABEK	1.000	APBN	2015	2019	Jabodetabek Area

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
23	Pembangunan elektrifikasi Padalarang-Bandung-Cicalengka dan Kiara Condong - Cicalengka *	1.722	APBN	2015	2018	Bandung
24	Pembangunan Double-Double Track & Elektrifikasi Manggarai-Cikarang (Paket B1 - Elektrifikasi Bekasi-Cikarang) *	7.600	APBN	2014	2019	Bekasi
25	Elektrifikasi Citayam-Nambo *	304	APBN	2010	2013	Bogor
26	Pembangunan Kereta api layang *	5.625	Campuran (APBN - BUMN)	2013	2020	DKI Jakarta
27	Pembangunan Rel Kereta Api Pasoso-Tanjung Priok *	45	BUMN	2011	2015	DKI Jakarta
28	Pembangunan MRT North-South Tahap I dan II *	40.000	Pemerintah (APBN - APBD)	2013	2018	Jabodetabek Area
29	Pengembangan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta (commuterline) *	2.200	BUMN	2014	2017	Jabodetabek Area
30	Penambahan kereta (rolling stock) dan prasarana penunjang perkerataapian jabodetabek *	8.300	Campuran (APBN - BUMN)	2012	2018	Jabodetabek Area
31	Pembangunan MRT East-West *	30.000	Pemerintah (APBN - APBD)	2017	2021	Jabodetabek Area
32	Pembangunan Monorail Green Line *	9.100	Swasta	2013	2016	Jabodetabek Area

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
33	Pembangunan Rel Kereta Api cepat Jakarta - Surabaya *	185.000	Swasta	2022	2030	Nasional
34	Pembangunan Double Track Lintas Brebes - Pekalongan - Semarang *	2.200	APBN	2012	2014	Semarang
35	Pembangunan Rel Kereta Api Pengganti Dampak Lapindo *	760	APBN	2011	2017	Sidoarjo
36	Pembangunan Double Track Semarang - Surabaya *	12.800	APBN	2012	2017	Surabaya
37	Pembangunan Double Track dan Elektrifikasi Serpong-Maja-Rangkasbitung *	1.500	APBN	2011	2016	Tangerang
38	Pembangunan Double Track dan Elektrifikasi Lintas Duri - Tangerang *	728	APBN	2011	2014	Tangerang
39	Pembangunan Rel Kereta Api Lingkar Luar Jabodetabek (Parung Panjang-Citayam)	3.900	APBN	2015	2019	Bogor
40	Pembangunan Rel Kereta Api Barang Menuju Pelabuhan Cilamaya	3.400	APBN	2020	2025	Jabodetabek Area
41	Pembangunan Rel Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung	39.800	KPS	2020	2025	Jabodetabek Area
42	Pengadaan Sistem e-ticketing (Smart Card)	500	Swasta	2015	2018	Jabodetabek Area

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
43	Pengembangan Elektrifikasi KA Solo-Jogja Kutoarjo	3.400	APBN	2012	2019	Kulonprogo
44	Pembangunan Double Track Cirebon-Kroya Segmen I&III	1.600	APBN	2012	2017	Lainnya
45	Pembangunan Double Track Lintas Cirebon-Brebes 62 km.	1.400	APBN	2012	2014	Lainnya
46	Pembangunan Jaringan KA ke Pelabuhan Kalibaru, Cilamaya, Cirebon (Jawa Barat), Tanjung Perak, Lamongan, Teluk Lamong (Jawa Timur), Tanjung Emas (Jawa Tengah), Bojonegara (Banten).	5.000	APBN	2015	2025	Nasional
47	Pembangunan Double Track Solo - Surabaya	6.387	APBN	2014	2019	Surabaya
48	Konstruksi Akses Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta (Express)	10.300	KPS	2014	2016	Jabodetabek Area
49	Pembangunan Jalan Tol Pasir Koja-Soreang *	1.515	KPS	2015	2020	Bandung
50	Pembangunan Jalan Tol Terusan Pasteur - Ujung Berung - Cileunyi, Soekarno Hatta - Gedebage *	11.523	KPS	2017	2020	Bandung
51	Pembangunan Jalan Tol Bekasi-Cawang-	7.200	Swasta	2014	2017	Bekasi

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Kp. Melayu *					
52	Pembangunan Jalan Tol Ciawi-Sukabumi *	7.775	KPS	2014	2018	Bogor
53	Pembangunan Jalan Bebas Hambatan Akses Tanjung Priok (E2, E2 A, dan NS) dan Akses Dry Port Cikarang *	3.977	APBN	2012	2016	DKI Jakarta
54	Pembangunan enam ruas Jalan Tol dalam kota Jakarta (Kemayoran - Kp.Melayu; Sunter-Rawa Biaya-Batu Ceper; Pasar Minggu-Casablanca; Sunter-Pulo Gebang- Tambelang; Ulujami-Tanah Abang; Duri Pulo - Kp. Melayu) *	41.174	KPS	2014	2025	DKI Jakarta
55	Pembangunan Jalan Tol Kunciran Serpong *	2.623	KPS	2014	2015	Jabodetabek Area
56	Pembangunan Jalan Tol Depok-Antasari *	2.999	KPS	2014	2017	Jabodetabek Area
57	Pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung (JORR 2)*	4.524	KPS	2015	2020	Jabodetabek Area
58	Pembangunan Jalan Tol Cengkareng - Kunciran (JORR 2) *	3.507	KPS	2015	2018	Jabodetabek Area
59	Pembangunan Jalan Tol Cileunyi - Sumedang - Dawuan *	9.853	APBN	2012	2017	Majalengka

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
60	Pembangunan Jalan Tol Semarang - Solo *	6.210	KPS	2012	2025	Semarang
61	Pembangunan Jalan Tol Pandaan - Malang *	2.674	KPS	2015	2020	Pasuruan
62	Pembangunan Jalan Tol Gempol - Pandaan *	1.167	KPS	2011	2015	Pasuruan
63	Pembangunan Jalan Waru - Wonokromo - Tj.Perak *	11.112	KPS	2014	2016	Surabaya
64	Peningkatan Jaringan dan Kapasitas Jalan di JABODETABEK	1.900	Campuran	2013	2018	Jabodetabek Area
65	Penanganan Jalan Lingkar Sumpiuh Kab. Banyumas	80	Pemerintah (APBN - APBD)	2014	2015	Banyumas
66	Pembangunan Jalan Baru dari Desa Baseh menuju PLTG WKP Baturaden	75	APBN/ APBD	2015	2017	Banyumas
67	Pembangunan Jalan menuju BTS di Probolinggo, Sukapura - Cemoro Lawang - Lautan Pasir	100	APBD	2014	2016	Pasuruan
68	Penanganan Jalan Tegal Danas	20	Campuran (APBD-Swasta)	2014	2017	Bekasi
69	Penanganan Jalan Akses Tol Cimanggis - Wanaherang - Nangrak	250	APBN	2015	2017	Bogor
70	Pembangunan Jalan Tol Cikampek-Palimanan 116. 75 km	1.250	KPS	2013	2015	Nasional

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
71	Pembangunan Jalan Tol JORR W2 - Utara (7,67 km)	2.200	KPS	2011	2015	DKI Jakarta
72	Penanganan Jalan Pantura Cikampek - Cirebon (166,1 Km)	3.199	APBN	2011	2025	Indramayu
73	Pembangunan Jalan Tol Cibitung - Cilincing 33,9 km (JORR 2)	4.200	KPS	2012	2016	Jabodetabek Area
74	Pembangunan Jalan Tol Cinere-Jagorawi 14,6 km (JORR 2)	2.621	KPS	2010	2014	Jabodetabek Area
75	Pembangunan Jalan Tol Serpong-Cinere 10,1 km (JORR 2)	2.200	Swasta	2014	2017	Jabodetabek Area
76	Penambahan Jalur Jalan Tol Jakarta - Cikampek	4.800	BUMN	2015	2018	Jabodetabek Area
77	Penanganan Jalan Akses Menuju Bandara Internasional Karawang	2.200	KPS	2017	2020	Jabodetabek Area
78	Penanganan Jalan Kawasan Industri menuju Timur Jakarta	200	APBN	2014	2014	Jabodetabek Area
79	Pembangunan Jalan Antar Kawasan MM-2100-Bekasi Fajar-EJIP-Lippo Cikarang (3 km)	700	Swasta	2015	2017	Karawang
80	Penanganan Jembatan Layang 100 m Cikarang Kota-Pasir Gombang	100	APBN	2015	2018	Karawang
81	Pembangunan Jalan Akses Pelabuhan Cilamaya	5.900	APBN	2020	2025	Jabodetabek Area

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
82	Penanganan Jalan Carikan - Deyangan - Bumihargo - Borobudur	12	APBN	2015	2016	Kulonprogo
83	Pembangunan Jalan Tol pejalan - pemalang (57,5 km) - Jawa Tengah	5.520	KPS	2013	2017	Lainnya
84	Pembangunan Jalan Tol Kertosono - Mojokerto (40,05 km)	3.482	KPS	2014	2017	Mojokerto
85	Penanganan Jalan Menuju Kawasan Industri Purwakarta 5,1 Km	688	APBN	2015	2017	Purwakarta
86	Pembangunan Jalan Tol Batang - Semarang (75km)	7.214	KPS	2015	2017	Semarang
87	Pembangunan Jalan Tol Pemalang - Batang (39,20 km)	4.080	KPS	2014	2017	Semarang
88	Penanganan Fly Over Kali Banteng (Menuju Pelabuhan Tanjung Emas)	164	APBN	2011	2013	Semarang
89	Penanganan Jalan Akses Subang ke Tol Cikampek-Palimanan 10 km	150	APBN	2014	2019	Subang
90	Pembangunan Jalan Tol Solo - Kertosono	10.321	KPS	2011	2014	Sukoharjo
91	Penanganan Jalan akses Pelabuhan Penyeberangan Kendal	34	APBN	2013	2014	Sukoharjo
92	Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto 36,27 km	3.124	Campuran (APBN - Swasta)	2011	2014	Surabaya
93	Pembangunan	10.220	KPS	2011	2015	Bandung

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Citarum Water Management Program *					
94	Pembangunan Waduk Sentosa (1.400 l/s) untuk cekungan bandung *	457	APBN	2011	2025	Bandung
95	Transfer air baku Cibatarua, Cilaki, dan Cisangkuy (800 l/s) *	154	APBN	2011	2025	Bandung
96	Pemanfaatan Kanal Banjir Timur 23,5 km *	566	APBN	2011	2014	DKI Jakarta
97	Pembangunan KPS Air Minum Kebumen *	157	Swasta	2012	2015	Lainnya
98	Pembangunan KPS Air Minum Kabupaten Lebak *	34	Campuran (APBN - Swasta)	2011	2013	Lainnya
99	Pembangunan Water Conveyance Umbulan (4000 l/s) *	2.300	KPS	2012	2025	Nasional
100	Pembangunan bendungan Jati Barang (1.050 l/s) *	605	APBN	2011	2014	Semarang
101	Penanganan banjir Sungai Citarum	1.258	APBN	2011	2014	Bandung
102	Bendungan Matenggeng (Kapasitas tampungan 729,6 juta m3)	1.499	APBN	2015	2017	Cilacap
103	Bendungan Kuningan (Kapasitas tampungan 28,7 juta m3)	300	APBN	2013	2015	Cirebon

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
104	Penanganan Banjir DKI Jakarta (Kali Pesanggrahan, Angke dan Sunter)	2.352	APBN	2011	2014	DKI Jakarta
105	Jakarta Urgent Flood Mitigation Project (JUFMP)	21	APBN	2014	2015	DKI Jakarta
106	Pembangunan Bendung Gerak Sembayat	851	APBN	2011	2015	Gresik
107	Pembangunan IPA Jatiluhur (5.000 l/s) untuk Jakarta, Bekasi, dan Karawang 5.000 l/s)-BOT	4.400	KPS	2014	2016	Jabodetabek Area
108	Pengembangan Sistem Penyediaan Air untuk Pembangunan Infrastruktur skala besar (Jatiluhur Tahap 2)	1.000	KPS	2015	2018	Jabodetabek Area
109	Pembangunan Pengolahan Limbah di Jawa Barat	1.000	APBN	2015	2018	Jabodetabek Area
110	Pengembangan Sistem Drainase di DKI Jakarta	5.500	APBN	2015	2019	Jabodetabek Area
111	Pembangunan TPA di Tangerang dan Tangerang Selatan	600	KPS	2015	2017	Jabodetabek Area
112	Bendungan Tukul (Kapasitas tampungan 8,7 juta tampungan)	510	APBN	2013	2015	Lainnya
113	Bendungan Tugu (Kapasitas tampungan 20,9 juta)	510	APBN	2014	2015	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
114	Pembangunan water conveyance Karian (10.000 liter/detik)	4.241	APBN	2014	2025	Lainnya
115	Pembuatan Jabung Ring Dike	78	APBN	2014	2015	Lainnya
116	Pembangunan Bendungan Jatigede (Air baku 3900 l/s; irigasi 90.000 ha)	3.252	APBN	2011	2014	Majalengka
117	Bendungan Logung (Kapasitas tampungan 13,7 juta m3)	183	APBN	2015	2017	Pati
118	National Capital Integrated Coastal Development	35.000	Campuran (APBN-APBD-Swasta)	2014	2018	DKI Jakarta
119	Penyediaan SPAM Kota Bekasi (300 l/s)-Konsesi *	298	Swasta	2013	2014	Bekasi
120	Penyediaan SPAM Kabupaten Bekasi (450 l/s) *	298	KPS	2012	2014	Bekasi
121	Penyediaan SPAM Jakarta, Bekasi, dan Karawang (Kanal Tarum Barat 5.000 l/s)- BOT *	5.200	Swasta	2011	2014	DKI Jakarta
122	Penyediaan SPAM Regional Jatigede (6.000 l/s)-BOT *	2.660	KPS	2015	2025	Majalengka
123	Penyediaan SPAM kota Semarang Barat (1.050 l/s) *	824	KPS	2015	2025	Semarang
124	penyediaan SPAM kabupaten Tangerang (900l/s) IPA sepatan+ pipa Transmisi *	503	Campuran (APBN Swasta)	2010	2020	Tangerang

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
125	Pembangunan air baku dan SPAM Regional Kota Bandung (350 l/s)	1.400	APBN	2013	2015	Bandung
126	SPAM Regional PURBAMAS (Kabupaten Purbalingga, Banjarnegara, dan Banyumas) Kapasitas 600 L/detik	420	APBD	2015	2018	Banyumas
127	Pengembangan SPAM Regional BREGAS (Lanjutan)	5	APBN	2012	2013	Lainnya
128	Pembangunan Sistem Air Limbah Jakarta (Jakarta Sewerage System)	4.319	APBN	2014	2015	Jabodetabek Area
129	Pengembangan Smart Community	350	Swasta	2013	2015	Jabodetabek Area
130	Pembangunan Kota Baru di Karawang	5.600	KPS	2015	2018	Jabodetabek Area
131	Pengembangan Kawasan Industri di sekitar Bandara Karawang	1.700	KPS	2015	2018	Jabodetabek Area
132	Pembangunan Kota Baru Maja	5.600	KPS	2012	2015	Jabodetabek Area
133	Pengembangan SPAM Regional KEBUREJO (Lanjutan)	55	APBN	2014	2015	Lainnya
134	Penyediaan SPAM Kota Tangerang (1.500 l/s)-Konsensi	1.150	KPS	2014	2017	Tangerang
135	Pembangunan PLTP Cibuni 10 MW (FTP2) *	230	Swasta	2015	2019	Bandung

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
136	Pembangunan PLTP Tangkuban Perahu 1 - 2x55 MW (FTP2) *	2.560	Swasta	2014	2019	Bandung
137	Pembangunan PLTP Tangkuban Perahu 2 - 2x30 MW (FTP2) *	1.400	Swasta	2014	2019	Bandung
138	Pengembangan PLTP Wayang Windu Unit 3 dan 4 2x110 MW (FTP2) *	4.700	Swasta	2014	2019	Bandung
139	Percepatan Pengembangan Hidro skala besar (4x260 MW) Upper Cisokan (FTP2) di Jawa Barat *	8.000	BUMN	2013	2017	Bandung
140	Pembangunan PLTP Baturaden 2X110 MW (FTP2) *	4.700	Swasta	2015	2019	Banyumas
141	Pembangunan PLTA Matenggeng Pumped Storage 4x225 MW *	6.110	BUMN	2015	2021	Cilacap
142	PLTU 2 Jateng - Adipala 1 x 660 MW (FTP1) *	6.970	BUMN	2010	2014	Cilacap
143	Pembangunan PLTGU Priok Extension 743 MW *	5.560	BUMN	2009	2012	DKI Jakarta
144	Pembangunan PLTU Indramayu #4 1x1000 MW (FTP2) *	33.800	BUMN	2013	2020	Jabodetabek Area
145	Pembangunan PLTU Indramayu #5 1x1000 MW *	14.200	BUMN	2013	2020	Indramayu
146	Pembangunan PLTU Banten 1x625 MW *	7.880	Swasta	2013	2016	Jabodetabek Area
147	Pembangunan PLTG	3.500	BUMN	2013	2016	DKI Jakarta

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Muara Karang 400 MW *					
148	Pembangunan PLTP Patuha 3x55 MW (FTP2) *	3.840	Swasta	2011	2017	Bandung
149	Pembangunan PLTU Pacitan 2x315 MW (FTP 1) *	7.420	BUMN	2007	2013	Lainnya
150	Pembangunan PLTU 3 Banten - Lontar (3 x 315 MW) *	8.320	BUMN	2007	2012	Lainnya
151	Pembangunan PLTGU Cikarang Listrindo 150 MW *	1.130	Swasta	2008	2011	Lainnya
152	Pembangunan PLTGU Muara Tawar Blok 5 234 MW *	1.872	BUMN	2011	2011	Lainnya
153	Pembangunan PLTU Cirebon 660 MW *	7.560	Swasta	2007	2011	Lainnya
154	Pembangunan PLTU Suralaya 625 MW *	5.500	BUMN	2007	2011	Lainnya
155	PLTU 1 Jabar - Indramayu (3 x 330 MW) *	8.698	BUMN	2007	2011	Lainnya
156	Pembangunan PLTU Paiton 3-4 Exp 815 MW *	9.330	BUMN	2008	2012	Lainnya
157	Pembangunan PLTU Paiton 660 MW *	5.810	BUMN	2007	2012	Lainnya
158	Pembangunan PLTP Endut 55 MW (FTP2) *	1.280	Swasta	2015	2019	Lainnya
159	Pembangunan PLTP Rawa dano 110 MW Pandeglang (FTP2) *	2.560	Swasta	2014	2019	Lainnya
160	Pembangunan PLTP Kamojang #5 30 MW (FTP2) *	700	Swasta	2013	2016	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
161	Pembangunan PLTP Karaha Bodas 1x30 ditambah 2x55 MW (FTP2) *	3.260	Swasta	2013	2019	Lainnya
162	Pembangunan PLTP Tampomas 45 MW (FTP2) *	1.050	Swasta	2014	2019	Lainnya
163	Pembangunan PLTP Dieng 2x55 MW (FTP2) *	2.560	Swasta	2014	2017	Lainnya
164	Pembangunan PLTP Guci 55 MW (FTP2) *	1.280	Swasta	2014	2017	Lainnya
165	Pembangunan Pipa gas Semarang - Gresik *	2.800	BUMN	2012	2014	Lainnya
166	Pembangunan PLTA Kalikonto 1x62 MW *	900	BUMN	2014	2019	Lainnya
167	Pembangunan PLTA Kesamben 1x37 MW *	540	BUMN	2014	2019	Lainnya
168	Pembangunan PLTP Arjuno 2x55 MW (FTP2) *	2.560	Swasta	2015	2020	Lainnya
169	Pembangunan PLTP Ijen 2x55 MW (FTP2) *	2.560	Swasta	2014	2019	Lainnya
170	Pembangunan PLTP Iyang Argopuro 55 MW (FTP2) *	1.280	Swasta	2015	2019	Lainnya
171	Pembangunan PLTP Wilis/Ngebel 3x55 MW (FTP2) *	3.840	Swasta	2014	2020	Lainnya
172	Pembangunan PLTU Madura 2x200 MW (FTP2) *	4.660	Swasta	2014	2017	Lainnya
173	Pembangunan PLTU Tanjung Awar-awar 2x350 MW (FTP 1) *	5.380	BUMN	2008	2013	Lamongan

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
174	Pembangunan PLTA Jatigede 2x55 MW (Usulan Revisi FTP2) *	1.730	Swasta	2014	2016	Majalengka
175	Pembangunan Transmisi Listrik di Banten sampai 2015 (1432 kms) *	7.200	BUMN	2012	2021	Lainnya
176	Pembangunan Transmisi Listrik di Jakarta sampai 2021 (975 kms) *	7.180	BUMN	2012	2021	Lainnya
177	Pembangunan Transmisi Listrik di Jawa Barat sampai 2021 (4740 kms) *	8.235	BUMN	2012	2021	Lainnya
178	Pembangunan Transmisi Listrik di Jawa Tengah dan DIY sampai 2021 (1838 kms) *	4.452	BUMN	2012	2021	Lainnya
179	Pembangunan Transmisi Listrik di Jawa Timur sampai 2021 (2195 kms) *	4.317	BUMN	2012	2021	Lainnya
180	Pembangunan PLTP Ungaran 55 MW unit 3 (FTP2) *	1.280	Swasta	2014	2018	Semarang
181	Pembangunan PLTP Ungaran Unit 1 dan 2 (85 MW) *	1.980	Swasta	2014	2019	Semarang
182	Pembangunan PLTU Jawa Tengah 2x1000 MW *	36.000	KPS	2013	2018	Jabodetabek Area
183	Pembangunan PLTU Pelabuhan Ratu 3x350 MW (FTP 1) *	4.400	BUMN	2007	2013	Sukabumi
184	Pembangunan PLTP Cisolok - Cisukarame 50 MW	1.160	Swasta	2015	2019	Sukabumi

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	(FTP2) *					
185	Pipa distribusi jalur Muara Tawar - Muara Bekasi	508	BUMN	2010	2015	Bekasi
186	Pembangunan PLTU Cilacap Ekspansi 1x600 MW	7.150	Swasta	2013	2016	Cilacap
187	Pembangunan Rajamandala Hydroelectric Power Plant 47 MW	685	Swasta	2013	2016	Jabodetabek Area
188	Pembangunan PLTU Lontar Ekspansi 1x315 MW	3.670	BUMN	2014	2017	Lainnya
189	Pembangunan PLTP Gunung Ciremai 2x55 MW (FTP2)	2.560	Swasta	2014	2019	Lainnya
190	Pembangunan PLTU Jawa-1 1x1000 MW (Usulan Revisi FTP2)	15.000	Swasta	2014	2017	Lainnya
191	Pembangunan PLTU Jawa-3 2x660 MW (Usulan Revisi FTP2)	16.300	Swasta	2014	2018	Lainnya
192	Pembangunan PLTU Jawa-4 2x1000 MW (Usulan Revisi FTP2)	30.000	Swasta	2014	2020	Lainnya
193	Pembangunan PLTU Jawa-5 2x1000 MW (Usulan Revisi FTP2)	30.000	Swasta	2014	2019	Lainnya
194	Pembangunan PLTU Jawa-6 2x1000 MW (Usulan Revisi FTP2)	30.000	BUMN	2015	2021	Lainnya
195	Pembangunan PLTP Dieng 2x55 MW	2.560	Swasta	2015	2020	Lainnya
196	Pembangunan PLTP Gunung Lawu 3x55 MW	3.840	Swasta	2015	2020	Lainnya
197	Pembangunan PLTP Umbul Telomoyo	1.280	Swasta	2014	2019	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	1x55 MW (FTP2)					
198	Pembangunan PLTU Kendal (2x1000 MW)	29.000	KPS/ Swasta	2014	2018	Lainnya
199	Pembangunan PLTA Karang Kates 2x50 MW	1.455	BUMN	2014	2019	Lainnya
200	Pembangunan PLTGU Jawa-1 1x750 MW	6.550	BUMN	2014	2017	Lainnya
201	Pembangunan PLTGU Jawa-2 1x750 MW	6.550	BUMN	2018	2021	Lainnya
202	Pembangunan PLTGU Peaker Grati 450 MW	3.930	BUMN	2013	2016	Lainnya
203	Pipa Distribusi Jalur Bojonegara - Cimanggis	1.974	BUMN	2009	2016	Lainnya
204	Jawa-Bali Crossing 500 kV	4.000	BUMN	2013	2017	Lainnya
205	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Banten sampai 2021 (6541 MVA)	3.725	BUMN	2012	2015	Lainnya
206	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Jakarta sampai 2021 (14755 MVA)	12.513	BUMN	2012	2021	Lainnya
207	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Jawa Barat sampai 2021 (24640 MVA)	20.768	BUMN	2012	2021	Lainnya
208	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Jawa Tengah dan DIY sampai 2021 (14587 MVA)	5.568	BUMN	2012	2021	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
209	Pembangunan Gardu Induk/Trafo di Jawa Timur sampai 2021 (15.000 MVA)	6.024	BUMN	2012	2021	Lainnya
210	Pembangunan Jaringan Interkoneksi Sumatera-Jawa (HVDC)	25.160	BUMN	2014	2018	Jabodetabek Area
211	Pembangunan PLTP Cisolok - Cisukarame 2x55 MW	2.560	Swasta	2015	2020	Sukabumi
212	Pembangunan Jaringan Backbone Serat Optik di Koridor Jawa	30**	BUMN	2012	2015	Nasional
213	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Jakarta	15	APBN	2017	2017	DKI Jakarta
214	Pembangunan Fasilitas Penunjang di Pelabuhan Cilamaya (Logistics Park)	5.800	Swasta	2015	2018	Jabodetabek Area
215	Penerapan dan Pengembangan Sistem Indonesia Logistik (INALOG) Tahap - 1	2	APBN	2014	2014	Nasional
216	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Semarang	15	APBN	2016	2016	Semarang
217	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Surabaya	15	APBN	2017	2017	Surabaya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
-----	-------------	------------------------------	-------------	---------------	-----------------	-----

* Terdaftar Dalam Lampiran Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011

** Angka Perkiraan KP3EI

Tabel Kegiatan Ekonomi MP3EI Koridor Ekonomi Jawa

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
Kegiatan Ekonomi Utama - Alutsista						
1	Peningkatan kemampuan dan kapasitas produksi	381	BUMN	2012	2015	Bandung
2	Peningkatan kemampuan dan kapasitas produksi	989	BUMN	2011	2015	Bandung
3	Pengembangan Energetic Material Centre	286	BUMN	2010	2011	Subang
4	Pembangunan Pabrik Pentolite Booster	39	BUMN	2009	2012	Subang
Kegiatan Ekonomi Utama - Makanan Minuman						
5	Perluasan pabrik pengolahan dan pembuatan makanan & minuman	100	Swasta	2013	2015	Bandung
6	Pengembangan industri pengolahan roti dan sejenisnya	81	Swasta	2010	2014	Bekasi
7	Perluasan pabrik pengolahan dan pembuatan	50	Swasta	2011	2012	Bekasi

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	makanan dan minuman dan sentra pendukungnya					
8	Pengembangan Industri Pembuatan Produk Turunan CPO dan Produk Kemasan	2.924	Swasta	2011	2014	Bekasi
9	Pembangunan pabrik minuman	410	Swasta	2012	2014	Bogor
10	Pengembangan industri pembuatan tepung terigu	168	Swasta	2011	2014	Cilegon
11	Pengembangan industri pembuatan tepung udang	207	Swasta	2011	2014	Cilegon
12	Pengembangan industri tepung terigu	288	Swasta	2009	2011	Cilegon
13	Pengembangan industri pembuatan tepung terigu	682	Swasta	2011	2014	Cilegon
14	Pengembangan industri bumbu masak dan penyedap masakan	124	Swasta	2011	2013	Depok
15	Pembangunan Pabrik Pengolahan Kakao	1.193	Swasta	2013	2015	Gresik
16	Pengembangan industri susu	90	Swasta	2011	2013	Karawang
17	Pembangunan Pabrik untuk Meningkatkan Jumlah dan	150	Swasta	2010	2012	Karawang

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Ragam Produksi dari Produk Bumbu					
18	Perluasan pabrik untuk meningkatkan jumlah dan ragam produksi dari produk susu	1.320	Swasta	2010	2013	Karawang
19	Pengembangan industri pembuatan minuman ringan	33	Swasta	2011	2013	Karawang
20	Perluasan Pabrik Roti dan sejenisnya	238	Swasta	2014	2015	Karawang
21	Pengembangan industri bumbu masak dan penyedap masakan	158	Swasta	2011	2013	Mojokerto
22	Pabrik Krimer Nabati	218	Swasta	2009	2012	Mojokerto
23	Pengembangan industri minuman ringan tidak beralkohol (soft drink)	284	Swasta	2011	2014	Pasuruan
24	Pembangunan Pabrik Untuk Meningkatkan Jumlah Produksi Susu Kental manis dan Susu Cair	882	Swasta	2009	2013	Pasuruan
25	Perkebunan tebu dan industri gula	270	Swasta	2010	2014	Pati
26	Pembangunan Pabrik Bumbu	130	Swasta	2011	2013	Purwakarta

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
27	Pembangunan Pabrik Saus dan Sambal	24	Swasta	2011	2012	Semarang
28	Perluasan pabrik pengolahan dan pembuatan minuman	300	Swasta	2011	2013	Semarang
29	Pengembangan industri pengolahan coklat	2.912	Swasta	2011	2014	Serang
30	Pengembangan industri pembuatan tepung terigu	48	Swasta	2011	2013	Sidoarjo
31	Perluasan pabrik pengolahan dan pembuatan olahan Kakao	800	Swasta	2010	2012	Tangerang
32	Pembangunan Pabrik Mie Instan	208	Swasta	2011	2013	Tangerang
33	Pembangunan Pabrik Makanan Ringan	300	Swasta	2011	2013	Tangerang
34	Perluasan pabrik pengolahan dan pembuatan makanan yang berbasis jagung	50	Swasta	2012	2015	Tangerang
Kegiatan Ekonomi Utama - Peralatan Transportasi						
35	Pengembangan industri perakitan dan koroseri kendaraan bermotor R-4 atau lebih	35	Swasta	2011	2014	Bekasi

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
36	Pendirian pabrik untuk Industri kendaraan bermotor R-2 dan R-3 serta perdagangan besar	482	Swasta	2011	2013	Bekasi
37	Pendirian pabrik untuk industri perlengkapan dan komponen kendaraan bermotor R-4 atau lebih	87	Swasta	2011	2013	Bekasi
38	Pembangunan pabrik baru	1.300	Swasta	2011	2012	Bekasi
39	Perluasan pabrik untuk Industri komponen kendaraan bermotor- Sektor Kend. Bermotor	5	Swasta	2011	2014	Bekasi
40	Pembangunan Pabrik Ban R-4 Tahap 2	11.000	Swasta	2014	2018	Bekasi
41	Pengembangan industri perakitan dan koroseri kendaraan bermotor R-4 atau lebih	40	Swasta	2011	2014	Bekasi
42	Pengembangan/ Perluasan pembuatan kendaraan bermotor R4	7.040	Swasta	2011	2013	Bekasi
43	Pendirian pabrik Industri perlengkapan dan komponen kendaraan	217	Swasta	2011	2013	Bekasi

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	bermotor R-4 atau lebih serta sepeda motor					
44	Pengembangan industri perakitan dan koroseri kendaraan bermotor R-4 atau lebih	40	Swasta	2011	2014	Bogor
45	Perluasan pabrik industri kendaraan bermotor roda empat atau lebih serta perlengkapan dan komponennya	1.230	Swasta	2011	2013	Bogor
46	Perluasan pabrik untuk Industri karoseri kendaraan bermotor R-4 atau lebih serta komponennya	312	Swasta	2011	2014	DKI Jakarta
47	Pembangunan pabrik baru	2.100	Swasta	2011	2012	Karawang
48	Pendirian pabrik untuk Industri perlengkapan kendaraan bermotor R-2, R-3, dan R-4 atau lebih	1.500	Swasta	2011	2013	Karawang
49	Pembangunan pabrik untuk meningkatkan jumlah dan ragam produksi dari excavator, dump body dan ultra large	2.003	Swasta	2011	2013	Karawang

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
50	Pembangunan pabrik baru	3.100	Swasta	2012	2014	Karawang
51	Perluasan pabrik	150	Swasta	2012	2014	Karawang
52	Pengembangan industri perakitan dan koroseri kendaraan bermotor R-4 atau lebih	36	Swasta	2011	2014	Karawang
53	Perluasan pabrik komponen dan perakitan alat besar	1.000	Swasta	2012	2013	Karawang
54	Perluasan pabrik dengan penambahan mesin tempa panas dan mesin-mesin pemanas	1.500	Swasta	2011	2012	Karawang
55	Pengembangan industri perlengkapan dan komponen sepeda motor dan sejenisnya	447	Swasta	2011	2013	Karawang
56	Pembangunan pabrik baru	4.000	Swasta	2011	2013	Karawang
57	Pengembangan Pabrik	4.600	Swasta	2011	2013	Karawang
58	Perluasan pabrik patria untuk medium vessel	100	Swasta	2011	2013	Karawang
59	Pengembangan industri pembuatan ban luar dan ban dalam	2.456	Swasta	2011	2013	Tangerang

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
60	Pengembangan industri mobil listrik (Low Cost Green car)	107	Swasta	2012	-	Gresik
Kegiatan Ekonomi Utama - Perkapalan						
61	Pembuatan galangan kapal	147	Swasta	2013	2018	DKI Jakarta
62	Pembangunan galangan kapal	400	BUMN	2011	2013	Lamongan
63	Pembangunan galangan kapal reparasi dan pembuatan kapal baru	400	Swasta	2007	2019	Lamongan
64	Peningkatan kemampuan dan kapasitas produksi	335	BUMN	2012	2015	Surabaya
Kegiatan Ekonomi Utama - Tekstil						
65	Pengembangan industri pemintalan benang dan perajutan tekstil	83	Swasta	2011	2014	Bandung
66	Pengembangan industri pertenunan	57	Swasta	2011	2013	Bogor
67	Pengembangan industri perajutan tekstil	29	Swasta	2011	2013	Cimahi
68	Pengembangan industri pencelupan dan penyempurnaan tekstil	144	Swasta	2011	2013	Cimahi
69	Pengembangan industri serat/benang	26	Swasta	2011	2013	Karang Anyar
70	Pengembangan industri	27	Swasta	2011	2013	Karang Anyar

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	pertenunan					
71	Pengembangan produk daur ulang polyester chip	402	Swasta	2011	2012	Karawang
72	Pengembangan industri pemintalan benang	30	Swasta	2011	2013	Karawang
73	Pengembangan Industri pakaian jadi dan tekstil	45	Swasta	2011	2014	Majalengka
74	Industri kimia dasar dan serat buatan serta PLTU	1.620	Swasta	2010	2013	Purwakarta
75	Pengembangan Industri Serat sintesis untuk tekstil (polyester)	1.440	Swasta	2010	2013	Purwakarta
76	Pengembangan industri serat sintesis untuk tekstil (serat stapel rayon)	1.700	Swasta	2010	2013	Purwakarta
77	Pengembangan Industri pakaian jadi dan tekstil	100	Swasta	2011	2014	Subang
78	Continuous Polymerization Plant (CP Plant) dan Polyfibre Plant	540	Swasta	2011	2014	Subang
79	Pengembangan Spinning dan Garment	880	Swasta	2009	2013	Sukoharjo
80	Pengembangan industri pencelupan kain	23	Swasta	2011	2013	Tangerang

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
81	Pembangunan garment	1.000	Swasta	2014	-	Wonogiri
82	Pengembangan industri tekstil	28.000	Swasta	2014	-	Wonogiri
83	Pembangunan Industri Kain/Benang Celup	72	Swasta	-	-	Pasuruan
Kegiatan Ekonomi Utama - Telematika						
84	Pengembangan Bandung Techno Park	100	Swasta	2011	2012	Bandung
85	Pembangunan animation center sebagai pusat riset dan pengembangan industri animasi nasional.	68	Swasta	2011	2014	Cimahi
Kegiatan Ekonomi Utama - Besi Baja						
86	Pengembangan industri baja, perdagangan	260	Swasta	2011	2013	Bekasi
87	Pengembangan industri besi dan baja dasar	349	Swasta	2011	2013	DKI Jakarta
88	Pengembangan industri besi dan baja dasar	205	Swasta	2011	2014	Karawang
89	Pengembangan industri besi dan baja dasar	652	Swasta	2011	2014	Karawang
90	Pembangunan Pabrik	5.400	Swasta	2010	-	Kulon Progo
91	Pengembangan industri besi dan baja dasar	70	Swasta	2011	2013	Sukabumi
92	Pengembangan industri besi dan baja dasar	16	Swasta	2011	2013	Surabaya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
93	Pengembangan (ekspansi) industri besi dan baja dasar	300	Swasta	2011	2013	Surabaya
Kegiatan Ekonomi Utama - Migas						
94	Pembangunan Floating Storage Regasification Unit (FSRU) Jawa Barat	550	BUMN	2010	2012	Bekasi
95	Revitalisasi pabrik PT Pupuk Kujang 1C	6.300	BUMN	2014	2016	Bojonegoro
96	Pembangunan RFCC (Residual Fluidized Catalitic Cracking) di Refinery Unit 4 Cilacap	8.385	BUMN	2012	2014	Cilacap
97	Pembangunan proyek Langit Biru Cilacap (PLBC)	3.042	BUMN	2011	2014	Cilacap
98	Peningkatan kapasitas pabrik Olefins dari dari 600.000 ton per tahun menjadi 1.000.000 ton per tahun	2.700	Swasta	2013	2015	Cilegon
99	Pembangunan kilang minyak kapasitas 300.000 BPD (barrel per hari)	63.000	Swasta	2015	2020	Cilegon
100	Pembangunan terminal LPG Banten dengan kapasitas 1.000.000 ton /tahun	1.800	Swasta	2011	2013	Cilegon

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
101	Proyek pembangunan industri Butadiene dan Butene 1	1.250	Swasta	2011	2013	Cilegon
102	Pembangunan Pabrik SAP (Superabsorben Polymers) dan perluasan Pabrik AA (Acrylic Acid)	2.988	Swasta	2011	2013	Cilegon
103	Pembangunan terminal LPG Banten	340	BUMN	2011	2012	Cilegon
104	Proyek Naphtha Craker dan proyek turunan	45.000	Swasta	2011	2016	Cilegon
105	Relokasi Depot LPG Tanjung Priok	283	BUMN	2011	2015	DKI Jakarta
106	Pembangunan pabrik amoniak urea II	7.200	Swasta	2010	2015	Gresik
107	Proyek EPC Pabrik Asam Fosfat	1.800	Swasta	2010	2014	Gresik
108	Pembangunan SPM (Single Point Mooring) Balongan	200	BUMN	2012	2012	Indramayu
109	Pembangunan kilang polypropilene di Refinery Unit 6 Balongan	2.000	BUMN	2012	2014	Indramayu
110	Pabrik bio ethanol	438	BUMN	2011	2013	Mojokerto
111	Pembangunan fasilitas penyimpanan dan regasifikasi	1.500	BUMN	-	-	Semarang

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	unit di Tambak Lorok-Semarang					
112	Pembangunan Kilang Minyak Jawa Timur	40.000	BUMN	2011	2017	Tuban
Kegiatan Ekonomi Utama - Pariwisata						
113	Pengembangan Kawasan Wisata Kenjeran Jawa Timur - Pembangunan theme park, entertainment centre	3.500	APBN	2011	2017	Surabaya
Kegiatan Ekonomi Lainnya - Semen						
114	Pembangunan pabrik semen	2.900	Swasta	2011	2014	Banyumas
115	Proyek Pembangunan Semen Tuban IV	3.200	BUMN	2011	2012	Tuban
116	Pembangunan pabrik semen	5.760	Swasta	2014	-	Wonogiri
117	Pembangunan pabrik semen	6.800	Swasta	2013	2015	Lebak
Kegiatan Ekonomi Utama - Tembaga						
118	Pembangunan industri atau pabrik kuningan berbahan dasar tembaga (brown mill) tahap awal	1.000	Swasta	2015	2017	Gresik
119	Pengembangan industri atau pabrik kuningan berbahan dasar tembaga (brown mill) tahap II	900	Swasta	2017	2019	Gresik

Tabel Proyek SDM dan IPTEK Koridor Ekonomi Jawa

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
1	Pembangunan Politeknik Maritim Negeri Semarang	71,50	2012	2013
2	Pembangunan Politeknik Negeri Madura	35,00	2013	2013
3	Pembangunan Politeknik Negeri Subang	27,50	2013	2014
4	Pembangunan Politeknik Negeri Madiun	30,00	2013	2014
5	Pembangunan Politeknik Negeri Banyuwangi	25,00	2014	2014
6	Pembangunan Akademi Komunitas Ponorogo	11,40	2012	2013
7	Pembangunan Akademi Komunitas Pacitan	14,31	2012	2013
8	Pembangunan Akademi Komunitas Sumenep	12,10	2012	2013
9	Pembangunan Akademi Komunitas Lamongan	5,71	2012	2013
10	Pembangunan Akademi Komunitas Temanggung	11,76	2012	2013
11	Pembangunan Akademi Komunitas Situbondo	10,82	2012	2013
12	Pembangunan Akademi Komunitas Sidoarjo	13,13	2012	2013
13	Pembangunan Akademi Komunitas Nganjuk	10,82	2012	2013
14	Pembangunan Akademi Komunitas Cianjur	5,39	2012	2013
15	Pembangunan Akademi Komunitas Blitar	11,74	2012	2013
16	Pembangunan Akademi Komunitas Bojonegoro	14,11	2012	2013
17	Pembangunan Akademi Komunitas Jepara	5,39	2012	2013
18	Pembangunan Akademi Komunitas Tuban	9,03	2012	2013

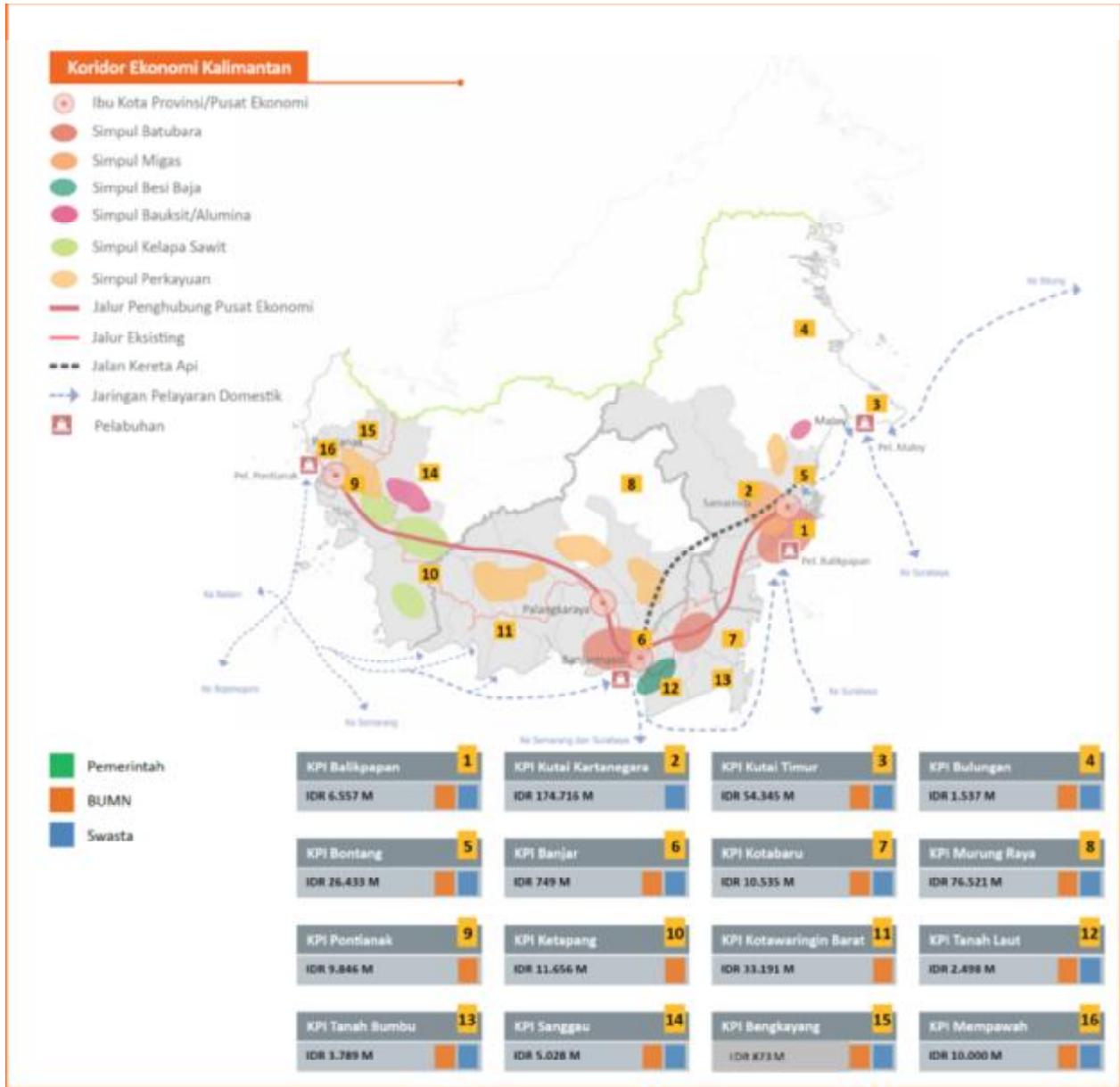
No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
19	Pembangunan Akademi Komunitas Karawang	9,10	2012	2013
20	Penguatan Sarana dan Prasarana Institut Pertanian Bogor	245,21	2011	2013
21	Penguatan Sarana dan Prasarana Institut Seni Indonesia Surakarta	81,08	2011	2013
22	Penguatan Sarana dan Prasarana Institut Seni Indonesia Yogyakarta	126,30	2011	2013
23	Penguatan Sarana dan Prasarana Institut Teknologi Bandung	427,50	2011	2013
24	Penguatan Sarana dan Prasarana Institut Teknologi Sepuluh Nopember	460,84	2011	2013
25	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Elektronika Negeri Surabaya	166,08	2011	2013
26	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Manufaktur Negeri Bandung	40,34	2011	2013
27	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Maritim	12,42	2012	2012
28	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Bandung	58,15	2011	2013
29	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Jakarta	112,00	2011	2013
30	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Jember	118,29	2011	2013
31	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Malang	260,00	2011	2013
32	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Media Kreatif	134,75	2011	2013
33	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Semarang	136,75	2011	2013
34	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya	83,50	2011	2013
35	Penguatan Sarana dan Prasarana Sekolah Tinggi Seni Indonesia Bandung	23,16	2011	2013

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
36	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Airlangga	236,00	2011	2013
37	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Brawijaya	259,60	2011	2013
38	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Diponegoro	139,50	2011	2013
39	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Gadjah Mada	222,00	2011	2013
40	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Indonesia	380,00	2011	2013
41	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Jember	203,00	2011	2013
42	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Jenderal Soedirman	228,60	2011	2013
43	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Jakarta	206,51	2011	2013
44	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Malang	118,00	2011	2013
45	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Semarang	428,33	2011	2013
46	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Surabaya	540,00	2011	2013
47	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Yogyakarta	266,00	2011	2013
48	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Padjadjaran	211,41	2011	2013
49	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Pendidikan Indonesia	93,50	2011	2013
50	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Sebelas Maret	265,98	2011	2013
51	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Sultan Ageng Tirtayasa	80,79	2011	2013
52	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Terbuka	36,26	2011	2013
53	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Trunojoyo	497,00	2011	2013
54	Pendidikan Menengah Kejuruan Kehutanan sebanyak 1.440 siswa	8,73	2012	2013

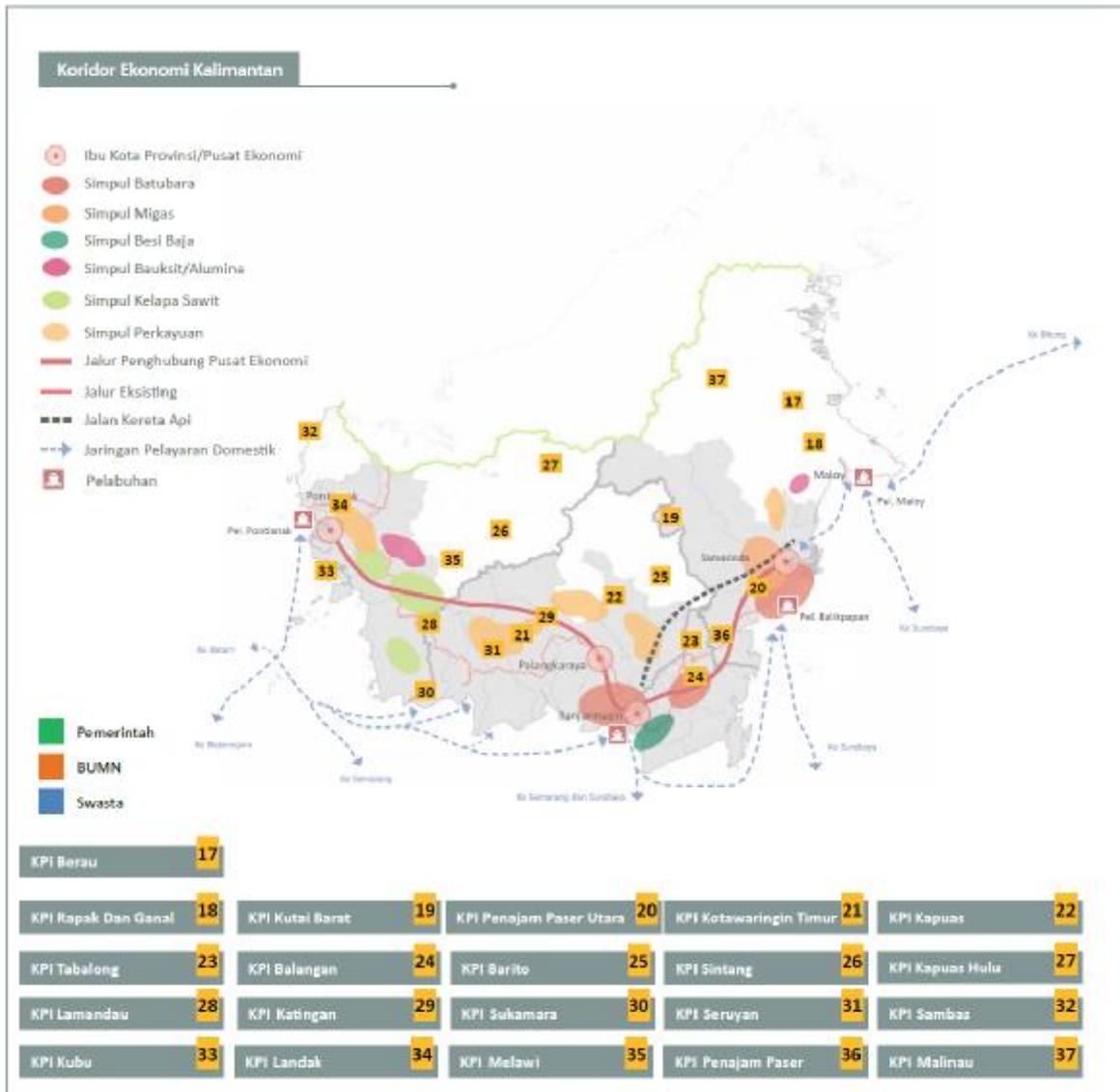
No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
55	Pengawasan Konservasi Mineral dan Batubara	0,11	2013	2013
56	Pengawasan Teknis Pertambangan Mineral dan Batubara	0,11	2013	2013
57	Laboratorium Pengujian Migas (Cepu/Luar Cepu)	0,11	2013	2013
58	Insentif PKPP	37,50	-	-
59	Penelitian Prioritas Nasional yang Mendukung MP3EI	8,33	-	-
60	Insentif Riset Sinas	16,67	-	-
61	Pembangunan NARC	2.800,00	-	-
62	Tersusunnya pengembangan model SIDA dan Laporan	0,40	2013	2013
63	Asesmen Akreditasi, Asesmen Reakreditasi dan Asesmen Surveilans Pranata Litbang	0,39	2013	2013
64	Publikasi 70% dari 12 Output Pusat Unggulan Iptek	1,80	2013	2013
65	Publikasi 85% dari 12 Output Pusat Unggulan Iptek	1,10	2013	2013
66	Penerapan SIDA	1,57	2013	2013
67	Diseminasi Teknologi Peningkatan Kapasitas Iptek	2,80	2013	2013
68	Peningkatan Kapasitas Masyarakat terhadap Iptek dan terdiseminasi Teknologi	0,40	2013	2013
69	Penguatan SIDA	21,07	-	-
70	Terbentuknya sentra HKI	0,89	2013	2013
71	Menguatnya Sentra HKI	0,22	2013	2013

II. KORIDOR EKONOMI KALIMANTAN

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Kalimantan



Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Potensial Koridor Ekonomi Kalimantan



Tabel Aglomerasi Indikasi Investasi Koridor Ekonomi Kalimantan

No	KPI	Kegiatan	Pelaku	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
KPI PRIORITAS					
1	Balikpapan	Perkayuan	Swasta	557	Bandara, Energi, Pelabuhan, Jalan, Sumber Daya Air
		Migas	BUMN	6.000	
2	Kutai Kartanegara	Perkayuan	Swasta	25.990	Bandara, Energi, Pelabuhan, Jalan
		Kelapa Sawit	Swasta	103	
		Migas	Swasta	148.000	
		Pariwisata	Swasta	100	
		Batubara	Swasta	523	
3	Kutai Timur	Batubara	Swasta	41.410	Pelabuhan, Kereta Api, Sumber Daya Air
		Perkayuan	Swasta	1.177	
			BUMN	-	
		Kelapa Sawit	Swasta	1.257	
Kegiatan Ekonomi Lainnya (Pupuk)	Swasta	10.500			
4	Bulungan	Perkayuan	Swasta	13	Bandara, Energi
		Kelapa Sawit	Swasta	540	
		Pertanian Pangan	Swasta	655	
		Migas	BUMN	330	
5	Bontang	Tembaga	Swasta	12.000	Jalan
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Pupuk, Industri Kimia Dasar)	Swasta	8.333	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Pupuk,	BUMN	6.100	

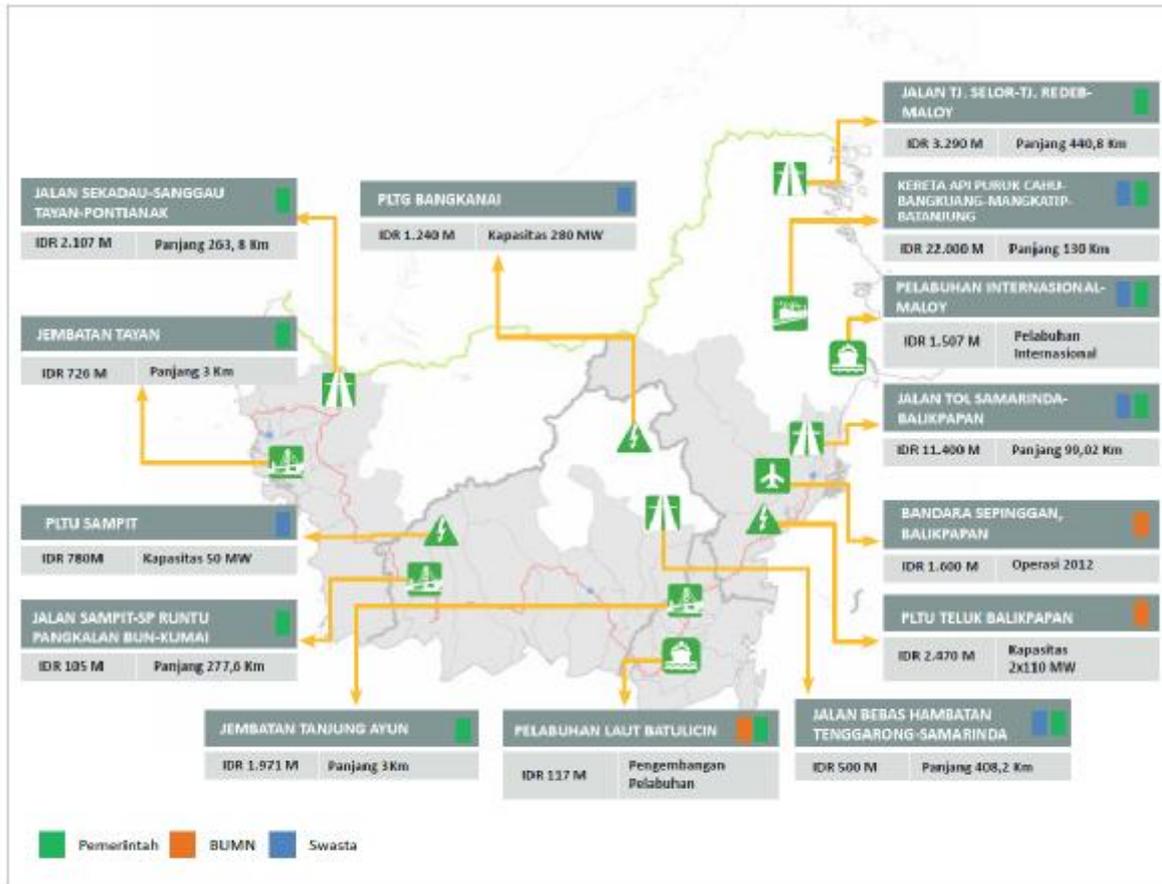
No	KPI	Kegiatan	Pelaku	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
		Industri Kimia Dasar)			
6	Banjar	Perkayuan	Swasta	685	Bandara, Pelabuhan, Jalan, Sumber Daya Air
			BUMN	-	
		Kelapa Sawit	Swasta	64	
7	Kotabaru	Perkayuan	BUMN	166	Bandara, Pelabuhan, Jalan, Energi, Sumber Daya Air
		Batubara	Swasta	6.440	
		Besi Baja	Swasta	1.200	
		Kelapa Sawit	Swasta	2.688	
		Karet	Swasta	42	
8	Murung Raya	Batubara	Swasta	76.500	Energi
		Kelapa Sawit	BUMN	21	
9	Pontianak	Perkayuan	Swasta	453	Jalan, Pelabuhan, Energi, Sumber Daya Air
		Kelapa Sawit	Swasta	1.288	
		Pertanian Pangan	Swasta	105	
		Migas	Swasta	8.000	
10	Ketapang	Perkayuan	Swasta	3.991	Pelabuhan, Jalan, Energi
		Kelapa Sawit	Swasta	445	
		Bauksit	Swasta	7.220	
11	Kotawaringin Barat	Perkayuan	Swasta	893	Jalan, Energi
		Kelapa Sawit	Swasta	798	
		Besi Baja	Swasta	31.500	
12	Tanah Laut	Besi Baja	Swasta	1.600	Pelabuhan, Bandara, Energi, Jalan
		Batubara	Swasta	1.118	
		Perkayuan	Swasta	126	
		Kelapa Sawit	BUMN	25	
13	Tanah Bumbu	Perkayuan	Swasta	365	Pelabuhan, Jalan, Sumber Daya Air
		Besi Baja	Swasta	3.281	
			BUMN	-	
		Batubara	Swasta	100	

No	KPI	Kegiatan	Pelaku	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
		Kelapa Sawit	BUMN	44	
14	Sanggau	Kelapa Sawit	Swasta	528	Jalan
		Bauksit	BUMN	4.500	
15	Bengkayang	Kelapa Sawit	Swasta	23	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Mangan)	Swasta	850	
16	Mempawah	Bauksit	BUMN	10.000	Pelabuhan
KPI POTENSIAL					
17	Berau	Perkayuan	Swasta	7.312	Jalan, Bandara
		Kelapa Sawit		90	
		Batubara		22.000	
		Pariwisata		-	
18	Rapak Ganal dan	Migas	Swasta	70.000	Pelabuhan, Sumber Daya Air
19	Kutai Barat	Perkayuan	Swasta	66	Pelabuhan, Bandara, Energi
		Kelapa Sawit		337	
20	Penajam Paser Utara	Migas	BUMN	4.400	-
21	Kotawaringin Timur	Kelapa Sawit	Swasta	687	Pelabuhan, Jalan, Energi, Sumber Daya Air
		Perkayuan		280	
22	Kapuas	Kelapa Sawit	Swasta	1.015	Pelabuhan, Bandara, Sumber Daya Air, Jalan, Energi
		Perkayuan		4.766	
		Pertanian Pangan		900	
23	Tabalong	Batubara	Swasta	5.400	Energi
24	Balangan	Batubara	Swasta	360	Sumber Daya Air
25	Barito	Batubara	Swasta	2.160	Energi
		Kelapa Sawit		330	
26	Sintang	Perkayuan	Swasta	179	Bandara

No	KPI	Kegiatan	Pelaku	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
		Karet	BUMN	141	
27	Kapuas Hulu	Kelapa Sawit	Swasta	4.476	Bandara
28	Lamandau	Kelapa Sawit	Swasta	330	
29	Katingan	Kelapa Sawit	Swasta	86	Bandara, Energi
30	Sukamara	Perkayuan	Swasta	350	Jalan
		Kelapa Sawit		97	
31	Seruyan	Kelapa Sawit	Swasta	58	-
		Pariwisata		-	
32	Sambas	Kelapa Sawit	Swasta	99	Energi
		Perkayuan	BUMN	213	
33	Kubu	Kelapa Sawit	Swasta	206	Bandara
34	Landak	Kelapa Sawit	BUMN	247	-
		Perkayuan	Swasta	94	
35	Melawi	Kelapa Sawit	Swasta	175	-
		Perkayuan		376	
36	Penajam Paser	Kelapa Sawit	Swasta	301	-
37	Malinau	-	-	-	-

* *Infrastruktur yang sangat dibutuhkan untuk mendukung kegiatan investasi KPI (lihat Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Kalimantan)*

Peta Infrastruktur Utama Koridor Ekonomi Kalimantan



Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Kalimantan

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
1	Pengembangan Bandara Samarinda Baru *	1.200	Campuran (APBN APBD Swasta)	2011	2015	Kutai Kartanegara
2	Pengembangan Terminal Bandara Supadio *	1.697	BUMN	2011	2017	Mempawah
3	Pengembangan Bandara Internasional Sepinggan Balikpapan *	1.600	BUMN	2011	2014	Balikpapan

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
4	Pembangunan Bandara Tebelian Kabupaten Sintang	172	APBN	2011	2014	Sintang
5	Pengembangan Bandara Juwata-Tarakan	400	APBN	2012	2015	Bulungan
6	Pengembangan Bandara Tanjung Harapan, Bulungan	300	Pemerintah (APBN - APBD)	2012	2015	Bulungan
7	Pengembangan Bandara Bontang	400	Campuran (APBN - APBD - Swasta)	2012	2016	Bontang
8	Pembangunan Bandara Tana Paser	400	Pemerintah (APBN - APBD)	2013	2016	Paser
9	Bandara Kalimantan	460	APBD	2011	2012	Berau
10	Pengembangan Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin	250	BUMN	2013	2016	Banjar
11	Pengembangan Pelabuhan Laut Batanjung, Teluk Segintung dan Pelabuhan Kumai *	1.500	Campuran (BUMN-APBD-APBN)	2015	2020	Sukamara
12	Pembangunan Pelabuhan Internasional Maloy *	1.507	Campuran (Swasta-APBN-APBD)	2013	2017	Kutai Timur
13	Pengembangan Pelabuhan Teluk Melano (Teluk Batang) *	432	APBN	2015	2017	Ketapang
14	Pengembangan Pelabuhan Pontianak *	116	BUMN	2014	2015	Pontianak

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
15	Pengembangan Pelabuhan Pelabuhan Pelaihari *	460	Campuran (APBN-BUMN)	2014	2015	Tanah Laut
16	Pengembangan Pelabuhan Trisakti Banjarmasin *	350	BUMN	2010	2013	Banjar
17	Pengembangan Pangkalan Bun *	178	APBN	2015	2017	Kotawaringin Barat
18	Pengembangan Pelabuhan Tongkang Bangkuang *	176	BUMN	2015	2017	Kotawaringin Barat
19	Pengembangan Pelabuhan Internasional Balikpapan (Terminal Peti Kemas Kariangau) *	713	Pemerintah (APBN - APBD)	2008	2012	Balikpapan
20	Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Penajam Pasir Kuala Semboja (Kariangau) *	150	APBN	2015	2018	Balikpapan
21	Pengembangan Pelabuhan Tanah Grogot *	163	APBN	2015	2017	Paser
22	Pengembangan Pelabuhan Samarinda *	800	Campuran (APBN - BUMN)	2014	2016	Kutai Kartanegara
23	Pengembangan Pelabuhan Tarakan *	500	Campuran (APBN - BUMN)	2013	2015	Bulungan
24	Pengembangan Pelabuhan Tongkang Tanjung Isuy *	176	APBN	2015	2017	Kutai Kartanegara
25	Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan	1.350	Swasta	2010	2016	Kutai Timur

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	sebagai pendukung Integrated Mining Development MEC Coal Project *					
26	Pengembangan Pelabuhan Bagendang *	62	BUMN	2010	2014	Kota waringin Timur
27	Pengembangan Pelabuhan Bumiharjo	11	BUMN	2010	2011	Kota waringin Barat
28	Pengembangan Pelabuhan Laut Batulicin	117	Campuran (APBN - BUMN)	2011	2013	Tanah Bumbu
29	Pengembangan Terminal Peti Kemas Palaran	640	Campuran (APBN - BUMN)	2014	2020	Kutai Karta negara
30	Pengembangan Pelabuhan Internasional Temajo (Sei Kuyit)	5.000	Campuran (APBN-APBD-BUMN)	2014	2017	Mempawah
31	Pembangunan Pelabuhan Seibuku (sebuku)	106	APBN	2015	2017	Kotabaru
32	Pengembangan Pelabuhan Nunukan	200	Pemerintah (APBN - APBD)	2015	2017	Malinau
33	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan/ Ferry Tarakan	200	Pemerintah (APBN - APBD)	2015	2017	Bulungan
34	Pelabuhan Kuala Samboja	300	Pemerintah (APBN - APBD)	2015	2017	Kutai Kerta negara
35	Pembangunan Rel Kereta Api Puruk Cahu - Bangkuang - Mangkatip - Bantanjung *	22.000	KPS	2015	2020	Barito

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
36	Pembangunan Rel Kereta Api Muara Wahau, Bengalon, Sangata *	9.100	Swasta	2010	2016	Sanggatta
37	Pembangunan Rel Kereta Api di Kotim dengan Outlet Bagendang	5.000	Swasta	2015	2020	Kota waringin Timur
38	Pembangunan Rel Kereta Api Tabang - Lb. Tutung	10.000	BUMD	2015	2020	Sanggatta
39	Pembangunan Rel Kereta Api Kutai Barat - Balikpapan	24.000	Swasta	2015	2025	Kutai Barat
40	Pembangunan Tol Samarinda - Balikpapan *	11.400	Campuran (APBN-APBD -Swasta)	2014	2025	Balikpapan
41	Pembangunan Jembatan Pulau Balang *	2.000	Pemerintah (APBN - APBD)	2013	2016	Balikpapan
42	Pembangunan Jembatan Tayan *	726	APBN	2011	2014	Sanggau
43	Penanganan Jalan Tj. Selor - Tj. Redeb - Maloy*	3.290	APBN	2011	2025	Berau
44	Penanganan Jalan Batas kalteng - Sp. Blusuh - Gusig - Kota Bangun - Tenggaraong - Samarinda (408,2 km) *	1.880	APBN	2011	2015	Kutai Kerta negara
45	Penanganan Jalan Akses TPK Palaran -- Samarinda *	65	APBD	2012	2012	Kutai Karta negara

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
46	Penanganan Jalan dari Kotawaringin ke Fasilitas Penggilingan (mills) *	1.160	APBD	2015	2025	Kota waringin Barat
47	Penanganan Jalan Ketapang dan Fasilitas Penggilingan (mills) *	676	APBD	2015	2025	Ketapang
48	Penanganan Hauling Road and Jetty *	450	KPS	2012	2013	Lainnya
49	Penanganan Jalan Strategis Nasional dari Sampit - Bagendang - Ujung Pandaran*	246	APBD	2011	2014	Kota waringin Timur
50	Penanganan Jalan Samarinda-Bontang, Sangatta-Maloy *	2.072	APBN	2011	2015	Bontang
51	Penanganan Jalan Sekadau - Sanggau - Tayan - Pontianak *	2.107	APBN	2011	2015	Pontianak
52	Penanganan Jalan Pontianak - Sei Pinyuh - Sei Duri *	560	APBN	2011	2015	Pontianak
53	Penanganan Jalan Sampit - Sp. Runtu - Pangkalan Bun - Kumai *	105	APBN	2011	2015	Kota waringin Barat
54	Penanganan Jembatan Loa Kulu	750	APBN	2014	2020	Kutai Karta negara
55	Pembangunan Jalan Akses	680	Pemerintah (APBN -	2013	2016	Penajam Paser

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Jembatan Pulau Balang		APBD)			
56	Pembangunan Jalan Bebas Hambatan Samarinda - Tenggarong	500	Campuran (APBN - APBD Swasta)	2015	2020	Kutai Karta negara
57	Pembangunan Jembatan Tullur Aji Jejangkat	383	APBN	2015	2018	Kutai Barat
58	Pelebaran Jalan Samarinda menuju Tenggarong (Pengembangan Destinasi Pulau Parai Kumala - Tenggarong)	400	APBN	2015	2019	Kutai Karta negara
59	Pembangunan Jalan Akses menuju Pelabuhan Pelabuhan di Kabupaten Tanah Laut	45	Pemerintah (APBN - APBD)	2015	2018	Tanah Laut
60	Penanganan Jalan Akses pelabuhan penyeberangan bahaur/pulau pisau 77 km	262	APBD	2014	2018	Kapuas
61	Penanganan Jalan di Kab. Kotawaringin Barat : Kubu - Sungau Bakau - Teluk Bogam (27 km)	108	APBN	2015	2018	Seruyan
62	Penanganan Jalan Akses Kawasan Industri Batulicin ke Pelabuhan	20	APBN	2015	2017	Tanah Bumbu

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Batulicin					
63	Penanganan Jalan dalam Kawasan Industri Maloy	768	APBD	2012	2015	Kutai Timur
64	Penanganan Jalan Talisayan - Batu Lepok-Sangkulirang	575	APBD	2011	2014	Bontang
65	Pembangunan Jalan Tol Banjarmasin - Banjarbaru - Martapura	10.000	KPS	2017	2025	Banjar
66	Penanganan Jembatan Tanjung Ayun - Tarjun di Kab. Kotabaru. (3km)	1.971	APBD	2014	2019	Kotabaru
67	Jembatan Kembar Mahakam	383	APBD	2014	2016	Kutai Karta negara
68	Penanganan Jalan Akses ke Pelabuhan Penyeberangan Kumai	20	Pemerintah (APBN - APBD)	2015	2016	Kutai Karta negara
69	Penanganan Jalan Akses Pelabuhan penyeberangan Ketapang	35	APBD	2014	2014	Ketapang
70	Penanganan Jalan Nasional Ruas Banjarmasin-Pelaihari-Jorong 99 km	600	APBN	2016	2018	Tanah Laut
71	Penanganan Jalan Pelabuhan Trisakti Banjarmasin	100	APBN	2015	2016	Banjar

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	(Trisakti - Pasir Mas - Jembatan Barito)					
72	Penanganan Jalan Trikora Banjarbaru (Jalan Penghubung Wilayah Benua Enam ke Pelabuhan Trisakti/30 km)	200	APBN	2015	2016	Banjar
73	Penanganan Jalan Kawasan Industri Batulicin Ruas Batulicin-Lumpangi, Batulicin-Mentewe, Batulicin-Pagatan, Batulicin-S.Kupang, dan Simp. Kodeco-Mentewe	158	APBN	2014	2018	Tanah Bumbu
74	Pembangunan Jalan Banjarmasin - Kandangan (130 km)	650	APBN	2015	2020	Banjar
75	Pembangunan Waduk Wain untuk kebutuhan Air Baku *	290	APBN	2015		Balikpapan
76	Pembangunan Intake dan saluran Transmisi Air Baku Palingkau 220 I/s *	85	APBN	2011	2012	Kapuas
77	Penanganan Kapasitas IPA Kota Banjarmasin dari 500 l/s	95	Swasta	2009	2012	Banjar

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	menjadi 1000 l/s					
78	PDAM Sampit (Kalteng) (Pembangunan IPA 280 l/s)	55	KPS	2014	2016	Kota waringin Timur
79	PDAM Tanah Bumbu Kalsel (Industri baja)	10	KPS	2014	2016	Tanah Bumbu
80	Pembangunan Intake Bangunan Pelengkap & Jar. Pipa Tranmisi Air Baku SPAM regional Banjarbakula (lanjutan, tahap III) (total: 1500 l/s;TA 2014: 250 l/s)	1.200	Pemerintah (APBN - APBD)	2014	2014	Banjar
81	Pembangunan Waduk Tapin Luasan 5.472 Ha di Kabupaten Tapin	600	APBN/ Swasta	2014	2016	Balangan
82	Pembangunan Waduk Sungai Wain	340	APBD	-	-	Balikpapan
83	Bendungan Muara Juloi	4.500	APBN/KPS	-	-	Murung Raya
84	Pembangunan Bendungan Teritip (kapasitas 2,2 juta m3)	149	APBN	2014	2014	Balikpapan
85	Pembangunan Jaringan Pipa Transmisi Air Baku Penapat-Imam Bonjol (850 l/s)	280	APBN	2014	2014	Pontianak
86	Pembangunan Intake dan Jaringan Pipa	280	APBN	2014	2014	Pontianak

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Transmisi Air Baku Kota Singkawang (lanjutan tahap III) (300 l/s)					
87	Pembangunan Intake dan Jaringan Pipa Transmisi Air Baku Sungau Ponton Kota Putusibau (lanjutan tahap III) (150 l/s)	280	APBN	2014	2014	Pontianak
88	Pembangunan SPAM Kota Pontianak Timur (300 l/s) Catatan: 1. BOT/Trade Credit 2. IPA & Reservoir	151	KPS	2013	2014	Pontianak
89	Pembangunan PLTU Asam-asam (2x65 MW) FTP 1 *	1.720	BUMN	2011	2013	Tanah Laut
90	Pembangunan PLTU Ketapang (FTP2) 20 MW *	350	Swasta	2013	2015	Ketapang
91	Pembangunan PLTU Parit Baru - Loan China (2x50 MW) *	1.320	BUMN	2014	2017	Sambas
92	Pembangunan PLTU Parit Baru (2x50 MW) (FTP1) *	1.320	BUMN	2009	2014	Sambas
93	Pembangunan Transmisi Listrik di Kalimantan Barat sampai 2021 (2812 kms) *	1.892	BUMN	2011	2021	Lainnya
94	Pembangunan	2.470	Swasta	2010	2017	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	PLTU Kalsel 1 (FTP 2) (2x100 MW) *					
95	Pembangunan PLTU Kotabaru (2x7 MW) *	260	BUMN	2011	2014	Kotabaru
96	Pembangunan Transmisi Listrik di Kalimantan Selatan sampai 2021 (1223 kms) *	1.663	BUMN	2012	2021	Lainnya
97	Pembangunan PLTG Bangkanai (FTP2) 280 MW *	1.240	Swasta	2010	2016	Barito
98	Pembangunan PLTU Pulang Pisau (2x60 MW) *	1.590	Swasta	2010	2013	Kapuas
99	Pembangunan PLTU Sampit (FTP2) 50 MW *	780	Swasta	2010	2014	Kotawaringin Timur
100	Pembangunan Transmisi Listrik di Kalimantan Tengah sampai 2021 (2588 kms) *	1.825	BUMN	2012	2021	Lainnya
101	Pembangunan PLTU Kaltim (FTP2) 2x100 MW *	2.470	Swasta	2011	2016	Balikpapan
102	Pembangunan PLTU Muara Jawa/Teluk Balikpapan (FTP1) 2x 110 MW *	2.470	BUMN	2009	2015	Balikpapan
103	Pembangunan Transmisi Listrik di Kalimantan Timur sampai	1.036	BUMN	2012	2021	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	2021 (2749 kms) *					
104	PLTU Nunukan (2x7 MW) *	260	Swasta	2009	2014	Malinau
105	Pembangunan Gardu Induk/trafo di Kalimantan Barat sampai 2021 (1180 MVA)	1.077	BUMN	2011	2021	Lainnya
106	Pembangunan PLTU Kalbar-1 2x100 MW	2.716	BUMN	2014	2018	Pontianak
107	Pembangunan PLTU Pantai Kura-Kura (Bengkayang) 2x27.5 MW (FTP1)	610	BUMN	2008	2014	Bengkayang
108	Pembangunan PLTU Sanggau 2x7 MW	610	BUMN	2011	2014	Sanggau
109	Pembangunan PLTU Sintang 3x7 MW	915	BUMN	2011	2014	Sintang
110	Pembangunan Gardu Induk di Kalimantan Selatan sampai 2021 (930 MVA)	682	BUMN	2012	2021	Lainnya
111	PLTA Kusan (65 MW)	945	BUMN	2014	2019	Tanah Laut
112	PLTU Kalselteng Peaker (50 MW)	243	BUMN	2015	2018	Banjar
113	Pembangunan Gardu Induk di Kalimantan Tengah sampai 2021 (590 MVA)	488	BUMN	2012	2021	Lainnya
114	Pembangunan PLTU Kalselteng 3	1.455	Swasta	2014	2016	Kota-waringin

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	(2x50 MW)					Barat
115	Pembangunan Gardu Induk di Kalimantan Timur sampai 2021 (1480 MVA)	914	BUMN	2012	2021	Lainnya
116	Pembangunan PLTA Kelai (75 MW)	1.091	BUMN	2014	2020	Berau
117	Pembangunan PLTG Kaltim Peaking (100 MW)	485	BUMN	2011	2013	Bontang
118	Pembangunan PLTG/MG Kaltim Peaker 1 (100 MW)	485	BUMN	2014	2017	Bontang
119	Pembangunan PLTGU Senipah (116 MW)	398	Swasta	2011	2015	Kutai Kartanegara
120	Pembangunan PLTU Embalut (Ekspansi) 50 MW	660	Swasta	2009	2015	Kutai Kartanegara
121	Pembangunan PLTU Kaltim (MT) 55 MW	860	Swasta	2010	2015	Balikpapan
122	Pembangunan PLTU Kaltim 2 (2x100 MW)	2.700	Swasta	2013	2016	Bontang
123	Pembangunan PLTU Kaltim 3 (2x100 MW)	2.700	Swasta	2013	2019	Kutai Kartanegara
124	Pembangunan PLTU Kaltim 4 (2x150 MW)	2.800	Swasta	2015	2021	Kutai Kartanegara
125	Pembangunan PLTU Malinau (2x3 MW)	134	BUMN	2012	2014	Malinau
126	Pembangunan PLTU Tanah Grogot 14 MW	260	Swasta	2009	2014	Penajam Paser

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
127	Pembangunan PLTU Tanjung Redep (2x7 MW)	285	BUMN	2011	2014	Berau
128	Pembangunan PLTU Tanjung Selor (2x7 MW)	285	BUMN	2012	2014	Bulungan
129	PLTU Kalselteng 2 (2x100 MW)	2.716	BUMN	2013	2018	Tanah Laut
130	Pembangunan PLTU Ketapang (2x7 MW)	260	Swasta	2011	2016	Ketapang
131	Pembangunan PLTU Nanga Pinoh (98 MW)	250	Swasta	2016	2019	Melawi
132	Pembangunan PLTA Kayan 1200 MW	29.000	Swasta	2015	2022	Bulungan
133	Pembangunan Transmisi Listrik Kalimantan Barat - Serawak 86 KMR (172 KMS) Trafo 250 MVA	1.280	BUMN	2013	2014	Lainnya
134	Palapa Ring sebanyak 2 Kab/Kota di Kalimantan Timur	76	APBN	2014	2015	Nasional
135	Pembangunan Jaringan Backbone Serat Optik di Koridor Kalimantan	160 **	BUMN	2012	2015	Nasional
136	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Banjarmasin	15	APBN	2014	2014	Banjar

* Terdaftar Dalam Lampiran Perpres Nomor 32 Tahun 2011

** Angka Perkiraan KP3EI

Tabel Kegiatan Ekonomi MP3EI Koridor Ekonomi Kalimantan

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
Kegiatan Ekonomi Utama - Batubara						
1	Eksplorasi penambangan batubara Muara Wahau Kutai Timur	40.000	Swasta	2010	2015	Kutai Timur
2	Peningkatan Kapasitas Produksi Batubara	1.410	Swasta	2010	2012	Kutai Timur
3	Tambang batubara di Desa Bangkalaan Dayak, Kec. Kelumpang Hulu, Kab. Kotabaru, Kalimantan Selatan	4.500	Swasta	2011	2012	Kotabaru
4	Pertambangan Batubara di Serongga	1.170	Swasta	2014	2017	Kotabaru
5	Pertambangan batubara di Sungup Sembulan	196	Swasta	2014	2017	Kotabaru
6	Pertambangan batubara di Bangkalaan	196	Swasta	2014	2017	Kotabaru
7	NPLCT (North Pulau Laut Coal Terminal) - CBU (Continous Barge Unloader)	378	Swasta	2010	2013	Kotabaru
8	Pembangunan Over Land Conveyor di Kelanis dan Crushing Plant di haul road	2.160	Swasta	2010	2014	Barito
9	Proyek Pengembangan Batubara Metallurgical (IndoMet Coal)	76.500	Swasta	2012	2013	Bhp Billiton
10	CPP OLC West Mulia	658	Swasta	2010	2013	Tanah Laut

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
11	Asam-asam CPP dan OLC	460	Swasta	2010	2013	Tanah Laut
12	Eksplorasi dan produksi Batu Bara di Batulicin	100	Swasta	2010	2016	Tanah Bumbu
13	Pembangunan fasilitas coal upgrading plant di haul road km 68	360	Swasta	2008	2014	Balangan
14	Pit Crushing Conveyor (4 unit)	5.400	Swasta	2008	2014	Tabalong
Kegiatan Ekonomi Utama - Bauksit						
15	Penambangan Bauksit dan pembangunan Pabrik Pengolahan Bauksit/Alumina	7.220	Swasta	2010	2016	Ketapang
16	Pembangunan pabrik pengolahan dan pemurnian bauksit menjadi alumina: Smelter Grade Alumina	10.000	BUMN	2010	2015	Mem-pawah
17	Pembangunan dan Operasional Pabrik CGA Alumina di Kecamatan Tayan Hilir	4.500	Campuran (BUMN - Swasta)	2009	2014	Sanggau
Kegiatan Ekonomi Utama - Besi Baja						
18	Pembangunan fasilitas pengolahan dan pemurnian bijih besi di Kalsel	1.200	Swasta	2011	2015	Kotabaru
19	Pembangunan Industri Besi Baja Dalam Bentuk Dasar Sampai Penggilingan Baja - Iron & Steel Making Plant	1.500	Swasta	2011	2014	Tanah Laut
20	Pengembangan	100	Swasta	2014	2016	Tanah

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Industri besi dan baja dasar Kab. Tanah Laut, Kalsel					Laut
21	Pembangunan infrastruktur kawasan industri Batulicin	1.900	Swasta	2011	2014	Tanah Bumbu
22	315,000 TPY Direct Reduction Rotary Kiln Plant, Kalimantan Ironmaking Project	1.381	Campuran	2012	2014	Tanah Bumbu
Kegiatan Ekonomi Utama - Kelapa Sawit						
23	Perkebunan kelapa sawit dan industri minyak kasar dari nabati Kutai Timur	149	Swasta	2009	2012	Kutai Timur
24	Perkebunan kelapa sawit dan industri minyak kasar dari nabati Kabupaten Kutai Timur	142	Swasta	2008	2013	Kutai Timur
25	Perkebunan kelapa sawit dan industri minyak kasar dari nabati Bulungan	159,5	Swasta	2008	2013	Bulungan
26	Peningkatan nilai tambah dengan meningkatkan volume produk turunan CPO dan produk kemasan	2.634	Swasta	2011	2015	Kotabaru
27	Pengembangan areal perkebunan Sawit 200.000 Ha	10.000	Swasta	2011	2015	Kotabaru
28	Pabrik Pengolahan kelapa sawit menjadi minyak goreng	1.200	Swasta	2011	2013	Kotabaru
29	Kebun sawit dan pabrik CPO	820	Swasta	2009	2016	Pontianak

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
30	Perkebunan kelapa sawit dan industri minyak kasar dari nabati	1.194	Swasta	2007	2012	Kapuas Hulu
31	Perkebunan kelapa sawit dan industri minyak kasar dari nabati	1.194	Swasta	2007	2012	Kapuas Hulu
32	Pengembangan Pabrik Minyak Sawit Pamukan	53,5	BUMN	2011	2012	Kotabaru
33	Peningkatan kapasitas Pabrik Minyak Sawit Pelaihari	25,2	BUMN	2014	2014	Tanah Laut
34	Pembangunan CRF Batu Licin	43,5	BUMN	2011	2012	Tanah Bumbu
35	Investasi tambahan tanaman baru kelapa sawit Sanggau	88	BUMN	2011	2013	Sanggau
36	Peningkatan kapasitas Pabrik Minyak Sawit Rimba Belian	20	BUMN	2011	2013	Sanggau
37	Peningkatan kapasitas Pabrik Minyak Sawit Ngabang	20	BUMN	2011	2011	Landak
38	Peningkatan kapasitas Pabrik Minyak Sawit Kembayan	24	BUMN	2011	2011	Landak
39	Investasi tambahan tanaman baru kelapa sawit di Landak	101,7	BUMN	2011	2013	Landak
Kegiatan Ekonomi Utama - Migas						
40	Proyek Indonesia Deepwater Development (IDD) di Rapak dan Ganal	70.000	Swasta	2014	2017	Rapak Dan Ganal

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
41	Bottom up grading untuk penambahan kapasitas produksi BBM, non BBM dan petrokimia di Refinery Unit 5	6.000	BUMN	2011	2015	Balik-papan
42	Pembangunan pipa gas dari Simenggaris ke kilang Metanol Bunyu	330	BUMN	-	-	Bulungan
43	Pengelolaan open access centralized crude terminal di Lawe-lawe	4.400	BUMN	2012	2015	Penajam Paser Utara
Kegiatan Ekonomi Utama - Perakayuan						
44	Pembangunan pabrik pengolahan kayu bulat (IPHHK) di Berau	7.294	Swasta	2011	2015	Berau
45	Pengembangan HTI di Kutai Kertanegara	5.250	Swasta	2011	2012	Kutai Kartanegara
46	Pengembangan HTI di Sukamara	349,95	Swasta	2009	2013	Sukamara
47	Pengembangan HTI di Pontianak, Ketapang	1.291	Swasta	2008	2013	Ketapang
48	Pengembangan HTI di Ketapang dan Kayong Utara	715	Swasta	2011	2015	Ketapang
49	Pengembangan HTI di Ketapang	100	Swasta	2011	2012	Ketapang
50	Pembangunan pabrik pengolahan kayu bulat (IPHHK) di Kotawaringin Barat	893	Swasta	2009	2013	Kotawaringin Barat
51	Pembangunan HTI Rotasi II 14,264 hektar	44,96	BUMN	2010	2014	Kotabaru
52	Pembangunan HTI Murni, 12,769 hektar	120,87	BUMN	2010	2014	Kotabaru

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
53	Pengembangan HTI di Banjar	178,65	BUMN	2012	2014	Banjar
54	Pembangunan HTI karet di Santilik dan Puruk Cahu	21	BUMN	2012	2012	Murung Raya
55	Pengelolaan HTI di Pelaihari	126	BUMN	2012	2016	Tanah Laut
Kegiatan Ekonomi Utama - Tembaga						
56	Pembangunan pabrik pengolahan dan pemurnian (smelter) tembaga di Bontang	12.000	Swasta	2009	2013	Bontang
Kegiatan Ekonomi Utama - Pertanian Pangan						
57	Food estate di Bulungan	655	Swasta	2011	2014	Bulungan
58	Food estate di Pontianak	105	Swasta	2011	2014	Pontianak
Kegiatan Ekonomi Utama - Pariwisata						
59	Pengembangan Destinasi Pulau Derawan dan Tanjung Batu	150	Swasta	2011	2015	Berau
60	Pengembangan Destinasi Pulau Parai Kumala - Tenggarong	100	Swasta	2011	2015	Kutai Kartanegara
Kegiatan Ekonomi Utama - Karet						
61	Pembangunan Hutan Tanaman Karet 1000 hektar	41,9	BUMN	2010	2013	Kotabaru
Kegiatan Ekonomi Utama - Mangan						
62	Pertambangan, pembangunan pabrik, pengolahan dan pemurnian Mangan di Sungai Betung,	850	Swasta	2009	2015	Bengkayang
Kegiatan Ekonomi Lainnya - Industri Kimia Dasar						
63	Pembangunan Pabrik		Swasta	2007	2012	Bontang

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	EGAN	342				
64	Pembangunan Pabrik Amonium Nitrat	3.150	Swasta	2006	2013	Bontang
Kegiatan Ekonomi Lainnya - Pupuk						
65	Industri pupuk buatan tunggal hara makro primer, Kutai Timur	10.500	Swasta	2012	2016	Kutai Timur
66	Pembangunan Pabrik Pupuk Kaltim 5 di Bontang	6.100	BUMN	2011	2013	Bontang

Tabel Proyek SDM dan IPTEK Koridor Ekonomi Kalimantan

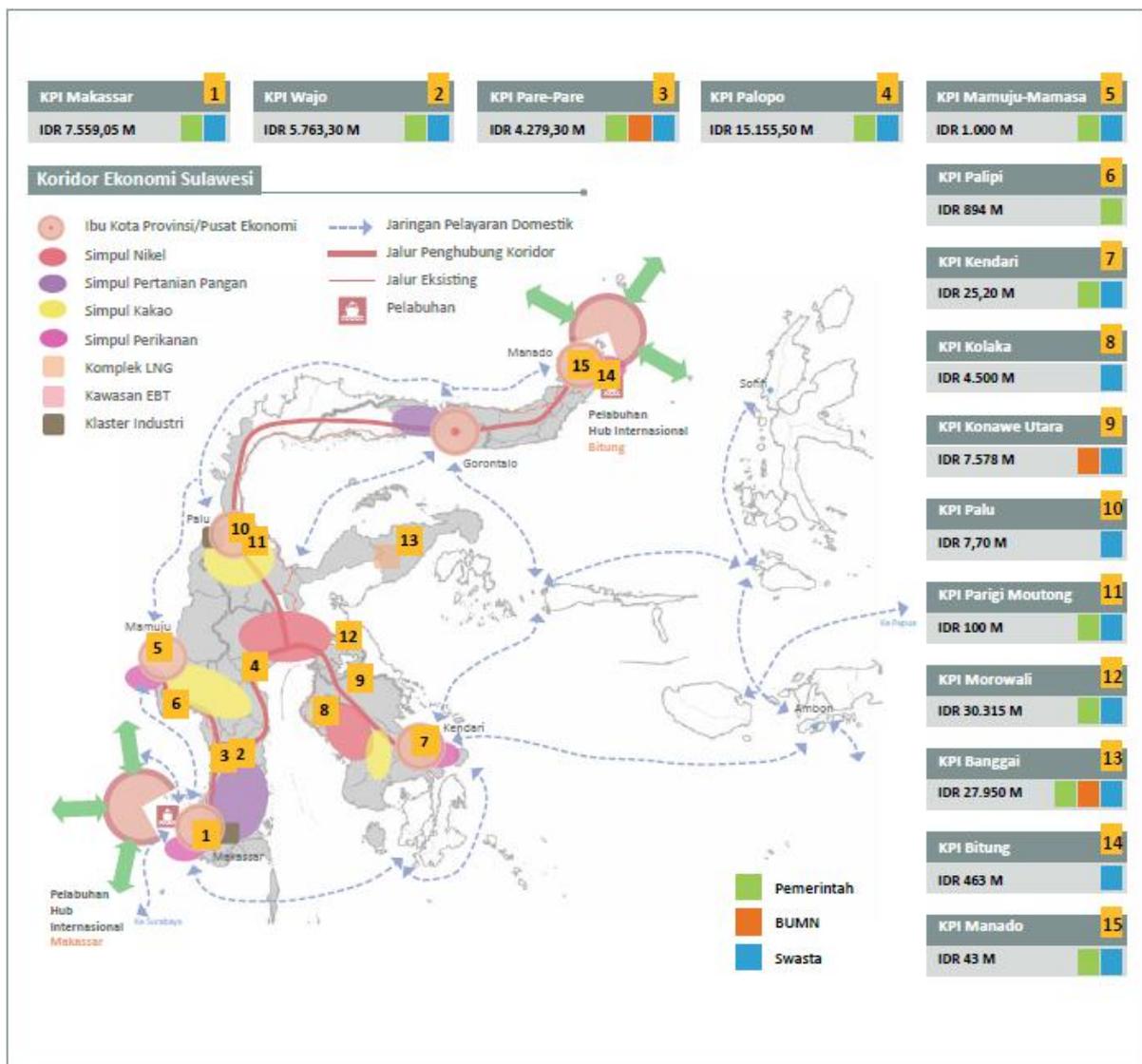
No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
1	Pembangunan Institut Teknologi Kalimantan	99,00	2012	2014
2	Pembangunan Institut Seni dan Budaya (ISBI) Kalimantan	34,00	2012	2014
3	Pembangunan Politeknik Negeri Terpikat Sambas	25,00	2014	2014
4	Pembangunan Akademi Komunitas Waringin	8,56	2012	2013
5	Pembangunan Akademi Komunitas Singkawang	6,21	2012	2013
6	Pembangunan Akademi Komunitas Bontang	6,89	2012	2013
7	Pembangunan Sekolah Unggulan Banua Kalsel	45,00	-	-
8	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Balikpapan	34,30	2012	2013
9	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Banjarmasin	31,00	2011	2013
10	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Pontianak	255,48	2011	2013

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
11	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Samarinda	41,41	2011	2013
12	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Pertanian Negeri Samarinda	41,26	2011	2013
13	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Borneo Tarakan	74,00	2012	2013
14	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Lambungmangkurat	191,53	2011	2013
15	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Mulawarman	63,50	2011	2013
16	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Palangkaraya	115,50	2011	2013
17	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Tanjungpura	246,43	2011	2013
18	Pendidikan Menengah Kejuruan Kehutanan sebanyak 1.440 siswa	8,16	2012	2013
19	Teknologi Upgraded Brown Coal di Banjarmasin	0,17	2013	2013
20	Teknologi Batubara Bersih Di Samarinda Kaltim	0,23	2013	2013
21	Pembangunan Balai Diklat Transdar Kalimantan, Perhubungan	277,70	2011	2014
22	Program Universitas: Penelitian Prioritas Nasional yang Mendukung MP3EI, Kemdikbud	8,33	-	-
23	Insentif Riset Sinas, Kemristek	16,67	-	-
24	Insentif Peningkatan Kemampuan Peneliti dan Perakayasa (PKPP), Kemristek	37,50	-	-
25	Asesmen Akreditasi, Asesmen Reakreditasi dan Asesmen Surveilan Pranata Litbang	0,06	2013	2013
26	Publikasi 70% dari 12 Output Pusat Unggulan Iptek	0,60	2013	2013
27	Terbentuknya sentra HKI	0,10	2013	2013
28	Penerapan SIDA	1,02	2013	2013
29	Diseminasi Teknologi Peningkatan Kapasitas Iptek	0,40	2013	2013

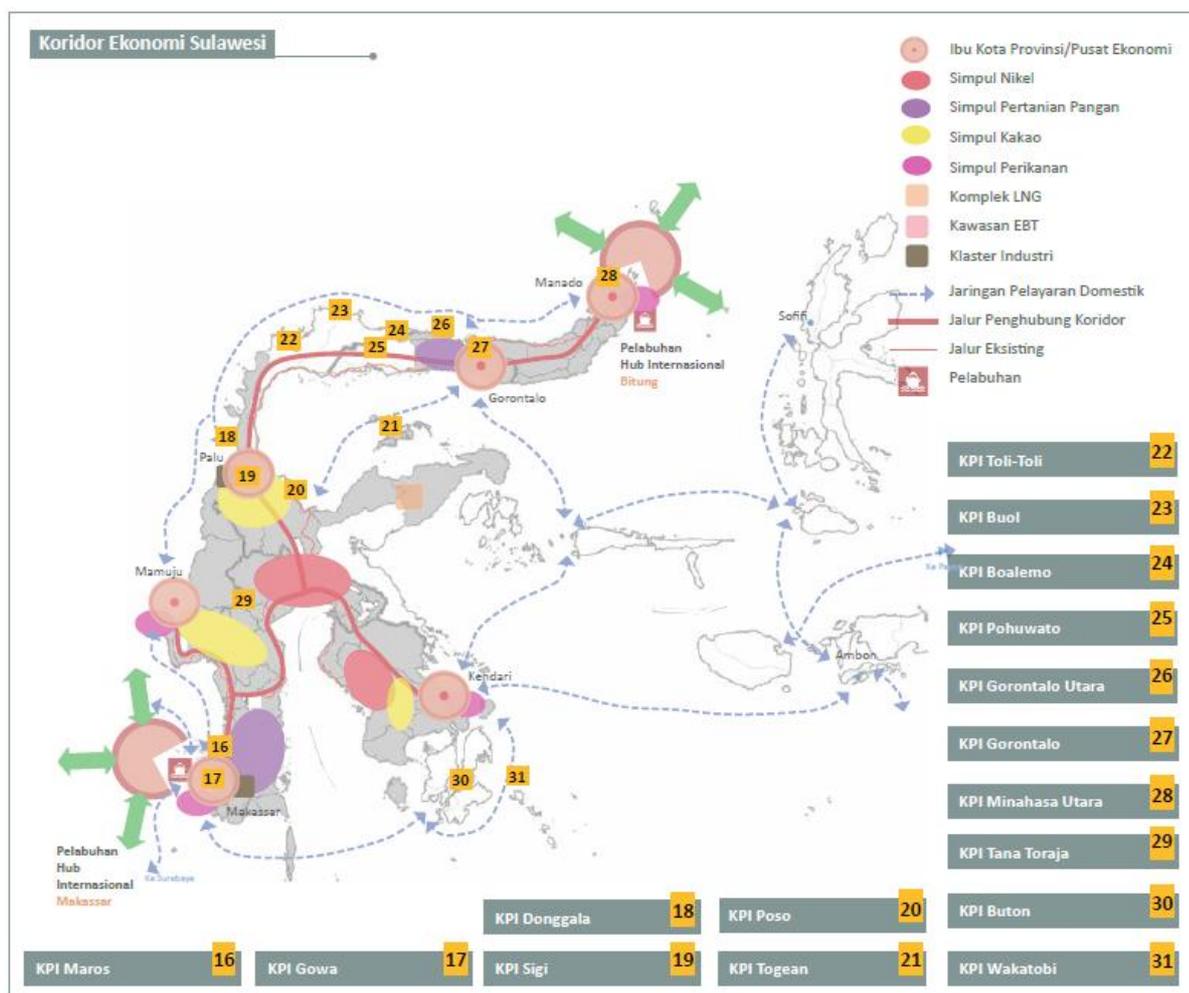
No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
30	peningkatan kapasitas masyarakat terhadap iptek dan terdiseminasi Teknologi	0,60	2013	2013
31	Tersusunnya pengembangan model SIDA dan Laporan	0,40	2013	2013

IV. KORIDOR EKONOMI SULAWESI

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Sulawesi



Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Potensial Koridor Ekonomi Sulawesi



Tabel Aglomerasi Indikasi Investasi Koridor Ekonomi Sulawesi

No	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
KPI PRIORITAS					
1	Makassar	Pertanian Pangan	Pemerintah, Swasta	4	Jalan, Pelabuhan, Bandara, Energi
		Kakao	Swasta	273	
		Perikanan	Pemerintah, Swasta	534	
		Minyak dan Gas Bumi	Swasta	6.748	

No	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
		Tekstil	Swasta	-	
		Makanan-Minuman	Swasta	-	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Tanaman Jarak)	Swasta	-	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Kimia Dasar Anorganik)	Swasta	-	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Industri Cat)	Swasta	-	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Pupuk)	Swasta	-	
2	Wajo	Perikanan	Pemerintah, Swasta	191	Jalan, Energi
		Minyak dan Gas Bumi	Swasta	-	
3	Pare-pare	Perikanan	Pemerintah, BUMN, Swasta	141	Pelabuhan
		Makanan-Minuman	Swasta	-	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Semen)	Swasta	-	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Tanaman Jarak)	Swasta	-	
4	Palopo (Luwu)	Perikanan	Pemerintah, Swasta	156	Jalan, Energi
		Nikel	Swasta	15.000	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Emas)	Swasta	-	
5	Mamuju-Mamasa	Kakao	Pemerintah, Swasta	1.000	Jalan, Pelabuhan, Bandara, Energi
		Kelapa Sawit	Swasta	-	
		Perkayuan	Swasta	-	
		Kegiatan Ekonomi	BUMN	-	

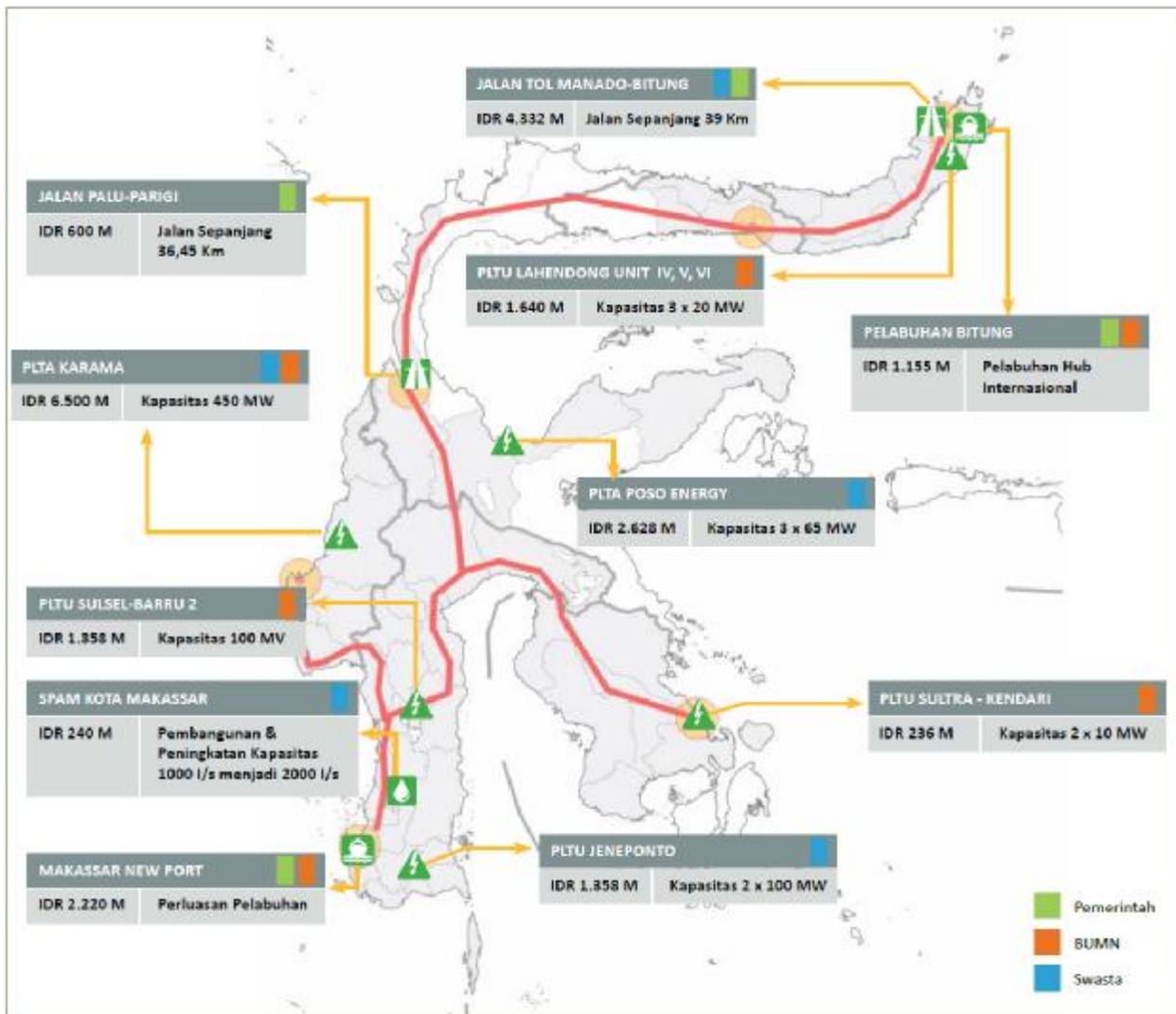
No	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
		Lainnya (Industri Pupuk)			
6	Palipi	Pertanian Pangan	Pemerintah	280	-
		Perikanan	Pemerintah	614	
		Makanan-Minuman	Swasta	-	
7	Kendari	Perikanan	Pemerintah, Swasta	25	Jalan, Pelabuhan, Bandara, Energi
8	Kolaka	Perikanan	Pemerintah	-	Jalan, Pelabuhan, Energi
		Nikel	Swasta	4.500	
		Migas	Swasta	-	
		Besi Baja	Swasta	-	
9	Konawe Utara	Pertanian Pangan	Pemerintah	-	Jalan, Pelabuhan, Bandara, Energi
		Nikel	BUMN, Swasta	7.578	
		Besi Baja	Swasta	-	
		Pariwisata	Pemerintah	-	
10	Palu	Pertanian Pangan	Pemerintah	-	Jalan, Pelabuhan, Bandara, Energi
		Perikanan	Swasta	8	
		Perkayuan	Swasta	-	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Emas)	Swasta	-	
11	Parigi Moutong	Perikanan	Pemerintah, Swasta	100	-
12	Morowali	Perikanan	Pemerintah, Swasta	315	Jalan
		Nikel	Swasta	30.000	
		Kelapa Sawit	BUMN, Swasta	-	
		Karet	BUMN	-	
13	Banggai	Perikanan	Pemerintah, Swasta	350	Listrik
		Minyak dan Gas	BUMN,	27.600	

No	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
		Bumi	Swasta		
14	Bitung	Perikanan	Swasta	463	Jalan, Pelabuhan, Energi
15	Manado	Pertanian Pangan	Pemerintah, Swasta	-	Pelabuhan, Energi
		Perikanan	Pemerintah, Swasta	43	
		Pariwisata	Swasta	-	
		Makanan Minuman	Swasta	-	
KPI POTENSIAL					
16	Maros	Pertanian Pangan	Pemerintah	-	Jalan, Sumber Daya Air
		Perikanan	Pemerintah	191	
		Tembaga	Swasta	-	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Industri Marmer)	Swasta	-	
17	Gowa	Pertanian Pangan	Pemerintah	-	-
		Perkayuan	BUMN	-	
18	Donggala	Perikanan	Pemerintah, Swasta	100	Energi
19	Sigi	Perikanan	Pemerintah, Swasta	30	Listrik
20	Poso	Perikanan	Pemerintah, Swasta	30	Pelabuhan, Jalan, Energi
21	Togean	Perikanan	Pemerintah, Swasta	100	Bandara
22	Toli - Toli	Perikanan	Pemerintah	100	Pelabuhan, Energi
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Molybdenum)	Swasta	-	
23	Buol	Perikanan	Pemerintah, Swasta	30	-
		Makanan Minuman	Swasta	-	

No	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
		Kegiatan Ekonomi Lainnya Kawasan Industri)	Swasta	-	
24	Boalemo	Perikanan	Pemerintah	-	Pelabuhan, Jalan, Energi
25	Pohuwato	Pertanian Pangan	Pemerintah	4	-
26	Gorontalo Utara	Perikanan	Pemerintah	-	Pelabuhan, Energi
27	Gorontalo	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Emas)	Swasta	2.375	Bandara, Sumber Daya Air
28	Minahasa Utara	Perikanan	Pemerintah, Swasta	100	Jalan
		Makanan-Minuman	Swasta	60	
29	Tana Toraja	Pariwisata	-	-	-
30	Buton	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Aspal)	Swasta	-	-
31	Wakatobi	Pariwisata	Pemerintah	-	-

**Infrastruktur yang sangat dibutuhkan untuk mendukung kegiatan investasi KPI (lihat Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Sulawesi)*

Peta Infrastruktur Utama Koridor Ekonomi Sulawesi



Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Sulawesi

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
1	Pengembangan Bandara Ampana di Kabupaten Tojo Una-una	100	APBN	2014	2017	Togean
2	Pembangunan Bandara Baru	38	APBN	2011	2014	Tana Toraja

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Buntu Kunik Tana Toraja					
3	Pengembangan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin - Pembangunan Terminal II di Kawasan Bandara Lama Sultan Hasanuddin Makassar	865	BUMN	2012	2015	Makassar
4	Studi dan Pembangunan Perpanjangan Landasan Pacu Bandara Internasional Sam Ratulangi dari 2.650 Meter menjadi 3.000 Meter	600	BUMN	2013	2015	Manado
5	Pengembangan Bandar Udara Syukuran Aminudin Amir-Luwuk	102	APBN	2012	2015	Banggai
6	Pengembangan Bandara Ampana (Tojo Una-una)	50	APBN	2014	2018	Togean
7	Pengembangan Bandara Halu Oleo	156	APBN	2012	2015	Kendari
8	Pengembangan Bandara Jalaludin	221	APBN	2012	2015	Gorontalo
9	Pengembangan Bandara Mutiara Palu	216	APBN	2012	2015	Palu
10	Pengembangan Bandara Sumarorong Mamasa	151	APBN	2012	2015	Mamuju - Mamasa
11	Pengembangan Fasilitas Pelabuhan	142	APBN	2011	2013	Gorontalo Utara

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Laut Anggrek, Gorontalo *					
12	Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Gorontalo *	179	APBN	2011	2013	Gorontalo
13	Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Laut Belang-belang, Sulawesi Barat *	177	APBN	2011	2013	Mamuju - Mamasa
14	Perluasan Pelabuhan Makassar (Makassar New Port) *	2.220	Campuran (APBN - BUMN)	2013	2015	Nasional
15	Pengembangan Pembangunan Faspel Laut Garongkong *	293	APBN	2011	2014	Parepare -
16	Pengerukan Kolam Pelabuhan Makassar *	4	BUMN	2011	2013	Makassar
17	Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Laut Bungkutoko *	186	APBN	2011	2014	Kendari
18	Pegembangan Fasilitas Pelabuhan Laut Pantoloan, Sulawesi Tengah *	260	APBN	2011	2014	Palu
19	Pengembangan Pelabuhan Bau - Bau *	244	APBN	2011	2014	Buton
20	Pengembangan Pelabuhan Raha *	139	APBN	2011	2014	Buton
21	Pengembangan Pelabuhan Kendari *	500	Campuran (APBN - BUMN)	2011	2015	Kendari
22	Pengembangan Pelabuhan (UPP) Tahuna *	215	APBN	2011	2014	Bitung
23	Pengembangan Pelabuhan	182	APBN	2011	2014	Bitung

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Lirung *					
24	Pengembangan Pelabuhan Bitung (Pelabuhan Bitung) *	1.155	Campuran (APBN - BUMN)	2011	2017	Nasional
25	Pembangunan infrastruktur penunjang ekspor hasil perikanan Bitung *	500	Swasta	2011	2015	Bitung
26	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Garongkong Baru	468	APBN	2011	2015	Parepare -
27	Pengembangan Pelabuhan Pantoloan	250	Campuran (APBN - BUMN)	2013	2015	Palu
28	Pengembangan Pelabuhan Poso	200	APBN	2015	2017	Poso
29	Pengembangan Pelabuhan Toli - toli	90	BUMN	2013	2014	Toli - toli
30	Pembangunan Pelabuhan Parepare	100	BUMN	2013	2017	Parepare -
31	Pengembangan Faspel Laut Lawele	80	APBN	2015	2017	Konawe Utara
32	Penambahan Armada Kapal Ferry Ro-ro Lintas Bajoe - Kolaka 1 unit (1500 GT) *	55	BUMN	2013	2014	Lainnya
33	Penambahan Armada Kapal Ferry Ro-ro Lintas Bitung - Ternate 1 unit (1000 GT) *	40	BUMN	2013	2014	Lainnya
34	Pelabuhan Poso (Sulteng) - Marisa (Gorontalo) *	400	APBN	2011	2014	Nasional

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
35	Pekerjaan Upper Deck Lantai Dermaga 3&4 di Kendari *	1	APBN	2011	2014	Kendari
36	Pekerjaan Upper Deck Lantai Dermaga Tahap 1 di Bitung *	7	BUMN	2011	2014	Bitung
37	Pembangunan ASEAN Ferry Roro Network (Bitung-General Santos-Davao)	400	APBN/ Swasta	2016	2018	Nasional
38	Pembangunan Kereta Api Manado - Bitung (bagian dari KA Trans Sulawesi)	6.000	Pemerintah (APBN - APBD)	2020	2025	Bitung
39	Pembangunan Jalur Kereta Api Makasar-Pare Pare (151 Km)	6.400	Pemerintah (APBN - APBD)	2018	2025	Nasional
40	Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api Perkotaan Kawasan Mamminasata	4.000	Pemerintah (APBN - APBD)	2017	2022	Makassar
41	Pembangunan Jalan Poros Soroako - Bahodopi, Kab. Morowali, Sulawesi Tengah *	800	KPS	2015	2018	Morowali
42	Pembangunan Jalan Pintas Palu-Parigi (36,45 km) *	600	Pemerintah (APBN - APBD)	2015	2020	Palu
43	Penanganan Jalan Kendari - Asera 125.4 km *	595	APBN	2011	2015	Kendari
44	Penanganan Jalan Sp-Torobulu-Lainea-Kendari 127 km *	487	APBN	2011	2015	Kendari

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
45	Penanganan Jalan Maros - Watampone-Pelabuhan Bajoe (Sulsel) (158.6 km) *	417	APBN	2011	2015	Maros
46	Penanganan Jalan dari Siwa - Parepare - Barru - Maros - Makassar (312.9 KM) *	2.657	APBN	2011	2015	Makassar
47	Penanganan Jalan Kolaka - Lasusua - Batas Sulsel 279,8 Km *	180	APBN	2014	2017	Kolaka
48	Penanganan Jalan dari Batas Sultra - Malili - Masamba - Palopo - Siwa (Sulsel) (317.9 KM) *	581	APBN	2011	2025	Palopo
49	Penanganan Jalan Parigi - Poso - Tentena - Tidantana (Batas Sulsel) - (Sultra) 298 KM *	571	APBN	2011	2025	Parigi Moutong
50	Penanganan Jalan Majene - Polewali - (Sulbar) 49,8 km *	117	APBN	2011	2020	Mamuju - Mamasa
51	Penanganan Ruas Jalan Majene - Tapalang - Mamuju (Sulbar) (143.1 Km) *	1.211	APBN	2011	2025	Mamuju - Mamasa
52	Pembangunan Jalan Tol Manado - Bitung - 39 km *	4.332	KPS	2014	2025	Bitung
53	Penanganan Jalan Paguyaman - Isimu - Gorontalo - 30,51 km *	209	APBN	2014	2017	Gorontalo
54	Penanganan Jalan	79	APBN	2015	2016	Kolaka

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Kolaka - Pomalaa - 38 km *					
55	Penanganan Jalan Polewali - Batas Sulsel - 23 km *	23	APBN	2015	2016	Mamuju - Mamasa
56	Penanganan Jalan dari Takalar - Sungguminasa - Makassar (28 km) *	11	APBN	2011	2014	Makassar
57	Penanganan Jalan Gorontalo Outer Ring Road (GORR) Provinsi Gorontalo	135	APBN	2014	2017	Gorontalo
58	Penanganan Jalan Atinggola - Maelang - Kaiya (Sulut) 121.5 km	1.444	APBN	2011	2025	Manado
59	Penanganan Jalan Trans Sulawesi Mamminasata (Middle Ring Road) (7,1 Km)	14	APBN	2015	2016	Makassar
60	Penanganan Jalan baypass Maminasata	800	APBN	2015	2017	Makassar
61	Penanganan Jalan Pare-Pare - Toraja (173 KM) dan Palopo - Toraja (83 KM)	896	APBN	2016	2020	Tana Toraja
62	Penanganan Jaringan Transportasi Danau Tempe	164	APBN	2015	2018	Wajo
63	Pembangunan Fly Over - Akses Bandara Internasional Sultan Hasanuddin	100	APBN	2015	2016	Makassar

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
64	Pembangunan Under Pass A.P. Pettarani (400 M) - A.P Pettarani - Jl. Boulevard - A.P Pettarani - Jl. Hertasning - A.P Pettarani - Jl. Abd. Dg. Sirua	300	APBN	2011	2014	Makassar
65	Penanganan Jalan Akses Bandara Tampa Padang	21	APBN	2015	2016	Mamuju - Mamasa
66	Penanganan Jalan Salubatang - Mambi - Malabo - Mamasa - Tandung	1.100	APBN	2014	2020	Mamuju - Mamasa
67	Pembangunan Utilitas Air bersih *	50	Swasta	2011	2012	Lainnya
68	Pembangunan bendungan Passellorang	750	Pemerintah (APBN - APBD)	2012	2015	Wajo
69	Pembangunan Bendungan Torere Kab. Sidrap	650	Pemerintah (APBN - APBD)	2015	2018	Pare pare
70	Pembangunan IPA Mamminasata Kapasitas 100 L/Det	601	Pemerintah (APBN - APBD)	2014	2015	Makassar
71	Pembangunan Bendungan Bontosunggu Kab. Maros	600	Pemerintah (APBN - APBD)	2014	2017	Maros
72	Pengendalian Banjir Kota Gorontalo di DAS Bolango	52	APBN	-	-	Gorontalo
73	Bendungan Kelara Karalloe (kapasitas 31 juta m3)	635	APBN	2013	2018	Gowa
74	SPAM Kota Bitung - 40 l/s *	15	KPS	2013	2014	Bitung

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
75	SPAM Kota Palu - 300l/s *	38	KPS	2013	2014	Palu
76	SPAM kota Poso - 100l/s *	40	KPS	2013	2014	Poso
77	Penanganan SPAM Makassar dari 1000 l/s menjadi 2000 l/s Catatan: 1. BOT 2. Sumber Bendungan Bili-Bili tersedia 3000 l/s dengan pipa)	240	Swasta	2013	2015	Makassar
78	Pembangunan SPAM Parigi Kab. Parigi Moutong	8	APBN	2014	2014	Parigi Moutong
79	Pembangunan SPAM IKK Papalang	6	APBN	2014	2014	Mamuju - Mamasa
80	Pengembangan Lapangan Panas Bumi (PLTP) Lahendong Unit IV 20 MW *	640	BUMN	2007	2012	Bitung
81	Pembangunan PLTA Poso Energy (3x65 MW) *	2.628	Swasta	2009	2013	Poso
82	Pembangunan PLTU Sultra - Kendari - Nii Tanasai (2x10 MW) *	236	BUMN	2007	2012	Kendari
83	Pembangunan PLTA Karebe, Kab. Luwu Timur *	4.200	Swasta	2011	2012	Palopo (Luwu)
84	Pembangunan PLTU Gorontalo (FTP1) 50 MW *	780	BUMN	2009	2014	Gorontalo
85	Pembangunan PLTU Gorontalo Energi (2x6 MW) *	230	Swasta	2010	2015	Gorontalo
86	Pembangunan PLTU Molotabu (2x10 MW)	300	Swasta	2009	2013	Gorontalo

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	*					
87	Pembangunan Transmisi Listrik di Gorontalo sampai 2021 (260 kms) *	224	BUMN	2012	2021	Lainnya
88	Pembangunan PLTA Karama (450 MW) *	6.500	Campuran (BUMN-Swasta)	2015	2019	Mamuju - Mamasa
89	Pembangunan Transmisi Listrik di Sulawesi Barat sampai 2021 (1182 kms) *	2.279	BUMN	2012	2021	Lainnya
90	Pembangunan Transmisi Listrik di Sulawesi Selatan sampai 2021 (1733 kms) *	2.793	BUMN	2012	2021	Lainnya
91	Pembangunan PLTP Marana/Masaingi 2x10 MW *	500	Swasta	2015	2018	Donggala
92	Pembangunan PLTU Luwuk (2x10 MW) *	350	BUMN	2013	2016	Banggai
93	Pembangunan Transmisi Listrik di Sulawesi Tengah sampai 2021 (2598 kms) *	2.492	BUMN	2012	2021	Lainnya
94	Pembangunan PLTA Konawe (2x25 MW) *	727	BUMN	2012	2017	Konawe Utara
95	Pembangunan PLTP Lainya (20 MW) *	250	Swasta	2014	2019	Kendari
96	Pembangunan PLTU Kendari (2x25 MW) *	390	Swasta	2014	2017	Kendari
97	Pembangunan PLTU Kolaka (2x10 MW) *	180	Swasta	2011	2016	Kolaka
98	Pembangunan Transmisi Listrik di Sulawesi Tenggara	1.629	BUMN	2012	2021	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	sampai 2021 (1546 kms) *					
99	Pembangunan PLTP Kotamobagu 1 dan 2 (FTP 2) (2x20 MW)*	1.000	BUMN	2014	2020	Minahasa Utara
100	Pembangunan PLTP Kotamobagu 3 dan 4 (FTP 2) (2x20 MW)*	1.000	BUMN	2014	2020	Minahasa Utara
101	Pembangunan PLTP Lahendong V dan VI (FTP 2) (2x20 MW) *	1.000	BUMN	2014	2017	Manado
102	Pembangunan PLTU Sulut 1 (2x25 MW) (FTP 1) *	780	BUMN	2010	2014	Minahasa Utara
103	Pembangunan Transmisi Listrik di Sulawesi Utara sampai 2021 (652 kms) *	475	BUMN	2012	2021	Lainnya
104	Pembangunan Gardu Induk di Gorontalo sampai 2021 (200 MVA)	241	BUMN	2012	2021	Lainnya
105	Pembangunan PLTU Gorontalo 2 (2x50 MW)	1.455	BUMN	2013	2020	Gorontalo
106	Pembangunan PLTU Gorontalo Peaker (25 MW)	120	BUMN	2013	2017	Gorontalo
107	Pembangunan Gardu Induk di Sulawesi Barat sampai 2021 (320 MVA)	290	BUMN	2012	2021	Lainnya
108	Pembangunan PLTA Poko (2x117 MW)	3.404	BUMN	2012	2021	Mamuju - Mamasa
109	Pembangunan Gardu Induk di	1.978	BUMN	2012	2021	Lainnya

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Sulawesi Selatan sampai 2021 (3170 MVA)					
110	Pembangunan PLTA Bakaru 2 (2x63 MW)	1.833	BUMN	2013	2018	Parepare -
111	Pembangunan PLTA Bonto Batu 110 MW	660	Swasta	2011	2017	Parepare -
112	Pembangunan PLTA Malea - 2x45 MW	20	Swasta	2011	2017	Palopo (Luwu)
113	Pembangunan PLTGU Makassar Peaker	900	BUMN	2015	2017	Makassar
114	Pembangunan PLTU Jeneponto 2 (2x100 MW)	1.358	Swasta	2012	2016	Gowa
115	Pembangunan PLTU Mamuju 2x25 MW	390	Swasta	2011	2016	Mamuju - Mamasa
116	Pembangunan PLTU Sulsel 2 (2x100 MW)	1.358	BUMN	2013	2018	Gowa
117	Pembangunan PLTU Sulsel 3 (2x 50 MW)	1.358	Swasta	2014	2020	Gowa
118	Pembangunan PLTU Sulsel Barru 2 (100 MW)	1.358	BUMN	2012	2016	Parepare -
119	Pembangunan Gardu Induk di Sulawesi Tengah sampai 2021 (710 MVA)	527	BUMN	2012	2021	Lainnya
120	Pembangunan Gardu Induk di Sulawesi Tenggara sampai 2021 (530 MVA)	373	BUMN	2012	2021	Lainnya
121	Pembangunan PLTA Poso 2 (66 MW)	1.920	BUMN	2015	2021	Poso
122	Pembangunan PLTP Bora 5 MW (FTP-2)	130	Swasta	2015	2018	Sigi
123	Pembangunan PLTP	868	Swasta	2015	2020	Sigi

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Borapulu 40 MW					
124	Pembangunan PLTU Palu 3 (2x50 MW)	120	BUMN	2013	2018	Palu
125	Pembangunan PLTU Tawaeli (Ekspansi) 30 MW	470	Swasta	2011	2015	Palu
126	Pembangunan PLTU Tolitoli (3x15 MW)	840	BUMN	2013	2015	Toli - toli
127	Pembangunan PLTA Watunohu 1 (57 MW)	291	BUMN	2012	2017	Kolaka
128	Pembangunan PLTU Bau-Bau (2x7 MW)	150	Swasta	2010	2015	Buton
129	Pembangunan PLTU Bau-Bau 2x10 MW	350	BUMN	2010	2014	Buton
130	Pembangunan PLTU Kendari 3 (2x50 MW)	800	BUMN	2012	2017	Kendari
131	Pembangunan Gardu Induk di Sulawesi Utara sampai 2021 (670 MVA)	390	BUMN	2012	2021	Lainnya
132	Pembangunan PLTA Sawangan (2x6 MW)	727	BUMN	2012	2016	Minahasa Utara
133	Pembangunan PLTG Sulut Peaker (150 MW)	727	BUMN	2016	2021	Minahasa Utara
134	Pembangunan PLTG/MG Minahasa Peaker (75 MW)	363	BUMN	2011	2015	Minahasa Utara
135	Pembangunan PLTU Sulut 1-Kema (2x25 MW)	853	Swasta	2012	2015	Minahasa Utara
136	Pembangunan PLTU Sulut 3 (2x50 MW)	1.455	Swasta	2013	2018	Minahasa Utara
137	Pembangunan PLTU Punagaya/Takalar 2x100 MW	2.800	BUMN	2014	2016	Gowa

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
138	Palapa Ring 3 di sebanyak 3 di Kab/Kota di Sulawesi Utara	155	APBN	2014	2015	Nasional
139	Palapa Ring 1 di sebanyak 1 di Kab/Kota di Sulawesi Tengah	52	APBN	2014	2015	Nasional
140	Palapa Ring 1 di sebanyak 1 di Kab/Kota di Sulawesi Tenggara	61	APBN	2014	2015	Nasional
141	Pembangunan Jaringan Backbone Serat Optik di Koridor Sulawesi	300	BUMN	2012	2015	Nasional
142	Pembangunan Sarana dan Prasarana Pendidikan bertaraf Internasional "Akademi Komunitas Logistik Tahap - 1, di Kota Bitung	20	Pemerintah (APBN - APBD)	2014	2015	Nasional

*Terdaftar Dalam Lampiran Perpres Nomor 32 Tahun 2011

**Angka Perkiraan KP3EI

Tabel Kegiatan Ekonomi MP3EI Koridor Ekonomi Sulawesi

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
Kegiatan Ekonomi Utama - Pertanian Pangan						
1	Pembangunan Industri Benih Tanaman Pangan di Kab. Sidrap	3,5	Swasta	2011	2014	Makassar

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
2	Kawalan manajemen/budidaya usaha tani, Sulawesi Barat	265	Pemerintah	2013	-	Palipi
3	Pengembangan pembibitan/penangkaran benih padi, jagung, kedelai dan ubi kayu, Sulawesi Barat	15	Pemerintah	2013	-	Palipi
4	Pengembangan Industri Benih & Pengolahan Jagung	4	Campuran (BUMD, Swasta)	2007	2010	Pohuwato
Kegiatan Ekonomi Utama - Kakao						
5	Pabrik pengolahan Kakao	273	Swasta	2010	2013	Makassar
6	Pabrik pengolahan kakao	500	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2012	2017	Mamuju-Mamasa
7	Pengolahan kakao menjadi butter maupun powder	500	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2013	2017	Mamuju-Mamasa
Kegiatan Ekonomi Utama - Perikanan						
8	Pembangunan rumah kemasan (beserta mesin kemasan)	1,3	Pemerintah	2011	2012	Makassar
9	Pengembangan PP Untia	364	Pemerintah	2005	2015	Makassar
10	Pengembangan budidaya udang serta pembangunan pengolahan udang	61	Swasta	2011	2013	Makassar
11	Pengembangan budidaya rumput laut	108	Swasta	2011	-	Makassar
12	Pengembangan budidaya udang	93	Swasta	2011	2013	Maros
13	Pengembangan budidaya rumput laut	1	Swasta	2011	-	Maros
14	Pengembangan	44	Swasta	2011	2013	Maros

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	budidaya udang					
15	Pengembangan budidaya rumput laut	53,2	Swasta	2011	-	Maros
16	Pengembangan Industri Pembekuan Ikan dan biota perairan lainnya di Bantaeng	21	Swasta	2011	2012	Wajo
17	Pengembangan pabrik es dan cold storage	8	Pemerintah	2011	2015	Wajo
18	PPI Bulukumba	22	Pemerintah	2013	-	Wajo
19	PPI Lappa Sinjai	13	Pemerintah	2011	-	Wajo
20	Pengembangan budidaya udang	2	Swasta	2011	2013	Wajo
21	Pengembangan budidaya rumput laut	21,7	Swasta	2011	-	Wajo
22	Pengembangan budidaya udang	67	Swasta	2011	2013	Wajo
23	Pengembangan budidaya rumput laut	28,6	Swasta	2011	-	Wajo
24	Pengembangan sentra pengolahan ikan asap cakalang di Kab.Luwu	10	Pemerintah	2011	2015	Palopo (Luwu)
25	Pengembangan industri rumput laut ATC dan SRC di Kab.Luwu	10	Pemerintah	2011	2015	Palopo (Luwu)
26	Pengembangan Depo Pemasaran Rumput Laut	2	Pemerintah	2011	2015	Palopo (Luwu)
27	Pengembangan budidaya udang	75	Swasta	2011	2013	Palopo (Luwu)
28	Pengembangan budidaya rumput laut	49	Swasta	2011	-	Palopo (Luwu)
29	Pengembangan budidaya udang	4,5	Swasta	2011	2013	Palopo (Luwu)
30	Pengembangan budidaya rumput laut	5	Swasta	2011	-	Palopo (Luwu)
31	Pengembangan pasar	1,5	Pemerintah	2011	-	Pare-Pare

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	ikan tradisional (rehabilitasi pasar)					
32	Pembangunan Pengolahan Udang	78	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2012	2014	Pare-Pare
33	Pengembangan budidaya udang	34	Swasta	2011	2013	Pare-Pare
34	Pengembangan budidaya rumput laut	27	Swasta	2011	-	Pare-Pare
35	Pengembangan PPN Palipi	614	Pemerintah	2011	-	Palipi
36	PPI Manggolo	25,2	Pemerintah	2007	2013	Kendari
37	Pengembangan PPI dan industri pengolahan ikan	100	Pemerintah	2010	-	Togean
38	Pengembangan unit pengolahan ikan	7,7	Swasta	2004	2006	Palu
39	Pengembangan industri kerajinan	150	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2009	2014	Morowali
40	Pengembangan industri pengolahan ikan (Pembangunan PPI Tandaoleo, Pembuatan Fish Home, Hatchery Ikan Demersal, Industri pengolahan/pabrikasi)	150	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2012	2014	Morowali
41	Pengembangan Kawasan Budidaya Rumput Laut dan Industri Karajinan	15	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2012	2013	Morowali
42	Pengembangan industri kerajinan	100	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2009	2014	Parigi Moutong
43	Pengembangan industri kerajinan	100	Campuran (Pemerintah,	2009	1014	Tojo Una-Una

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
			Swasta)			
44	Pengembangan industri kerajinan	100	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2012	2014	Banggai
45	Pengembangan industri pengolahan ikan (Revitalisasi PPI Pagimana, Pembuatan Fish Home, Hatchery Ikan Demersal, Industri pengolahan/pabrikasi)	150	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2011	2014	Banggai
46	Pengembangan industri kerajinan	100	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2012	2013	Banggai
47	Pengembangan industri Budidaya dan Pengelolaan ikan air tawar	30	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2013	2014	Sigi
48	Pengembangan PPI Donggala dan Industri Pengolahan ikan	100	Pemerintah	2005	-	Donggala
49	Pengembangan industri Budidaya dan Pengolahan Sidat	30	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2013	2014	Poso
50	Pengembangan Tuna dan pengolahan industri tuna Rakyat di Kab. Buol (bagian dari pengembangan Outer Ring Fishing Port Kab. Toli-toli)	30	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2012	2013	Buol
51	Pengembangan Penangkapan Ikan Terpadu (dengan industri pengolahan dan pengawetan ikan serta biota perairan	263	Swasta	2012	2014	Bitung

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	lainnya)					
52	Pembangunan Industri pengolahan dan pengawetan ikan laut	200	Swasta	2011	2012	Bitung
53	Pengembangan Budidaya Rumput Laut dan Industri Pengolahan Rumput Laut (ATC)	100	Campuran (Pemerintah, Swasta)	2012	2014	Minahasa Utara
54	PPI Amurang, Sulawesi Utara	20	Pemerintah	2007	-	Manado
55	PPI Bahoi (Sitaro), Sulawesi Utara	23	Pemerintah	2012	-	Manado
Kegiatan Ekonomi Utama - Nikel						
56	Perluasan Pertambangan dan Pengolahan Nikel, Kab. Luwu Timur, Sulawesi Selatan (diluar pembangunan PLTA Karebe)	15.000	Swasta	2011	2016	Palopo (Luwu)
57	Modernisasi dan Optimasi Pabrik Feronikel Pomalaa- (Pembangunan Coal Fired Power Plant)	4.500	BUMN	2011	2013	Kolaka
58	Pembangunan Pabrik Nikel Pig Iron Mandiodo	7.578	BUMN	2011	2014	Konawe Utara
59	Pertambangan dan Pemurnian Nikel (termasuk Pembangunan Fasilitas Preparasi Bijih Nikel)	5.000	Swasta	2011	2016	Morowali
60	Pertambangan Nikel Laterit (Eksplorasi Pertambangan dan Pengolahan Nikel)	25.000	Swasta	2011	2015	Morowali
Kegiatan Ekonomi Utama - Minyak dan Gas Bumi						

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
61	Pembangunan Terminal LPG	6.748,2	Swasta	2009	2014	Makassar
62	Pengembangan Industri Pemurnian dan Pengolahan Gas Bumi	5.580	Swasta	2011	-	Wajo
63	Pembangunan dan Pengoperasian Kilang LNG Donggi-Senoro	25.000	Swasta	2011	2015	Banggai
64	Eksploitasi Migas Bidang Hulu di Proyek Gas Donggi-Senoro	2.600	Campuran (BUMN, Swasta)	2011	2015	Banggai
Kegiatan Ekonomi Lainnya - Semen						
65	Pengembangan industri semen	4.138,8	BUMN	2011	2013	Pare-Pare
Kegiatan Ekonomi Lainnya - Emas						
66	Pengolahan dan pemurnian bijih emas, Gorontalo	2.375	Swasta	2011	2013	Gorontalo

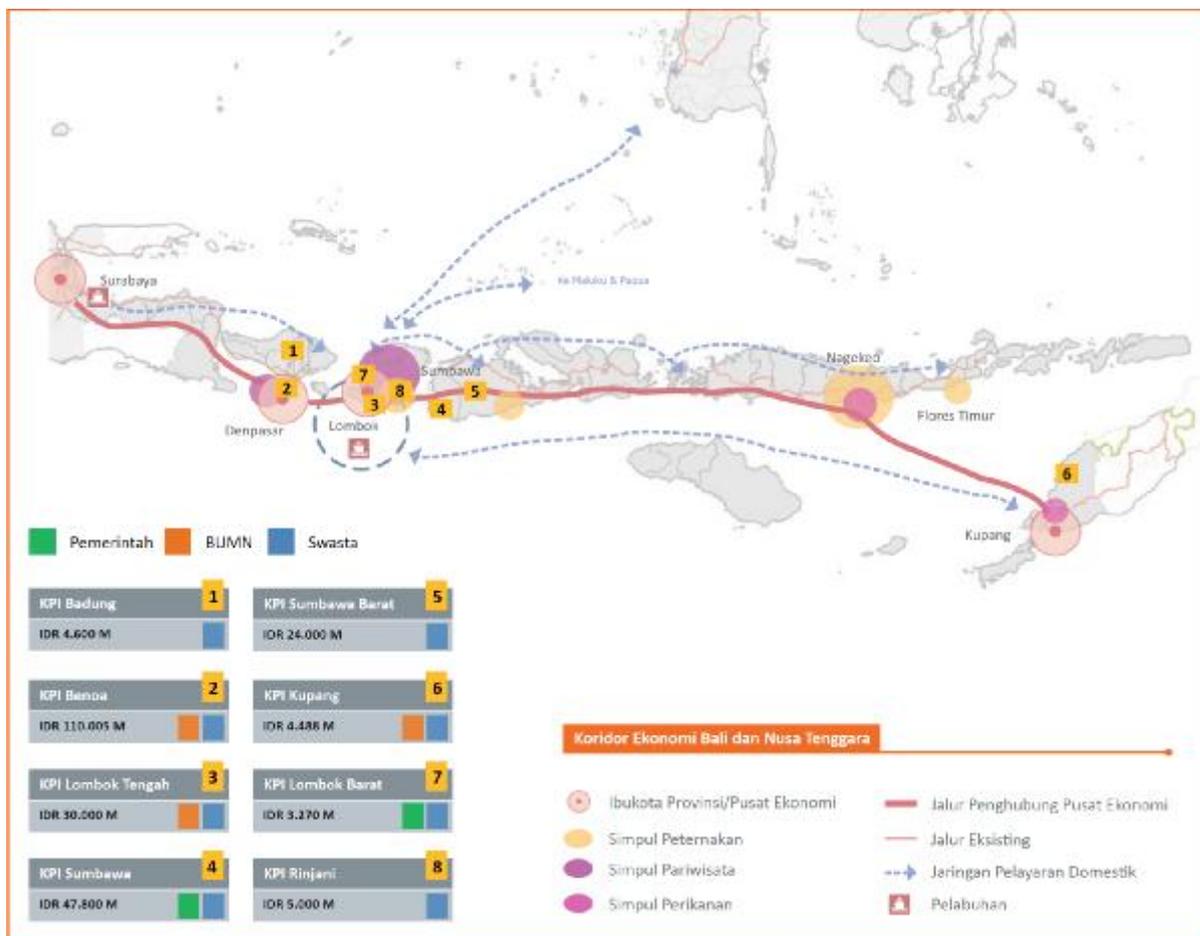
Tabel Proyek SDM dan IPTEK Koridor Ekonomi Sulawesi

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
1	Pembangunan Institut Seni dan Budaya (ISBI) Sulawesi	59,00	2012	2014
2	Pembangunan Akademi Komunitas Kolaka	6,72	2012	2013
3	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Manado	88,55	2011	2013
4	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Nusa Utara	45,33	2012	2013
5	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Ujung Pandang	243,96	2011	2013
6	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Pertanian Negeri	84,42	2011	2013

	Pangkajene Kepulauan			
7	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Hasanuddin	448,40	2011	2013
8	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Gorontalo	412,90	2011	2013
9	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Makassar	501,50	2011	2013
10	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Manado	379,00	2011	2013
11	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Sam Ratulangi	230,00	2011	2013
12	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Tadulako	480,60	2011	2013
13	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Haluoleo	342,50	2011	2013
14	Pendidikan Menengah Kejuruan Kehutanan sebanyak 1,440 siswa,	9,18	2012	2013
15	Pembangunan Pusat Inovasi Industri	10,00	2012	2012
16	Penelitian Prioritas Nasional yang Mendukung MP3EI	8,33	-	-
17	Insentif Riset Sinas	16,70	-	-
18	Insentif PKPP	37,50	-	-
19	Asesmen Akreditasi, Asesmen Reakreditasi dan Asesmen Surveilans Pranata Litbang	0,07	2013	2013
20	Publikasi 70% dari 12 Output Pusat Unggulan Iptek	0,60	2013	2013
21	Penerapan SIDA	0,93	2013	2013
22	Peningkatan Kapasitas Masyarakat terhadap Iptek dan terdiseminasi Teknologi	0,30	2013	2013
23	Tersusunnya pengembangan model SIDA dan Laporan	0,40	2013	2013
24	Rancangan Model SIDA dan Laporan	0,30	2013	2013

V. Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara



Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Potensial Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara



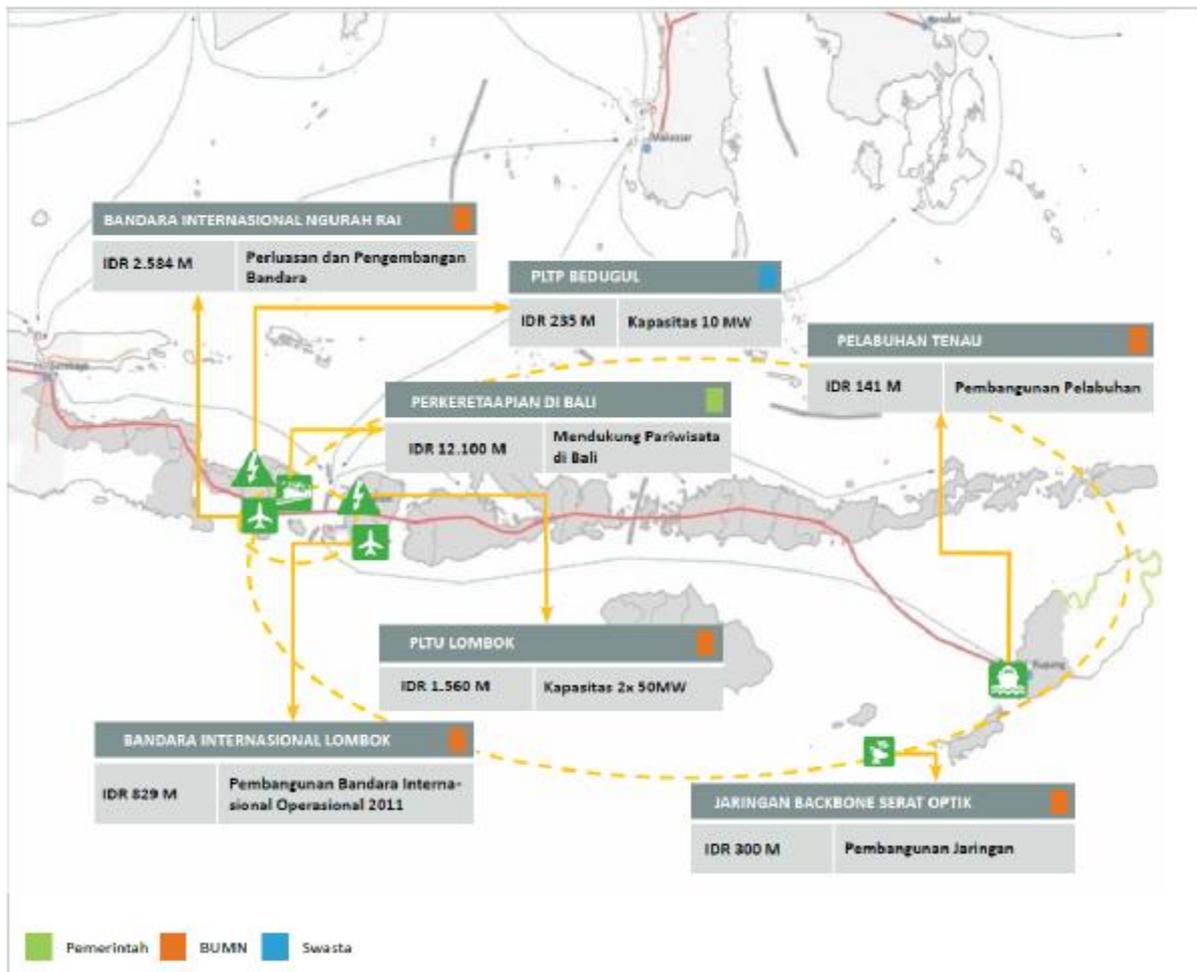
Tabel Aglomerasi Indikasi Investasi Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara

No	KPI	Kegiatan	Pelaku	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung*
KPI PRIORITAS					
1	Badung	Pariwisata	Swasta	4.600	Bandara, SDA, Jalan
2	Benoa	Pariwisata	Swasta, BUMN	110.005	Jalan, Pelabuhan
3	Lombok Tengah	Pariwisata	BUMN, Swasta	30.000	Bandara, Pelabuhan, Jalan
4	Sumbawa	Pariwisata	Swasta, Pemerintah	7800	Pelabuhan, Jalan, Energi
		Tembaga	Swasta	40.000	
5	Sumbawa Barat	Tembaga	Swasta	24.000	SDA, Energi
6	Kupang	Perikanan	BUMN	888	Bandara, Pelabuhan, Energi, SDA, Jalan
		Pariwisata	Swasta	2.500	
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Mangan)	Swasta	1.100	
7	Lombok Barat	Pariwisata	Swasta	3.000	Pelabuhan, Energi, Jalan
		Perkayuan	Swasta, Pemerintah	270	
8	Rinjani	Pariwisata	Swasta	5.000	SDA, Energi, Jalan
KPI POTENSIAL					
9	Sumba Timur	Peternakan	Swasta, Pemerintah	450	-
		Migas	Swasta	10.000	-
		Perkayuan	Swasta, Pemerintah	371	-
10	Buleleng	-	-	-	Energi, Bandara,
		-	-	-	SDA, Pelabuhan,

No	KPI	Kegiatan	Pelaku	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung*
					Jalan
11	Bangli	-	-	-	Jalan
12	Nusa Penida	-	-	-	-
13	Denpasar	Peternakan	Swasta	52	SDA, Jalan
14	Komodo	-	-	-	Pelabuhan, Energi, Jalan
15	Sokoria	-	-	-	Energi
16	Ende	-	-	-	Pelabuhan, Energi, SDA
17	Sikka	-	-	-	Pelabuhan, Energi, Jalan
18	Ngada	Peternakan	Pemerintah	416	Energi, Jalan
19	Flores	-	-	-	Energi
20	Dompu	Perkayuan	Pemerintah, Swasta	727	Energi, Jalan, SDA
21	Bima	Perkayuan	Pemerintah, Swasta	2.173	Pelabuhan, Energi
22	Lembata	Pariwisata	Swasta	100	Energi
23	Flores Timur, Timor Tengah, Selatan, Timor Tengah Utara,	-	-	-	Pelabuhan, Energi
24	Jembrana	-	-	-	-

**Infrastruktur yang sangat dibutuhkan untuk mendukung kegiatan investasi KPI (lihat Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara)*

Peta Infrastruktur Utama Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara



Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
1	Pembangunan Bandara Bali Utara, Buleleng	12.000	KPS	2015	2020	Buleleng
2	Pengembangan Bandara Ngurah Rai	2.584	BUMN	2011	2013	Badung
3	Rehabilitasi Bandara El Tari	43	BUMN	2013	2014	Kupang

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Kupang					
4	Pembangunan dan Persiapan Pengoperasian Bandara Internasional Lombok, di Lombok Tengah OPR	829	BUMN	2011	2011	Lombok Tengah
5	Pengembangan Bandara Internasional Lombok	500	BUMN	2014	2015	Lombok Tengah
6	Pengembangan Cruise Port - Lembar - Sekotong (Pelabuhan Teluk Lembar)	390	APBN	2015	2017	Lombok Barat
7	Penanganan Fasilitas Pelabuhan Laut Pulau Komodo untuk mendukung Pariwisata	58	APBN	2011	2012	Komodo
8	Pengerukan Alur di Pelabuhan Benoa	175	APBN	2014	2017	Benoa
9	Pengembangan Pelabuhan Celukan Bawang di Kab Buleleng	150	BUMN	2014	2017	Buleleng
10	Pembangunan Dermaga Kapal Pesiar di Labuan Bajo	60	APBN	2014	2015	Komodo
11	Pengembangan Dermaga Wisata di Rinca	60	APBN	2014	2015	Komodo

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
12	Pengembangan Dermaga Pariwisata di Ende	65	APBN	2014	2015	Ende
13	Pembangunan Dermaga Pariwisata di Maumere	65	APBN	2014	2015	Sikka
14	Pengembangan Faspel Bima	45	APBN	2014	2016	Bima
15	Pembangunan Faspel Laut Pelabuhan Lombok	62	APBN	2014	2016	Lainnya
16	Pengembangan Pelabuhan Pariwisata/Cruise Tanah Ampo	36	Campuran (APBN - APBD - Swasta)	2015	2016	Nasional
17	Pengembangan Faspel Laut Marapokot	76	APBN	2015	2016	Ende
18	Pengembangan Pelabuhan Tenau	141	BUMN	2012	2014	Kupang
19	Penanganan Kapasitas Pelabuhan Ketapang - Gilimanuk	110	APBN	2012	2015	Lainnya (Jawa-Bali)
20	Penambahan Armada Kapal Ferry Ro-ro Lintas Sape - Lb.Bajo 1 unit (1500 GT)	53	BUMN	2012	2014	Komodo
21	Penambahan Armada Kapal Ferry Ro-ro Lintas Ketapang - Gilimanuk 4 unit (1500 GT & 3000 GT)	231	BUMN	2011	2013	Lainnya (Jawa-Bali)

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
22	Penambahan Armada Kapal Ferry Ro-ro Lintas Lembar - Padang Bay 3 unit (1500 GT & 2000 GT)	126	BUMN	2011	2012	Lainnya
23	Penambahan Armada Kapal cadangan Ferry Ro-ro di wilayah Tengah (Lembar) 1 unit (2000 GT)	70	BUMN	2013	2015	Lombok Tengah
24	Penambahan Armada Kapal Ferry Ro-ro Lintas Kayangan - Pototano 2 unit (1000 GT dan 1500 GT)	67	BUMN	2011	2012	Lainnya
25	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Aibari	250	APBN	2014	2017	Sumbawa
26	Penyelenggaraan Perkeretaapian di Bali untuk Mendukung Pariwisata	12.100	KPS	2015	2017	Nasional
27	Pembangunan Jalan Tol Probolinggo - Banyuwangi 215 km	15.311	KPS	2015	2025	Lainnya (Jawa-Bali)
28	Jalan Tol Pasuruan - Probolinggo 45,32 Km	3.551	KPS	2014	2019	Lainnya (Jawa-Bali)
29	Penanganan Jalan dari Benete - Simpang Negara (72,1km) NTB	826	APBN	2011	2025	Sumbawa

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
30	Pembangunan Jalan Tol Nusa Dua-Ngurah Rai- Bena - 7,5 km	1.961	KPS	2011	2013	Bena
31	Penanganan Jalan dari Bangau - Dompu - Ramba - Lb. Bajo 159,2 km	1.376	APBN	2011	2015	Dompu
32	Penanganan Jalan Ende - Maumere - Magepanda (172,6 Km)	396	APBN	2011	2025	Sikka
33	Penanganan Jalan Bajawa - Ende (125,7 Km)	805	APBN	2011	2025	Ngada
34	Penanganan Jalan Bolok - Tenau - Kupang -Oesapa - Oesau (59,4 km)	140	APBN	2011	2025	Kupang
35	Jalan Tol Surabaya Gempol - Pasuruan 32 Km	2.769	KPS	2015	2018	Lainnya (Jawa-Bali)
36	Penanganan Jalan Sekotong - Pelangan	70	APBN	2015	2017	Lombok Barat
37	Penanganan Jalan Kubu Tambahan - Singaraja - Seririt - Celukan Bawang (24,86 km)	68	APBN	2015	2025	Buleleng
38	Penanganan Jalan Poros Tengah di Kupang-Timor Tengah Utara (Oilmasi - Sulamo)	136	APBN	2014	2015	Kupang
39	Penanganan Jalan Benete - Sejong - Lunyuk	380	APBN	2015	2020	Sumbawa

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
40	Penanganan Jalan Pemenang - Tanjung - Bayan - Sanbella - Lb.Lombok	113	APBN	2014	2020	Rinjani
41	Penanganan Jalan Tohpati - Kosamba (11,8 km)	609	APBN	2011	2025	Lainnya
42	Penanganan Jalan Underpass Dewa Ruci	257	APBN	2011	2013	Badung
43	Penanganan Jalan Penulisan - Blandingan,(4 Km)	80	APBD	2015	2018	Bangli
44	Penanganan Jalan Kayuselem - Pradi A, Sepanjang 3 Km	60	APBD	2015	2018	Denpasar
45	Penanganan Jalan Malet - Malet Kuta Mesir, Sepanjang 3 Km	60	APBD	2015	2018	Bangli
46	Penanganan Jalan Malet - Maletgusti, sepanjang 3 Km	60	APBD	2015	2018	Bangli
47	penanganan Jalan Penelokan - Yeh Mampeh, Sepanjang 6,8 Km	140	APBD	2015	2018	Bangli
48	Penanganan Jalan Pemenang - Mataram	200	APBN	2015	2018	Lombok Tengah
49	penanganan Jalan Songan - Alengkong - Bukit Sari, sepanjang 6 Km	120	APBD	2015	2018	Bangli
50	Penanganan Jalan Songan -	60	APBD	2015	2018	Bangli

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Blandingan, sepanjang 3 Km					
51	penanganan Jalan Yehamampeh - Dalem Belingkang, Sepanjang 2 Km	40	APBD	2015	2018	Bangli
52	Penanganan Jembatan Penghubung (Labuan Bajo - Pulau Bajo)	35	APBD	2015	2018	Komodo
53	Penanganan Jalan (Liang Bua, Wae Rebo)	105	APBN	2013	2014	Komodo
54	Penanganan Jalan Buahan - Trunyan, sepanjang 2 Km	40	APBD	2014	2017	Bangli
55	Penanganan Jalan Culali - Toya Mula, sepanjang 5 Km	100	APBD	2015	2018	Bangli
56	Penanganan jalan Denpasar- Gilimanuk	5.000	APBN	2018	2025	Benoa
57	Penanganan jalan Canggu-Beringkit- Batuan-Pantai Pumana	1.000	APBN	2018	2025	Benoa
58	Pembangunan Jalan Tol Kusamba- Padangbai	10.000	APBN	2018	2025	Benoa
59	Penanganan jalan Soka-Sirit	6.750	APBN	2018	2025	Benoa
60	Penanganan jalan Mengwitani- Singaraja	6.750	APBN	2018	2025	Benoa

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
61	Penanganan jalan Cangu-Denpasar	4.500	APBN	2018	2025	Benoa
62	Penanganan Jalan Penyaring-Labu Sawo dan Moyo - Sebewe (Samota)	162	APBN	2014	2018	Sumbawa Barat
63	Pembangunan Jalan Akses BIL (Patung Sapi - Gadjah Mada)	180	APBN	2014	2017	Lombok Tengah
64	Pembangunan IPA Ayung (500 l/s)	100	Pemerintah (APBN-APBD)	2015	2025	Denpasar
65	Pembangunan Intake dan Jaringan Transmisi mata air Guyangan Klungkung - 40 l/s	1	APBN	2011	2011	Lainnya
66	Pembangunan IPA Petanu (Tukad Petanu, Kabupaten Gianyar, Badung, dan Denpasar) 300 l/s	110	Pemerintah (APBN-APBD)	2012	2013	Lainnya
67	Pembangunan Sistem Jaringan Kabupaten Kupang - 100 l/s	132	APBN	2011	2014	Kupang
68	Pengembangan IPA Pened - 300 l/s	60	Pemerintah (APBN-APBD)	2013	2014	Badung
69	Dam Raknamo dan Kolhua	1.000	APBN	2014		Kupang
70	Bendungan Titab	428	APBN	2012	2016	Buleleng
71	Bendungan	538	APBN	2011	2015	Rinjani

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Pandanduri					
72	Bendungan Tanju - Mila (Rababaka Komplek)	361	APBN	2014	2019	Dompu
73	Pembangunan Waduk Bintang Bano di Sumbawa Barat	700	APBD	2012	-	Sumbawa Barat
74	Bendungan Ayung (kapasitas 10,6 juta m ³)	1.200	APBN	-	-	Badung
75	Bendungan Mujur (kapasitas 24,5 juta m ³)	103	APBN	-	-	Sumbawa Barat
76	Bendungan Mbay	600	APBN	-	-	Ende
77	Bali Beach Conservation II	800	Campuran (APBN-APBD)	-	-	Denpasar
78	Pembangunan PLTP Bedugul 10 MW	235	Swasta	2014	2019	Buleleng
79	Pembangunan PLTU Celukan Bawang 380 MW	4.400	Swasta	2010	2014	Buleleng
80	Pembangunan PLTU Lombok (FTP 2) 50 MW	780	BUMN	2011	2016	Lombok Barat
81	Pembangunan PLTU Lombok (FTP1) 50 MW	780	BUMN	2008	2013	Lombok Barat
82	Pembangunan PLTP Hu'u (FTP2) 20 MW	500	Swasta	2013	2017	Dompu
83	Pembangunan PLTU	350	BUMN	2009	2015	Sumbawa

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Sumbawa (20 MW)					
84	Pembangunan PLTU NTT-1 Ende/Ropa (FTP 1) 14 MW	260	BUMN	2008	2013	Ende
85	Pembangunan PLTU NTT-2 Kupang (FTP1) 33 MW	50	BUMN	2008	2013	Kupang
86	Pembangunan PLTG Pesanggaran 4x50 MW	2.135	BUMN	2013	2015	Lainnya (Jawa-Bali)
87	Pembangunan Gardu Induk/trafo di Bali sampai 2021 (1490 MVA)	1.251	BUMN	2012	2021	Lainnya
88	Pembangunan PLTA Brang Beh 16 MW)	176	BUMN	2013	2016	Sumbawa
89	Pembangunan PLTMG Lombok Peaker (90 MW)	436	BUMN	2013	2016	Lombok Barat
90	Pembangunan PLTMG Lombok Peaker 3 (30 MW)	145	BUMN	2014	2018	Lombok Barat
91	Pembangunan PLTMG Lombok Peaker 4 (30 MW)	145	BUMN	2014	2021	Lombok Barat
92	Pembangunan PLTP Sembalun (FTP2) 20 MW	250	BUMN	2013	2017	Rinjani
93	Pembangunan PLTP Sembalun 2 (40 MW)	500	BUMN	2014	2019	Rinjani
94	Pembangunan PLTU Bima (FTP 1) (2x10 MW)	341	BUMN	2010	2014	Bima

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
95	Pembangunan PLTU Lombok 2 (2x25 MW)	450	BUMN	2013	2017	Lombok Barat
96	Pembangunan PLTU Lombok Timur (2x25 MW)	450	Swasta	2013	2017	Rinjani
97	Pembangunan PLTU Sumbawa Barat (2x7 MW)	145	BUMN	2013	2015	Sumbawa Barat
98	Pembangunan PLTA Wae Racang (16.5 MW)	240	BUMN	2012	2017	Komodo
99	Pembangunan PLTMG Kupang Peaker (40 MW)	200	BUMN	2013	2015	Kupang
100	Pembangunan PLTMG Maumere Peaker (8 MW)	40	BUMN	2013	2015	Sikka
101	Pembangunan PLTP Atadei (FTP2) 5 MW	130	Swasta	2014	2017	Lembata
102	Pembangunan PLTP Bukapiting 5 MW (2x2.5 MW)	70	BUMN	2015	2018	Lembata
103	Pembangunan PLTP Mataloko IPP 15 MW	135	Swasta	2010	2019	Ngada
104	Pembangunan PLTP Oka Larantuka (1x3 MW)	80	Swasta	2014	2017	Flores Timur, TTS, TTU
105	Pembangunan PLTP Sokoria (3x5 MW) FTP-2	407	Swasta	2012	2018	Sokoria
106	Pembangunan PLTP Ulumbu (ADB) 5 MW	70	APBN	2013	2017	Flores

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
107	Pembangunan PLTP Ulumbu Ekspansi 5 MW	70	BUMN	2014	2017	Flores
108	Pembangunan PLTU Alor (2x3 MW)	120	BUMN	2010	2014	Lembata
109	Pembangunan PLTU Kupang (2x15 MW)	560	Swasta	2012	2016	Kupang
110	Pembangunan PLTU Maumere (2x10 MW)	341	BUMN	2013	2015	Sikka
111	Pembangunan PLTU Rote Ndao (2x3 MW)	120	BUMN	2010	2014	Kupang
112	Pembangunan Transmisi Listrik di Bali sampai 2021 (745 kms)	1.892	BUMN	2012	2021	Lainnya
113	Pembangunan Gardu Induk di NTB sampai 2021 (1120 MVA)	800	BUMN	2012	2021	Lainnya
114	Pembangunan Transmisi Listrik di NTB sampai 2021 (1181 kms)	1.086	BUMN	2012	2021	Lainnya
115	Pembangunan Gardu Induk di NTT sampai 2021 (555 MVA)	400	BUMN	2012	2021	Lainnya
116	Pembangunan Transmisi Listrik di NTT sampai 2021 (1326 kms)	853	BUMN	2012	2021	Lainnya
117	Palapa Ring sebanyak 2 Kab/Kota di NTT	82	APBN	2014	2015	Nasional
118	Pembangunan	300**	BUMN	2011	2015	Nasional

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Jaringan Backbone Serat Optik di Koridor Bali-NT					
119	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Larantuka	15	APBN	2015	2015	Flores Timur, TTS, TTU

Tabel Kegiatan Ekonomi MP3EI Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
Kegiatan Ekonomi Utama - Pariwisata						
1	Pengembangan Sarana Pariwisata-Bali International Park, Kawasan Wisata Terpadu	4.000	Swasta	2011	2013	Badung
2	Pembangunan Hotel Sofitel, Nusa Dua Bali	600	Swasta	2012	2025	Badung
3	Pembangunan Sarana dan Fasilitas Wisata Bahari Marina and Yacht Benoa	5	BUMN	2010	2011	Benoa
4	Pengelolaan (reklamasi) Wilayah Perairan Teluk Benoa	30.000	Swasta	2013	2025	Benoa
5	Pengembangan Kawasan Wisata Mandalika	30.000	Campuran (BUMN-Swasta)	2011	2030	Lombok Tengah
6	Pembangunan Hotel Aston, Kupang	300	Swasta	2012	2016	Kupang

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
7	Pembangunan Kawasan Pariwisata Terpadu Imperial World Kupang	1.700	Swasta	2011	2016	Kupang
8	Pembangunan pusat perdagangan, kesehatan bertaraf internasional	500	Swasta	2012	2016	Kupang
9	Pengembangan Kawasan Pariwisata Teluk Mekaki	3.000	Swasta	2012	2016	Lombok Barat
10	Pembangunan Kawasan Pariwisata Tanjung Ringgit	5.000	Swasta	2013	2025	Lombok Timur
11	Pengembangan kawasan wisata SAMOTA	7.500	Campuran	2013	2025	Sumbawa
12	Pembangunan usaha wisata bahari di Tanjung Menangis	300	Swasta	2013	2025	Sumbawa
13	Pengembangan Resort Kelas Dunia Kura-Kura Bali di Benoa	80.000	Swasta	2012	2032	Benoa
14	Pengembangan Resort Pariwisata Bukit Doa di Lembata	100	Swasta	2013	2020	Lembata
Kegiatan Ekonomi Utama - Perikanan						
15	Pembangunan industri garam di Teluk Kupang	888	BUMN	2012	2016	Kupang
Kegiatan Ekonomi Utama - Peternakan						
16	Food Security Industrial Complex	450	Swasta	2012	2015	Sumba Timur

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
17	Pengembangan Sapi Potong melalui Ranch Peternakan	416	Pemerintah	2013	2025	Ngada
18	Industri Pengolahan dan Pengawetan Daging	52	Swasta	2010	2015	Denpasar
Kegiatan Ekonomi Utama - Perikanan						
19	Pembangunan Hutan Tanaman Industri seluas 3.555 Ha	148	Campuran (Pemerintah - Swasta)	2008	2015	Lombok Barat
20	Pembangunan Hutan Tanaman Industri seluas 2.585 Ha	122	Campuran (Pemerintah - Swasta)	2008	2018	Lombok Barat
21	Pembangunan Hutan Tanaman Industri seluas 54.405 Ha	500	Campuran (Pemerintah - Swasta)	2009	2020	Dompu
22	Pembangunan Hutan Tanaman Industri di seluas 27.220 Ha	227	Campuran (Pemerintah - Swasta)	2009	2020	Dompu
23	Pembangunan Hutan Tanaman Industri seluas 41.960 Ha	328	Campuran (Pemerintah - Swasta)	2009	2020	Bima
24	Pembangunan Hutan Tanaman Industri seluas 22.820 Ha	1.845	Campuran (Pemerintah - Swasta)	2009	2020	Bima
25	Pembangunan Hutan Tanaman Industri seluas 6.880 Ha	83	Campuran (Pemerintah - Swasta)	2003	2017	Sumba Timur

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
26	Pembangunan Hutan Tanaman Industri seluas 24.000 Ha	288	Campuran (Pemerintah - Swasta)	2009	2020	Sumba Timur
Kegiatan Ekonomi Utama - Tembaga						
27	Penambahan Alat Processing (SAG Mill)	6.000	Swasta	**	**	Sumbawa Barat
Kegiatan Ekonomi Utama - Minyak dan Gas Bumi						
28	Jasa Penunjang pertambangan minyak dan gas bumi	10.000	Swasta	2011	2014	Sumba Timur
Kegiatan Ekonomi Utama - Emas						
29	Penambangan (Operasi Produksi) emas	40.000	Swasta	2011	2013	Sumbawa
30	Kegiatan penambangan di Batu Hijau	18.000	Swasta	2000	2031	Sumbawa Barat
Kegiatan Ekonomi Lainnya - Mangan						
31	Pembangunan pabrik smelter mangan	1.100	Swasta	2011	2016	Kupang

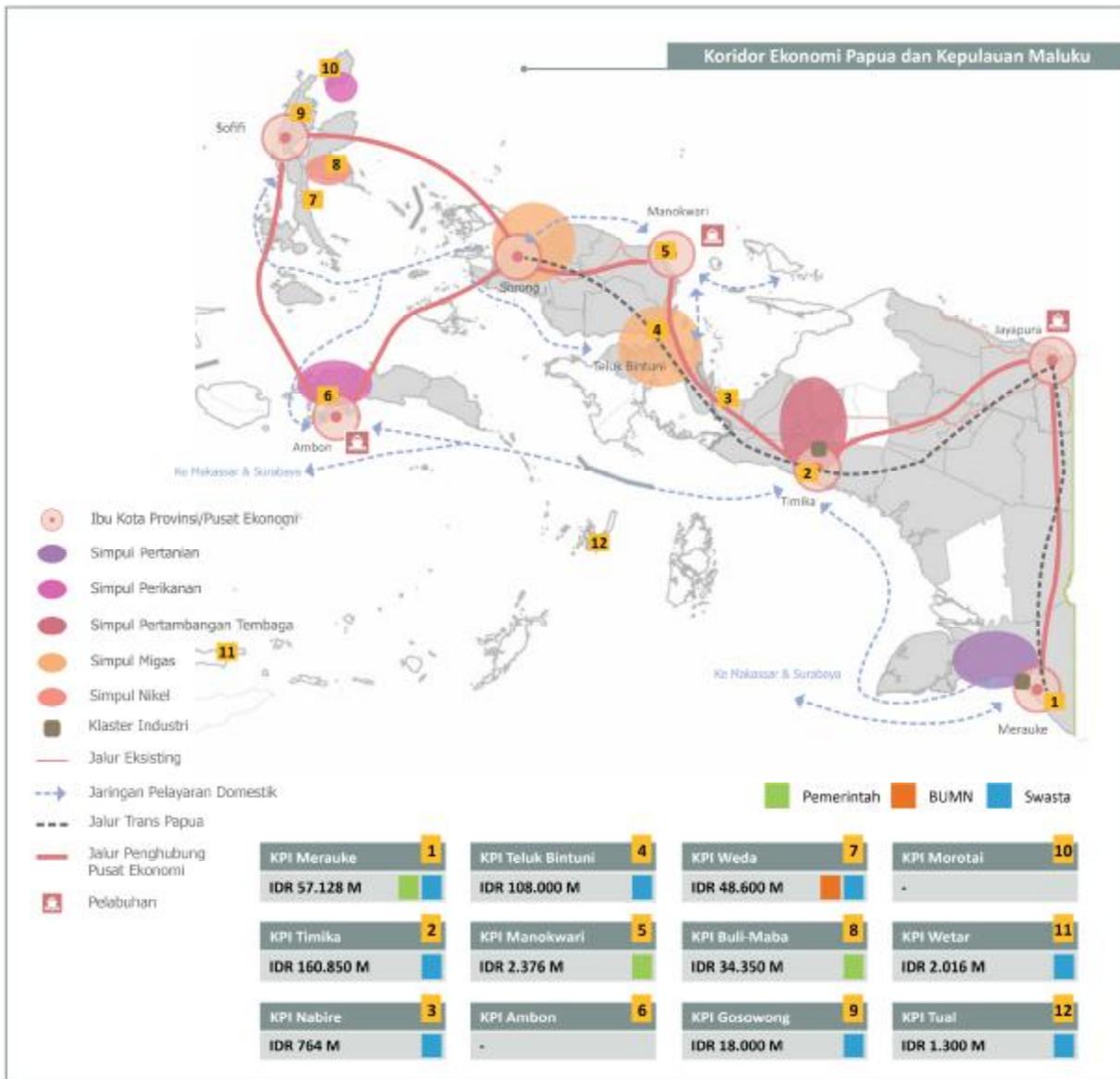
Tabel Proyek SDM dan IPTEK Koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
1	Pembangunan Akademi Komunitas Nagekeo	6,03	2012	2013
2	Pembangunan Akademi Komunitas Sumbawa	13,85	2012	2013
3	Pembangunan Akademi Komunitas Sumba Timur	5,00	2012	2013

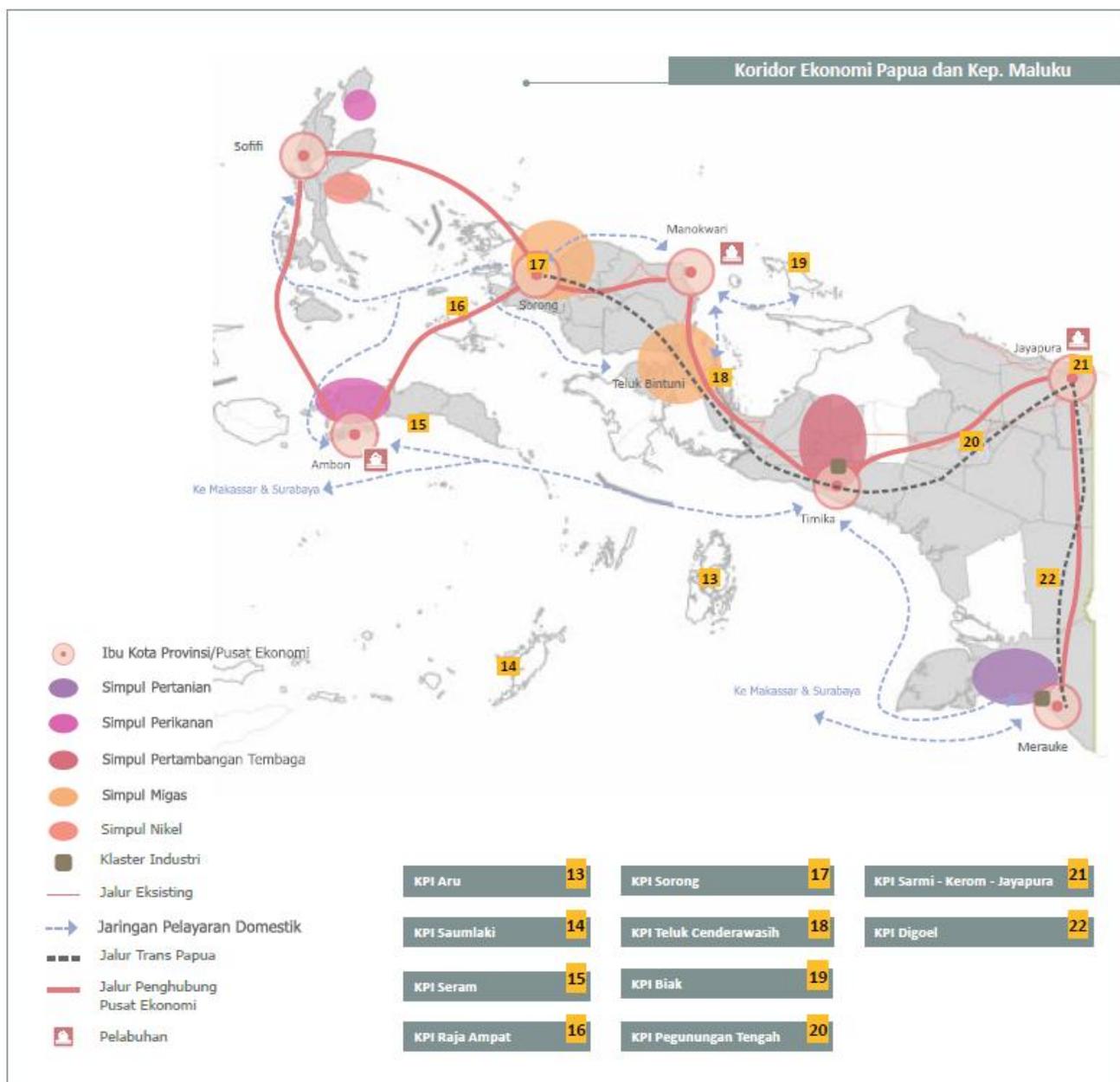
No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
4	Pembangunan Akademi Komunitas Mataram	8,36	2012	2013
5	Pembangunan Akademi Komunitas Gianyar	1,48	2012	2013
6	Penguatan Sarana dan Prasarana Institut Seni Indonesia Denpasar	79,73	2011	2013
7	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Bali	53,65	2011	2013
8	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Kupang	202,00	2011	2013
9	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Pertanian Negeri Kupang	80,14	2011	2013
10	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Mataram	298,30	2011	2013
11	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Nusa Cendana	291,00	2011	2013
12	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Pendidikan Ganesha	348,00	2011	2013
13	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Udayana	255,00	2011	2013
14	Insentif Riset Sinas, Kemristek	16,67	-	-
15	Insentif Peningkatan Kemampuan Peneliti dan Perekayasa (PKPP), Kemristek	37,50	-	-
16	Penelitian Prioritas Nasional yang Mendukung MP3EI	8,33	-	-
17	Diseminasi Teknologi Peningkatan Kapasitas Iptek	0,80	2013	2013
18	Peningkatan kapasitas masyarakat terhadap iptek dan terdiseminasi Teknologi	0,30	2013	2013
19	Penerapan SIDA	0,28	2013	2013
20	Publikasi 70% dari 12 Output Pusat Unggulan Iptek	1,15	2013	2013

VI. Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku

Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Prioritas Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku



Peta Kawasan Perhatian Investasi (KPI) Potensial Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku



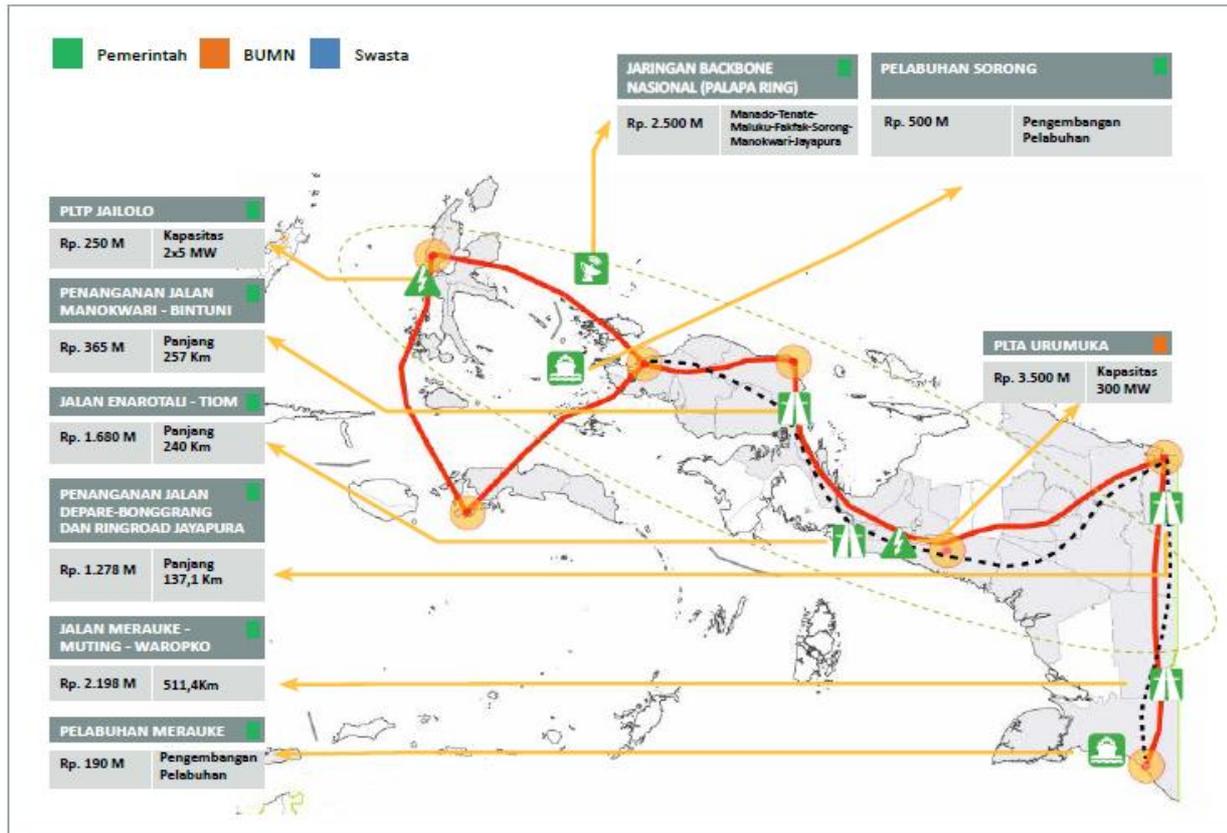
**Infrastruktur yang sangat dibutuhkan untuk mendukung kegiatan investasi KPI (lihat Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku)*

Tabel Aglomerasi Indikasi Investasi Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku

No	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
KPI PRIORITAS					
1	Merauke	Pertanian pangan	Swasta	57.128	Bandara, Pelabuhan, Jalan, SDA, Energi
2	Timika	Tembaga	Swasta	160.850	Pelabuhan, Jalan, SDA, Energi
3	Nabire	Kegiatan Ekonomi Lainnya (Gold)	Swasta	764	Pelabuhan, Energi
4	Teluk Bintuni	Migas	Swasta	108.000	Pelabuhan, Jalan, Energi
5	Manokwari	Peternakan	Pemerintah	1	Pelabuhan, Jalan, Energi
		Kegiatan Ekonomi Lainnya (Semen)	Swasta	2.375	
6	Ambon	Perikanan	Pemerintah, Swasta	-	Pelabuhan, Jalan, Energi
7	Weda	Nikel	Swasta	48.600	Pelabuhan, Jalan
8	Buli - Maba	Nikel	Swasta	34.350	Pelabuhan
9	Gosowong	Nikel	Swasta	18.000	Jalan
10	Morotai	Perikanan	Pemerintah	-	Bandara, Jalan, SDA
11	Wetar	Tembaga	Swasta	2.016	-
12	Tual	Perikanan	Swasta	1.300	Bandara
KPI POTENSIAL					
13	Aru	Migas, Pertanian	Swasta	195.837	Bandara, Pelabuhan, Jalan
14	Saumlaki	Migas	Swasta	140.000	Bandara, Jalan

No	KPI	Kegiatan Ekonomi	Pelaksana	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Infrastruktur Pendukung KPI*
15	Seram	Nikel, Perikanan, Pertanian, Peternakan	Swasta, Pemerintah	40.114	Bandara, Pelabuhan, Jalan
16	Raja Ampat	-	-	-	-
17	Sorong	-	-	-	-
18	Teluk Cenderawasih	Perikanan, Pariwisata	-	-	-
19	Biak	Perikanan	-	-	-
20	Pegunungan Tengah	Pertanian Pangan	-	-	-
21	Sarmi-Kerom-Jayapura	Kelapa Sawit, Kakao, Pertanian Pangan			
22	Digoel	Karet, Kelapa Sawit	-	-	-

Peta Infrastruktur Utama Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku



Tabel Investasi Infrastruktur yang Teridentifikasi di Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
1	Perpanjangan Bandara Mopah Merauke *	128	APBN	2015	2020	Merauke (MIFEE)
2	Rehabilitasi Bandara termasuk Perpanjangan Runway Bandar Udara Morotai*	150	APBN	2011	2014	Morotai
3	Perpanjangan Runway Bandara di Tual	200	APBN	2015	2017	Tual
4	Pengembangan Bandara Sultan Babullah Ternate	100	APBN	2015	2017	Nasional
5	Pengembangan Bandara Oesman	50	APBN	2015	2017	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Sadik Labuha					
6	Pembangunan Lapangan Terbang Kawa	567	APBD	2015	2018	Seram
7	Pengembangan Bandar Udara Amahai	150	APBD	2014	2016	Seram
8	Pengembangan Bandara Sentani	565	APBN	2015	2020	Nasional
9	Pengembangan Bandara Domine Eduard Osok	195	Campuran (APBN - APBD)	2014	2014	Manokwari
10	Pengembangan Pelabuhan Jayapura *	758	APBN	2012	2013	Nasional
11	Pengembangan Pelabuhan Kaimana *	188	APBN	2011	2014	Lainnya
12	Pembangunan Pelabuhan Khusus di Tanjung Buli *	226	Swasta	2014	2014	Buli-Maba
13	Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Ambon *	350	Campuran (APBN - BUMN)	2013	2015	Ambon
14	Pengembangan Pelabuhan Tobelo *	226	APBN	2015	2020	Lainnya
15	Pengembangan Pelabuhan Matui-Jailolo *	100	APBN	2015	2020	Lainnya
16	Pengembangan Pelabuhan Labuha/Babang *	180	APBN	2015	2020	Lainnya
17	Pengembangan Pelabuhan Laut Falabisahaya *	201	APBN	2011	2014	Lainnya
18	Adpel Ternate *	150	APBN	2011	2013	Nasional
19	Pengembangan Pelabuhan Gebe *	134	APBN	2011	2014	Lainnya
20	Pembangunan Dermaga General	100	APBN	2011	2014	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Cargo 100 meter - Pelabuhan Sofifi *					
21	Pengembangan Pelabuhan Serui *	567	APBN	2011	2014	Lainnya
22	Pembangunan Pelabuhan Bade *	237	APBN	2011	2014	Merauke (MIFEE)
23	Pembangunan Dermaga Terminal Penumpang dan Peti Kemas Pelabuhan Depapre *	245	Campuran (APBN - APBD)	2011	2014	Nasional
24	Pengembangan Pelabuhan Owi *	168	APBN	2011	2014	Lainnya
25	Pengembangan Pelabuhan Nabire *	160	APBN	2011	2014	Nabire
26	Pengembangan Pelabuhan Agats *	159	APBN	2011	2014	Lainnya
27	Pengembangan Pelabuhan Amamapare *	135	APBN	2011	2014	Timika
28	Pengembangan Pelabuhan Sarmi *	169	APBN	2011	2014	Lainnya
29	Pengembangan Pelabuhan Waren *	306	APBN	2011	2014	Lainnya
30	Penanganan kapasitas kargo Pelabuhan Laut Timika *	500	Swasta	2011	2015	Timika
31	Pembangunan terminal agribisnis, pergudangan, dan pelabuhan ekspor di Serapuh & Wogikel *	33	Swasta	2015	2017	Merauke (MIFEE)
32	Pengembangan Pelabuhan Teminabuan *	261	APBN	2011	2014	Lainnya
33	Pengembangan Pelabuhan Saunek *	153	APBN	2011	2014	Lainnya
34	Pengembangan Pelabuhan Kokas *	145	APBN	2011	2014	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
35	Pembangunan Faspel Laut Arar *	318	APBN	2011	2014	Manokwari
36	Pengembangan Pelabuhan di Sorong *	500	Campuran (APBN - BUMN)	2013	2015	Manokwari
37	Pengembangan Pelabuhan Merauke *	190	APBN	2012	2015	Merauke (MIFEE)
38	Pengembangan Pelabuhan Sofifi/Kaiyasa	300	APBN	2015	2020	Lainnya
39	Pengembangan Pelabuhan Subaim	100	APBN	2015	2020	Lainnya
40	Pengembangan Pelabuhan Malbufa	40	APBN	2015	2020	Lainnya
41	Pengembangan Pelabuhan Tikong	25	APBN	2015	2020	Lainnya
42	Pengembangan Pelabuhan Wayaluar-Obi	20	APBN	2015	2020	Lainnya
43	Pengembangan Pelabuhan Saketa	25	APBN	2015	2020	Lainnya
44	Pengembangan Pelabuhan Bosua	30	APBN	2015	2020	Lainnya
45	Pembangunan Dermaga Kapal di Waisamu	100	APBN	2015	2018	Seram
46	Pembangunan Pelabuhan Pengumpul Dokyar	5	APBN	2015	2018	Seram
47	Pembangunan Pelabuhan Areate	100	APBD	2015	2018	Seram
48	Pembangunan Dermaga Laut di Makariki	75	APBD	2015	2018	Seram
49	Pembangunan Pelabuhan Seget	1,609	BUMN	2015	2020	Manokwari
50	Pengembangan	135	APBN	2015	2018	Timika

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Pelabuhan Pomako					
51	Pelabuhan Container di Passo	150	APBN	2015	2017	Ambon
52	Pembangunan Dermaga Penyeberangan Fatkayon	32	APBN	2015	2018	Lainnya
53	Pembangunan Dermaga Penyeberangan Gane Timur	30	APBN	2015	2018	Lainnya
54	Pembangunan Dermaga Penyeberangan Bicoli-Maba Selatan	30	APBN	2015	2018	Buli-Maba
55	Pembangunan Terminal Tipe A di Sofifi	20	APBN	2015	2017	Lainnya
56	Pembangunan Terminal Tipe C di seluruh kab/kota	20	APBD	2015	2017	Nasional
57	Pembangunan Dermaga Penyebrangan Weda	30	APBN	2014	2015	Weda
58	Pembangunan Dermaga Ferry Airmanang	345	APBD	2015	2018	Seram
59	Peningkatan Jalan Manokwari - Bintuni (257 Km) *	365	APBN	2011	2014	Manokwari
60	Penanganan Jalan Kumbe - Okaba - Nakias (152 km) Jalan Propinsi dan Kabupaten *	760	APBN	2011	2015	Merauke (MIFEE)
61	Penanganan jalan Manokwari - Kebar - Sorong (606,2 km) *	4,575	APBN	2011	2025	Manokwari
62	Penanganan Jalan Merauke - Muting -	2,198	APBN	2011	2025	Merauke

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Waropko (511,4 km) *					
63	Penanganan Jalan Fakfak -Kokas - Bomberai (139,9 km) *	732	APBN	2011	2020	Teluk Bintuni
64	Penanganan Daeo - Bere-Bere (55.7 km) *	195	APBN	2011	2015	Morotai
63	Penanganan Jalan Fakfak -Kokas - Bomberai (139,9 km) *	732	APBN	2011	2020	Teluk Bintuni
64	Penanganan Daeo - Bere-Bere (55.7 km) *	195	APBN	2011	2015	Morotai
65	Penanganan Jalan Habema - Yaguru (110 Km) *	364	APBN	2011	2014	Lainnya
66	Penanganan Jalan Daruba - Wayabula 52 km *	158	APBN	2011	2015	Morotai
67	Penanganan Jalan Daruba - Daeo (26 KM) *	20	APBN	2015	2016	Morotai
68	Penanganan Jalan Wayabula - Sopi - Bare bare *	50	APBD	2011	2014	Morotai
69	Penanganan Jalan Timika - Potowaiburu - Wagete - Nabire *	200	APBN	2011	2025	Timika
70	Pembangunan Jembatan Arar II	150	APBN	2014	2016	Manokwari
71	Penanganan Jalan Buraka - Poletom	65	APBN	2015	2016	Merauke (MIFEE)
72	Penanganan Jalan Merauke - Jagebob - Erambu	30	APBN	2014	2017	Merauke (MIFEE)
73	Penanganan Jalan Timika-Urumuka	700	APBN	2016	2020	Timika
74	Pembangunan Jalan Ring Road Halmahera Bagian Utara (178 Km)	801	APBN	2017	2020	Gosowong

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
75	Pembangunan Jalan Ring Road Halmahera Bagian Tengah (339,6 Km)	1,528	APBN	2017	2020	Weda
76	Pembangunan Jalan Ring Road Halmahera Bagian Selatan (237 Km)	1,067	APBN	2017	2020	Lainnya
77	Pembangunan Jalan Waisarisa-Kaibobu (16,5 Km)	60	APBD	2015	2017	Seram
78	Pembangunan Jalan Lumoly-Waisamu (25 Km)	90	APBD	2015	2019	Seram
79	Pembangunan Jalan Alang-Supe (7,5 Km)	28	APBD	2015	2017	Seram
80	Penanganan Jalan Piru-Loki	69	APBD	2015	2017	Seram
81	Penanganan Jalan Lintas Wahai-Kobisonta	13	APBD	2014	2019	Seram
82	Penanganan Jalan dan Jembatan Laimu-Werinama	182	APBD	2014	2019	Seram
83	Penanganan Jalan Taniwel-Saleman	243	APBD	2014	2019	Seram
84	Pembangunan Jalan Waisala-Sp. DPRD	230	APBD	2014	2019	Seram
85	Penanganan Jalan Enarotali - Tiom (240km)	1,680	APBN	2014	2017	Nasional
86	Penanganan Jalan Dawang-Waru-Airnanam (Trans Maluku)	50	APBN	2015	2016	Ambon
87	Penanganan Jalan Depapre - Bonggrang dan Ringroad Jayapura (137,1 Km)	1,278	APBN	2011	2015	Nasional

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
88	Penanganan Jalan Merauke - Okaba - Buraka - Wanam - Bian - Wogikel	1,971	APBN	2011	2025	Merauke (MIFEE)
89	Penanganan Jalan Waisala-Sp-Pelita Jaya (Trans Maluku)	230	APBN	2015	2017	Ambon
90	Penanganan Jalan Banggoi-Werinama (Trans Maluku)	225	APBN	2015	2017	Ambon
91	Penanganan Jalan Masohi - Haya - Laimu - Werinama	261	APBN	2011	2025	Ambon
92	Penanganan Jalan Weirinama-Airnanam (Trans Maluku)	230	APBN	2016	2018	Ambon
93	Penanganan Jalan Tanah Miring-Jagebob-SP13	175	APBN	2015	2018	Merauke (MIFEE)
94	Penanganan Jembatan Erambu-Torai	65	APBN	2015	2018	Merauke
95	Pembangunan IPA Reservoir dan Unit Distribusi Kab. Mimika *	40	APBN	2011	2014	Timika
96	Pengembangan Instalasi Air Bersih Morotai 13 l/s *	12	Campuran (APBN - APBD)	2012	2013	Morotai
97	Pembangunan intake dan jaringan transmisi air baku Distrik Teluk Umar Kab. Nabire 150 L/s *	15	APBN	2011	2014	Nabire
98	Pembangunan intake dan jaringan transmisi air baku Kab. Nabire 75 L/s *	12	APBN	2011	2014	Nabire
99	Pembangunan intake dan jaringan transmisi air baku Distrik	3	APBN	2011	2014	Sarmi - Kerom - Jaya-

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Kemtuk 45 L/s *					pura
100	Pembangunan dan rehabilitasi jaringan irigasi di Pulau Buru dan Seram *	131	APBN	2011	2012	Seram
101	Pembangunan sarana dan prasarana air baku di Pulau Ambon dan Lease, dan pulau-pulau terselatan Maluku *	4	APBN	2011	2011	Ambon
102	Pembangunan Intake dan Jaringan Pipa Transmisi Air Baku Sumber Air Sungai Maro untuk Kota Merauke (400 lt/dt)	280	APBN			Merauke
103	Pembangunan Intake dan Jaringan Pipa Transmisi Air Baku Kab. Teluk Bintuni	90	APBN	2013	2015	Teluk Bintuni
104	Pembangunan SPAM Kota Pamekaran (Kota Timika) 200 L/s *	40	APBN	2011	2014	Timika
105	Pembangunan SPAM IKK Distrik Tanah Miring	9	APBN	2014	2014	Merauke
106	PLTA Mamberamo *	4,000	Campuran	2014	2016	Nasional
107	Pembangunan Transmisi Listrik di Maluku sampai 2021 (504 kms) *	525	BUMN	2012	2021	Lainnya
108	Pembangunan Transmisi Listrik di Maluku Utara sampai 2021 (376 kms) *	208	BUMN	2012	2021	Lainnya
109	Pembangunan PLTP Jailolo 2x5 MW *	250	Swasta	2010	2016	Lainnya
110	Pembangunan PLTP	130	Swasta	2010	2017	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Songa Wayaua 5 MW *					
111	Pembangunan Transmisi Listrik di Papua sampai 2021 (818 kms) *	628	BUMN	2012	2021	Lainnya
112	Pembangunan PLTA 300 MW di Urumuka *	3,500	Swasta	2012	2019	Timika
113	Pembangunan Transmisi Listrik di Papua Barat sampai 2021 (100 kms) *	58	BUMN	2012	2021	Lainnya
114	Pembangunan Gardu Induk di Maluku sampai 2021 (280 MVA)	205	BUMN	2012	2021	Lainnya
115	Pembangunan Gardu Induk di Papua Barat sampai 2021 (120 MVA)	40	BUMN	2012	2021	Lainnya
116	Pembangunan PLTM Wae Tina 8 MW	186	Swasta	2012	2016	Lainnya
117	Pembangunan PLTP Tulehu 2x10 MW	250	BUMN	2009	2016	Lainnya
118	Pembangunan PLTU Maluku - Waai/Ambon 2X15 MW	510	BUMN	2009	2014	Ambon
119	Pembangunan Gardu Induk di Maluku Utara sampai 2021 (120)	100	BUMN	2012	2021	Lainnya
120	Pembangunan Gardu Induk di Papua sampai 2021 (285 MVA)	277	BUMN	2012	2021	Lainnya
121	Pembangunan PLTA Baliem (5x10 MW)	727	BUMN	2012	2016	Lainnya
122	Pembangunan PLTA Orya (2x10 MW)	291	BUMN	2009	2014	Lainnya
123	Pembangunan PLTU Biak 2x7 MW	260	Swasta	2009	2018	Lainnya
124	Pembangunan PLTU	560	BUMN	2012	2015	Lainnya

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	Holtekamp 2 (2x15 MW)					
125	Pembangunan PLTU Jayapura 2 (2x15 MW)	560	BUMN	2016	2019	Lainnya
126	Pembangunan PLTU Jayapura Holtekamp (2x10 MW)	383	BUMN	2011	2014	Lainnya
127	Pembangunan PLTU Jayapura-Skouw 2x15 MW	510	Swasta	2010	2016	Lainnya
128	Pembangunan PLTU Merauke-Gudang Arang 2x7 MW	390	Swasta	2009	2016	Merauke
129	Pembangunan PLTU Timika (4x7 MW)	712	BUMN	2012	2015	Timika
130	Pembangunan PLTU Andai-Maruni (2x7 MW)	770	Swasta	2009	2016	Lainnya
131	Pembangunan PLTU Klalin Makbusun-Sorong 2x15 MW	770	Swasta	2009	2016	Manokwari
132	Pembangunan PLTU Nabire-Kalibobo 2x7 MW	260	Swasta	2009	2017	Nabire
133	Palapa Ring sebanyak 3 kab/kota di Maluku *	539	APBN	2014	2015	Nasional
134	Palapa Ring sebanyak 2 kab/kota di Maluku Utara *	93	APBN	2014	2015	Nasional
135	Palapa Ring sebanyak 6 kab/kota di Papua Barat *	469	APBN	2015	2015	Nasional
136	Palapa Ring sebanyak 24 kab/kota di Papua *	616	APBN	2014	2015	Nasional
137	Pembangunan Jaringan backbone serat optik di Koridor Papua -Maluku	2,500	BUMN	2014	2015	Nasional

No.	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Sumber Dana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
138	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Sorong	15	APBN	2014	2014	Manokwari
139	Pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR) di Jayapura	15	APBN	2016	2016	Lainnya

*Terdaftar Dalam Lampiran Perpres Nomor 32 Tahun 2011

** Angka Perkiraan KP3EI

Tabel Kegiatan Ekonomi MP3EI Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
Kegiatan Ekonomi Utama - Pertanian Pangan						
1	Pembangunan dan pengembangan Klaster Sentra Produksi Pertanian (KSPP I)	57.000	Swasta	2011	2014	Merauke
2	Penyediaan modal pemberdayaan masyarakat dan pengembangan investasi	69	Pemerintah	2008	2010	Merauke
3	Optimalisasi dan ekstensifikasi lahan pertanian untuk pemberdayaan petani	58,51	Pemerintah	2011	2012	Merauke
Kegiatan Ekonomi Utama - Nikel						
4	Penambangan dan Smelter Nikel dan Kobalt dan Pembangunan Pabrik Ferro Nikel	48.600	Swasta	2012	2017	Weda
5	Pembangunan	19.950	Swasta	2012	2014	Goso-

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
	pengolahan nikel di Halmahera					wong
6	Pembangunan Pabrik Ferro Nikel Halmahera PT Antam	14.400	BUMN	2012	2014	Buli Maba -
Kegiatan Ekonomi Utama - Perikanan						
7	Pengembangan Kawasan Industri Maritim Indonesia	1.300	Swasta	-	-	Tual
Kegiatan Ekonomi Utama - Tembaga						
8	Penambangan bawah tanah pada CoW Area Block A di Mimika	150.000	Swasta	2009	2014	Timika
9	Peleburan dan pemurnian tembaga di Timika	10.000	Swasta	2011	2015	Timika
10	Pembangunan pabrik pengolahan logam berat (TiO ₂)	850	Swasta	-	-	Timika
11	Pembangunan penirisan copper cathode di Wetar Maluku	2.016	Swasta	2007	2014	Wetar
Kegiatan Ekonomi Utama - Migas						
12	Pembangunan Proyek Gas Tangguh di Teluk Bintuni	108.000	Swasta	2012	2015	Teluk Bintuni
Kegiatan Ekonomi Utama - Peternakan						
13	Pembangunan/ revitalisasi padang penggembalaan	1,2	Pemerintah	2007	2012	Manokwari
Kegiatan Ekonomi Utama - Semen						
14	Pembangunan Pabrik Semen di Manokwari	2.375	Swasta	-	-	Manokwari
Kegiatan Ekonomi Lainnya - Emas						
15	Perluasan produksi emas Halmahera	18.000	Swasta	2011	2015	Halmahera

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Pelaksana	Periode Mulai	Periode Selesai	KPI
16	Peningkatan produksi tambang emas	764	Swasta	-	-	Nabire

Tabel Proyek SDM dan IPTEK Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku

No	Nama Proyek	Nilai Investasi (IDR Miliar)	Periode Mulai	Periode Selesai
1	Pembangunan Institut Seni dan Budaya (ISBI) Tanah Papua	59,00	2012	2014
2	Pembangunan Politeknik Negeri Fakfak	35,00	2013	2013
3	Pembangunan Akademi Komunitas Keerom	12,05	2012	2013
4	Pembangunan Akademi Komunitas Manokwari	7,06	2012	2013
5	Pembangunan Akademi Komunitas Buru	5,39	2012	2013
6	Penguatan Sarana dan Prasarana Politeknik Negeri Ambon	38,18	2011	2013
7	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Cenderawasih	153,39	2011	2013
8	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Khairun	125,00	2011	2013
9	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Musamus	90,65	2012	2013
10	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Negeri Papua	85,00	2011	2013
11	Penguatan Sarana dan Prasarana Universitas Pattimura	53,50	2011	2013
12	Politeknik Perikanan Negeri Tual	68,97	2011	2013
13	Pendidikan Menengah Kejuruan Kehutanan sebanyak 1.440 siswa	7,14	2012	2013

14	Penelitian Prioritas Nasional yang Mendukung MP3EI, Kemendikbud	8,33	-	-
15	Insentif Riset Sinas, Kemristek	16,67	-	-
16	insentif PKPP, Kemristek	37,50	-	-
17	Publikasi 70% dari 12 Output Pusat Unggulan Iptek	0,45	2013	2013
18	Penerapan SIDA	0,30	2013	2013

B. DAFTAR REGULASI

Regulasi dan Perizinan Terkait MP3EI di Tingkat Nasional

Berikut adalah regulasi dan perizinan di tingkat nasional yang sudah ditetapkan dan perlu diperbaiki untuk mendukung pengembangan kegiatan ekonomi utama:

Tabel Undang-Undang

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
1	Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Pembangunan dalam rangka Kepentingan Umum	Percepatan pengadaan tanah dalam rangka pembangunan kepentingan umum	Badan Pertanahan Nasional (BPN)

Tabel Rancangan Undang-Undang

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
1	Perubahan Undang-Undang Nomor 49 Prp. Tahun 1960 tentang Panitia Urusan Piutang Negara	Menyangkut aset BUMN sebagai Kekayaan Negara	Kementerian Keuangan

Tabel Peraturan Pemerintah

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
1	Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2011 tentang Pengelolaan Kawasan Suaka Alam dan Kawasan Pelestarian Alam	Peningkatan pengelolaan kawasan suaka alam dan kawasan pelestarian alam dan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya	Kementerian Kehutanan
2	Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 - 2025	Percepatan pengembangan pariwisata dan sebagai pelaksanaan amanat Pasal 9 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata	Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif
3	Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2007 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan Untuk Penanaman Modal di Bidang Tertentu Atau di Daerah Tertentu	Penetapan subsektor baru sesuai prioritas MP3EI yang layak untuk menerima fasilitas pajak Penghasilan Badan (Pasal 31A Undang-Undang tentang PPh)	Kementerian Keuangan
4	Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2010 tentang Izin Usaha Pertambangan (IUP)	Perlunya pengaturan mengenai pemindahan Izin Usaha Pertambangan (IUP)	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral
5	Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2012 tentang Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Lesung	Pengaturan mengenai pelaksanaan dan operasionalisasi KEK di Tanjung Lesung dalam rangka mendukung MP3EI	Kementeriaan Koordinator Bidang Perekonomian
6	Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2012 tentang Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei	Pengaturan mengenai pelaksanaan dan operasionalisasi KEK di Sei Mangkei dalam rangka mendukung MP3EI	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian

7	Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Tata Cara Perubahan Peruntukan Dan Fungsi Kawasan Hutan	Menyangkut “keterlanjuran” penggunaan kawasan hutan untuk kegiatan non hutan	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
8	Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2010 tentang Penggunaan Kawasan Hutan	Menyangkut “keterlanjuran” penggunaan kawasan hutan untuk kegiatan non kehutanan”	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
9	Peraturan Pemerintah No 81 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Sampah Rumah Tangga dan Sampah Sejenis Sampah Rumah Tangga	Peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Sampah, yang mengatur mengenai pengelolaan sampah untuk menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup dan kesehatan masyarakat serta menjadikan sampah sebagai sumber daya	Kementerian Lingkungan Hidup
10	Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik	Pengaturan mengenai pelaksana dari Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik	Kementerian Komunikasi dan Informatika
11	Peraturan Pemerintah Nomor 100 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus	Pengaturan mengenai Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus yang mendukung MP3EI	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
12	Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2013 tentang Perluasan Kesempatan Kerja	Perluasan kesempatan kerja dalam mendukung pelaksanaan MP3EI	Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi
13	Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2013 tentang Perubahan Kedua	Pengaturan mengenai perusahaan jalan tol yang dilakukan	Kementerian Koordinator Bidang

	atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol	Pemerintah dan BUMN	Perekonomian
--	---	---------------------	--------------

Tabel Rancangan Peraturan Pemerintah

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
1	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Fasilitas Perlakuan PPh, PPN dan PPn BM serta Perlakuan Kepabeanan dan Cukai atas Pemasukan dan Pengeluaran barang ke dan dari serta yang berada di Kawasan Ekonomi Khusus	Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dalam rangka mendukung MP3EI dan sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang KEK	Kementerian Keuangan dan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
2	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau Penyerahan Kena Pajak Tertentu Yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai	Perlunya perluasan klasifikasi jenis barang dan/atau jasa yang perlu mendapatkan fasilitas pembebasan PPN	Kementerian Keuangan
3	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pengelolaan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3), Limbah B3 dan <i>Dumping</i>	Pengaturan mengenai pengelolaan dan limbah B3 sebagai Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1999 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 85 tahun 1999 tentang Pengelolaan Limbah B3	Kementerian Lingkungan Hidup
4	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Reforma Agraria	Penataankembali struktur, ketimpangan penggunaan, pemanfaatan, penguasaan dan pemilikan tanah	Badan Pertanahan Nasional dan Kementerian Sekretariat Negara
5	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang	Pengaturan mengenai penambahan kapasitas	Kementerian Energi dan

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
	Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2012 tentang Kegiatan Usaha Penyediaan Tenaga Listrik	pembangkit.	Sumber Daya Mineral
6	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2008 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang Berasal dari Penggunaan Kawasan Hutan Untuk Kepentingan Pembangunan di Luar Kegiatan Kehutanan yang Berlaku Pada Departemen Kehutanan	Optimalisasi penerimaan PNBP kehutanan	Kementerian Kehutanan
7	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Kegiatan di Pelabuhan Pada Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam	Pengelolaan pelabuhan di KPBPB Batam untuk menunjang percepatan pengembangan Pulau Batam.	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
8	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Kegiatan di Bandar Udara Pada KPBPB Batam	Pengelolaan Bandar Udara di KPBPB Batam untuk menunjang percepatan pengembangan Pulau Batam.	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
9	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam	Penambahan wilayah KPBPB Batam	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
10	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2007 tentang Fasilitas Pajak	Pengaturan untuk meningkatkan investasi langsung guna mendorong pertumbuhan ekonomi, serta untuk pemerataan pembangunan dan	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian Keuangan

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
	Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang Usaha Tertentu dan/atau di Daerah-Daerah Tertentu	percepatan pembangunan bagi bidang usaha tertentu dan/atau daerah tertentu	

Tabel Peraturan Presiden (Perpres), Keputusan Presiden (Keppres), Instruksi Presiden (Inpres)

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
1	Peraturan Presiden Nomor 28 Tahun 2011 tentang Penggunaan Kawasan Hutan Lindung untuk Penambangan Bawah Tanah	Pengaturan lebih rinci mengenai pertambangan bawah tanah dalam rangka investasi 1 geothermal (perpres) sebagai aturan pelaksana dari Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2011 tentang Pengelolaan Kawasan Suaka Alam dan Kawasan Pelestarian Alam	Kementerian Kehutanan
2	Peraturan Presiden Nomor 45 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Denpasar, Badung, Gianyar, dan Tabanan	Percepatan penetapan Perpres tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional di Bali untuk pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI	Kementerian Pekerjaan Umum
3	Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2011 tentang Kawasan Perkotaan Makassar, Maros, Sunguminasa, dan Takalar	Percepatan penetapan Perpres tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional di kawasan Makassar dan sekitarnya untuk pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI	Kementerian Pekerjaan Umum
4	Peraturan Presiden Nomor 62 Tahun 2011 tentang	Percepatan penetapan Perpres tentang	Kementerian Pekerjaan Umum

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
	Kawasan Perkotaan Medan, Binjai, Deli Serdang, dan Karo	Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional di kawasan Medan dan sekitarnya untuk pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI	
5	Peraturan Presiden Nomor 65 tahun 2011 tentang Percepatan Pembangunan Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat	Perlunya aturan pelaksanaan yang mempertajam rencana pembangunan infrastruktur di Papua dan Papua Barat sebagai aturan pelaksana dari Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2010-2014	Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas
6	Peraturan Presiden Nomor 66 Tahun 2011 tentang Unit Percepatan pembangunan Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 84 Tahun 2011	Perlunya aturan pelaksanaan yang mempertajam rencana pembangunan infrastruktur di Papua dan Papua Barat aturan pelaksana dari Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan 4 Jangka Menengah Tahun Tahun 2010-2014	Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas
7	Peraturan Presiden Nomor 86 Tahun 2011 tentang Pengembangan Kawasan Strategis dan Infrastruktur Selat Sunda	Pengaturan mengenai Pengembangan Kawasan Strategis dan Infrastruktur Selat Sunda termasuk tata cara pengadaan mekanisme dan persyaratan <i>unsolicited project</i> , jaminan pemerintah, serta skema perusahaan	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
8	Peraturan Presiden Nomor	Percepatan penetapan	Kementerian

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
	87 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Batam, Bintan dan Karimun	Perpres tentang Rencana Tata Ruang KSN untuk memberi jaminan pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI	Pekerjaan Umum
9	Peraturan Presiden Nomor 88 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Pulau Sulawesi	Percepatan penetapan Perpres tentang Rencana Tata Ruang Pulau Sulawesi untuk pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI	Kementerian Pekerjaan Umum
10	Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Pulau Kalimantan	Percepatan penetapan Perpres tentang Rencana Tata Ruang Pulau Kalimantan untuk pelaksanaan pembangunan proyek-proyek MP3EI	Kementerian Pekerjaan Umum
11	Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Pulau Sumatera	Percepatan penetapan Perpres tentang Rencana Tata Ruang Pulau Sumatera untuk pelaksanaan Pembangunan proyek-proyek MP3EI	Kementerian Pekerjaan Umum
12	Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2012 tentang Harga Jual Eceran dan Konsumen Pengguna Jenis Bahan Bakar Tertentu	Pengaturan mengenai penggunaan BBM bagi transportasi dan sebagai revisi terhadap Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2005 tentang Harga Jual Eceran dan Konsumen Pengguna Jenis BBM Tertentu	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
13	Peraturan Presiden Nomor 28 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali	Percepatan penetapan Perpres tentang Rencana Tata Ruang Pulau Jawa dan Bali guna mendukung MP3EI	Kementerian Pekerjaan Umum
14	Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 Kewajiban Pelayanan Publik Dan Subsidi Angkutan Perintis	Penguatan pengaturan tentang PSO, IMO dan TAC Perkretaapian dalam bentuk Perpres	Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan,

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
	Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara, serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara	sebagai revisi dari SKB Tiga Menteri tentang PSO, IMO dan TAC Perkeretaapian	Kementeriaan Badan Usaha Milik Negara, dan Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas
15	Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Tanah untuk Pembangunan dalam rangka Kepentingan Umum	Peraturan operasional terhadap Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengada-an Tanah untuk Pem-bangunan dalam rang-ka Kepentingan Umum	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
16	Peraturan Presiden Nomor 73 Tahun 2012 tentang Strategi Nasional Pengelolaan Ekosistem Mangrove	Pengaturan mengenai pengelolaan ekosistem mangrove berkelanjutan yang merupakan bagian integral dari pengelolaan wilayah pesisir yang terpadu dengan Pengelolaan Daerah Aliran Sungai diperlukan koordinasi, integrasi, sinkronisasi dan sinergi lintas sektor, instansi dan lembaga	Kementerian Kehutanan
17	Peraturan Presiden Nomor 88 Tahun 2012 tentang Kebijakan Pengelolaan Sistem Informasi Hidrologi, Hidrometeorologi, dan Hidrogeologi pada Tingkat Nasional	Kebijakan Pengelolaan Sistem Informasi Hidrologi, Hidrometeorologi, Hidrogeologi pada Tingkat Nasional sebagai arahan strategis untuk mendukung pengelolaan sistem Informasi Sumber Daya Air	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
18	Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Pengelolaan Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi	Sebagai pelaksanaan Keputusan Mahkamah Konstitusi terhadap Badan Penyelenggara Minyak dan Gas (BP Migas)	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
19	Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2013 tentang Pembangunan Jalan dalam Mendukung Provinsi Papua dan Papua Barat	Pengaturan untuk mendukung percepatan infastruktur di Papua dan Papua Barat	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
20	Peraturan Presiden Nomor 66 Tahun 2013 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur	Pengaturan tata cara pengadaan, mekanisme dan persyaratan <i>unsolicited project</i> , jaminan pemerintah, pembebasan tanah, serta penyelenggaraan pengembangan insrastruktur secara <i>'business to business'</i> di dalam kawasan pengusahaannya	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
21	Keputusan Presiden Nomor 22 Tahun 2011 tentang Badan Promosi Pariwisata Indonesia	Pelaksanaan Pasal 36 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata	Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif
22	Instruksi Presiden Nomor 10 Tahun 2011 tentang Penundaan Pemberian Izin Baru dan Penyempurnaan Tata Kelola Hutan Alam Primer dan Lahan Gambut	Penyeimbangan dan penyelarasan pembangunan ekonomi, sosial, budaya dan lingkungan serta upaya penurunan emisi gas rumah kaca melalui penundaan pemberian izin baru hutan alam primer dan lahan gambut yang berada di hutan konservasi, hutan lindung, hutan produksi (hutan produksi terbatas, hutan produksi biasa/ tetap, hutan produksi yang dapat dikonversi) dan area penggunaan lain	Kementerian Kehutanan
23	Instruksi Presiden Nomor 8 Tahun 2013 tentang	Pengaturan mengenai percepatan	Kementerian Koordinator

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
	Penyelesaian Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi dan Kabupaten/Kota	penyelesaian penyusunan peraturan daerah tentang rencana tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota sesuai amanat UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang sebagai landasan pemanfaatan dan pengendalian pemanfaatan ruang dalam pelaksanaan pembangunan sektoral dan kewilayahan di wilayah provinsi dan kabupaten/kota serta mendukung pembangunan ekonomi nasional	Bidang Perekonomian
24	Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2013 tentang Kebijakan Penetapan Upah Minimum Dalam Rangka Keberlangsungan Usaha Dan Peningkatan Kesejahteraan Pekerja	Pengaturan mengenai penyetaraan kebijakan upah minimum dengan memperhatikan produktivitas dan pertumbuhan ekonomi nasional serta untuk mewujudkan keberlangsungan usaha dan peningkatan kesejahteraan pekerja	Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi

Tabel Rancangan Peraturan Presiden (RPerpres), Rancangan Keputusan Presiden (RKeppres), dan Rancangan Instruksi Presiden (RInpres)

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
1	Rancangan Peraturan Presiden tentang Pelayanan Terpadu Satu Pintu	Pengaturan prosedur dan kelembagaan pelayanan perizinan dan non perizinan secara terpadu di tingkat pusat dan daerah	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
2	Rancangan Peraturan Presiden mengenai Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera	Untuk mendukung percepatan pengembangan Koridor Sumatera dan Konektivitas	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
3	Rancangan Peraturan Presiden tentang Rencana Tata Ruang Kepulauan Maluku	Perangkat operasional RTRWN, yang berfungsi antara lain sebagai pedoman pemanfaatan dan pengendalian pemanfaatan ruang dalam pelaksanaan pembangunan di Kepulauan Maluku	Kementerian Pekerjaan Umum
4	Rancangan Peraturan Presiden tentang Rencana Tata Ruang Kepulauan Nusa Tenggara	Perangkat operasional RTRWN, yang berfungsi antara lain sebagai pedoman pemanfaatan dan pengendalian pemanfaatan ruang dalam pelaksanaan pembangunan di Kepulauan Nusa Tenggara	Kementerian Pekerjaan Umum
5	Rancangan Peraturan Presiden tentang Rencana Tata Ruang Pulau Papua	Perangkat operasional RTRWN, yang berfungsi antara lain sebagai pedoman pemanfaatan dan pengendalian pemanfaatan ruang dalam pelaksanaan pembangunan di Pulau Papua	Kementerian Pekerjaan Umum
6	Rancangan Peraturan Presiden tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2006 tentang Penugasan Kepada PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) Untuk Melakukan Percepatan Pembangunan Pembangkit Tenaga Listrik Yang Menggunakan Batubara	Ketentuan yang menugaskan PT PLN (Persero) untuk menyelenggarakan pengadaan pembangunan pembangkit tenaga listrik yang menggunakan batubara di lokasi dan dengan jadwal operasi proyek yang ditetapkan dalam Perpres	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
		tersebut.	

Tabel Peraturan Menteri/Kepala Lembaga Pemerintah Non Kementerian (LPNK)

No	Peraturan	Substansi	Penanggung Jawab
1	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 128/PMK.011/2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 67/PMK.011/2010 tentang Penetapan Barang Ekspor yang Dikenakan Bea Keluar dan Tarif Bea Keluar	Peninjauan kembali Struktur Tarif Bea Keluar yang Mendorong Industri Hilir produk CPO turunannya khususnya yang terkait dengan penerapan bea keluar progresif untuk kelapa sawit, karet, kakao, termasuk industri turunannya (contoh: industry bio diesel) dan PPN yang terintegrasi agar tidak ada lagi pajak ganda (<i>double taxation</i>)	Kementerian Keuangan
2	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 130/PMK.011/ 2011 tentang Pemberian Fasilitas Pembebasan atau Pengurangan Pajak Penghasilan Badan	Perlunya pengaturan mengenai pemberian fasilitas pembebasan atau pengurangan pajak penghasilan badan (<i>tax holiday</i>) untuk mendo-rong investasi dan sebagai aturan pelak-ana dari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal dan Peraturan Pemerintah Nomor 94 Tahun 2010	Kementerian Keuangan

3	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 213/PMK.011/2011 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk atas Barang Impor	Perubahan terhadap sistem klasifikasi barang dalam rangka pelaksanaan Amandemen Kelima <i>Harmo-nized System</i> (HS) dan Revisi Kedua ASEAN <i>Harmonized Tariff Nomenclature</i> (AHTN) serta untuk memenuhi kebutuhan penyesuaian sistem klasifikasi barang nasional	Kementerian Keuangan
4	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 142/PMK.04/2011 tentang Impor Sementara	Dibutuhkan bagi kendaraan atau sarana pengangkut yang digunakan sendiri oleh wisatawan mancanegara dan pemasukan barang pendukung kegiatan MICE (<i>meeting, incentive, convention, exhibition</i>), Revisi Peraturan Menteri Keuangan Nomor 140 Tahun 2007 tentang Impor Sementara	Kementerian Keuangan
5	Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 34 Tahun 2009 tentang Pengutamaan Pemasokan Kebutuhan Mineral dan Batubara untuk Kepentingan Dalam Negeri, Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 17 Tahun 2010 tentang Penetapan Harga Patokan Penjualan Mineral dan Batubara, Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 03 Tahun 2010 tentang Alokasi dan Pemanfaatan Gas Bumi untuk	Perlunya peraturan yang mengatur tentang Penerapan DMO untuk migas, batubara, dan gas untuk pengembangan industri	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral

	Pemenuhan Kebutuhan dalam Negeri		
6	Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 5 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pendayagunaan Tanah Negara Bekas Tanah Terlantar	Perlunya peraturan yang mengatur kejelasan kriteria dan pendayagunaan atas tanah terlantar, khususnya untuk budidaya tanaman (tanaman pangan, hortikultura dan/atau perkebunan) dan ternak sebagai aturan pelaksana Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2010 tentang Penertiban dan Pendayagunaan Tanah Terlantar	Badan Pertanahan Nasional
7	Peraturan Menteri Pertanian Nomor 61/Permentan/OT.140/10/2011 tentang Pengujian, Penilaian, Pelepasan, dan Penarikan Varietas	Sebagai pelaksanaan ketentuan Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2005 tentang Keamanan Hayati Produk Rekayasa Genetik, serta memperlancar pelaksanaan pengujian, penilaian, pelepasan, dan penarikan varietas	Kementerian Pertanian
8	Peraturan Menteri Pertanian Republik Indonesia Nomor 07/Permentan/OT.140/2/2012 tentang Pedoman Teknis Kriteria dan Persyaratan Kawasan, Lahan, dan Lahan Cadangan Pertanian Pangan Berkelanjutan	Perlu pengaturan pelaksanaan mengenai kriteria, persyaratan kawasan, lahan, lahan cadangan pertanian pangan berkelanjutan, dan tata cara alih fungsi lahan pertanian pangan berkelanjutan sebagai aturan pelaksana dari Peraturan	Kementerian Pertanian

		Pemerintah Nomor 1 Tahun 2011 tentang Penetapan dan Alih Fungsi Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan, Menyangkut “Keterlanjuran Penggunaan Kawasan Hutan untuk Kegiatan Non Kehutanan”	
9	Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 72 Tahun 2012 tentang Biaya Operasional dan Biaya Pendukung Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum yang Bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah	Peraturan pendukung dari Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum	Kementerian Dalam Negeri
10	Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional RI Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah	Peraturan pendukung dari Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum	Badan Pertanahan Nasional (BPN)
11	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 13/PMK.02/2013 tentang Biaya Operasional dan Biaya Pendukung bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum yang bersumber dari APBN	Peraturan pendukung dari Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum	Kementerian Keuangan

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO