C. Koridor Ekonomi Jawa

1. *Overview* Koridor Ekonomi Jawa

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

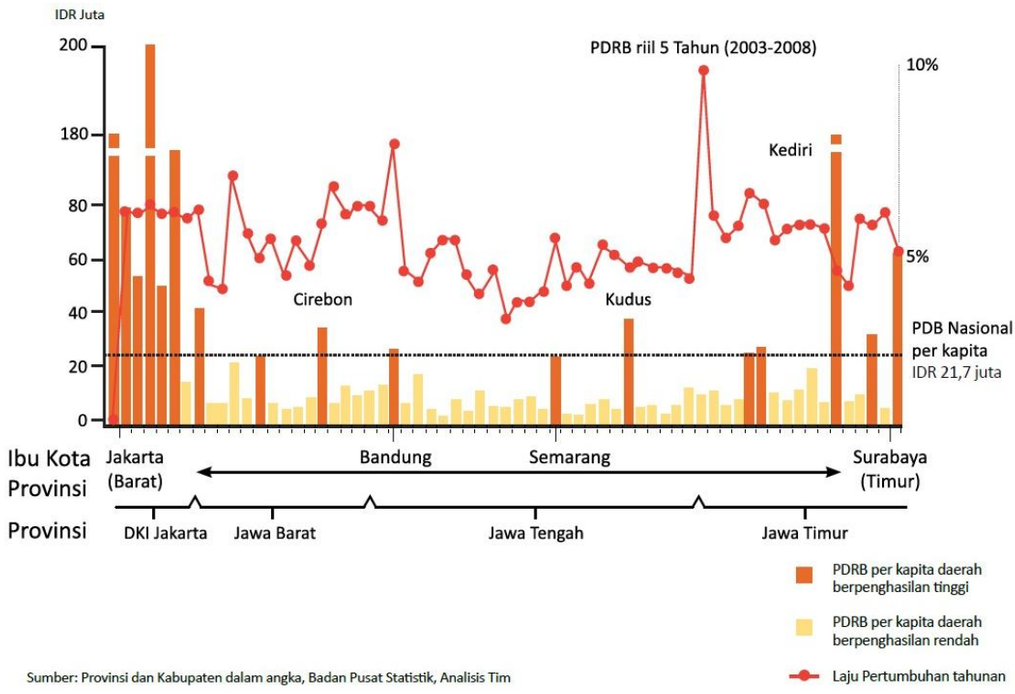
Secara umum, Koridor Ekonomi Jawa memiliki kondisi yang lebih baik di bidang ekonomi dan sosial, sehingga Koridor Ekonomi Jawa berpotensi untuk berkembang dalam rantai nilai dari ekonomi berbasis manufaktur ke jasa. Koridor ini dapat menjadi *benchmark* perubahan ekonomi yang telah sukses berkembang 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:

a. Tingginya tingkat kesenjangan PDRB dan kesenjangan kesejahteraan di antara provinsi di dalam koridor;

b. Pertumbuhan tidak merata sepanjang rantai nilai, kemajuan sektor manufaktur tidak diikuti kemajuan sektor-sektor yang lain;
c. Kurangnya investasi domestik maupun asing;
d. Kurang memadainya infrastruktur dasar.

Gambar 3.C.1
Persebaran PDRB per Kapita pada saat harga berlaku dan tingkat pertumbuhan riil untuk Kabupaten/Kota di Koridor Ekonomi Jawa Tahun 2008



Sumber: Provinsi dan Kabupaten dalam angka, Badan Pusat Statistik, Analisis Tim

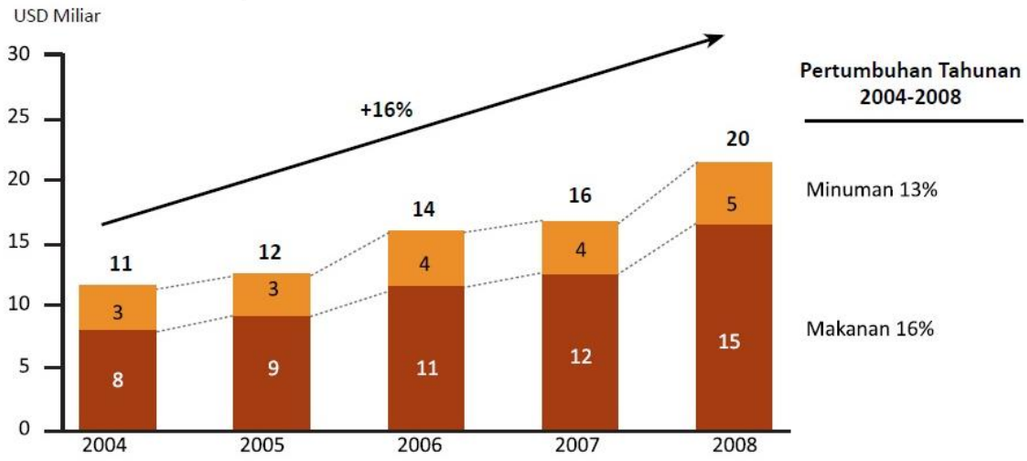
Fokus pembangunan ekonomi Koridor Ekonomi Jawa adalah pada kegiatan ekonomi utama makanan-minuman, tekstil, dan peralatan transportasi. Selain itu terdapat pula aspirasi untuk mengembangkan kegiatan ekonomi utama perkapalan, telematika, dan alat utama sistem senjata (alutsista).

a. Makanan-Minuman

Industri makanan-minuman adalah kontributor yang cukup signifikan terhadap PDB Indonesia. Pada tahun 2008 nilai produksi industri makanan-minuman mencapai USD 20 Miliar dan tumbuh rata-rata sebesar 16% setiap tahun. Disamping itu, industri makanan-minuman merupakan industri yang menyerap tenaga kerja paling besar diantara industri manufaktur lainnya. Pada tahun 2010, industri ini mampu menyerap tenaga kerja sebesar 3,6 juta orang atau terjadi peningkatan sebesar 3,28% dibandingkan dengan tahun 2009.

Kinerja lainnya dari industri makanan minuman ditunjukkan oleh peningkatan nilai ekspor dari industri ini selama periode Januari-Agustus 2010. Selama periode tersebut, nilai ekspor dari industri makanan terjadi peningkatan sebesar 16% dan minuman sebesar 13% dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun sebelumnya.

Gambar 3.C.2
Total Penjualan Makanan-Minuman di Indonesia

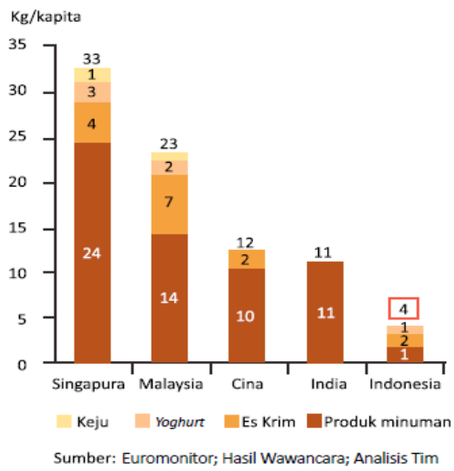


Sumber: Euromonitor, Tim Analisis

Produksi industri makanan-minuman menyumbang sekitar 22,3% dari total produksi manufaktur di Koridor Ekonomi Jawa atau kedua terbesar setelah industri permesinan. Besarnya produksi yang dihasilkan oleh industri makanan-minuman tidak terlepas dari banyaknya investasi yang terealisasikan untuk industri tersebut. Total investasi yang terealisasi di Indonesia pada industri makanan-minuman sampai dengan akhir tahun 2010 adalah IDR 25 Triliun; dimana IDR 9 Triliun merupakan investasi dari luar negeri/PMA dan IDR 16 Triliun merupakan investasi dalam negeri/PMDN. Industri makanan-minuman menduduki peringkat tertinggi untuk jumlah PMDN yang terealisasikan pada tahun 2010. Pada tahun 2011 ini, investasi pada industri makanan-minuman ditargetkan untuk mencapai IDR 38,87 Triliun.

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

Gambar 3.C.3
Konsumsi Produk Susu di Indonesia



Sumber: Euromonitor; Hasil Wawancara; Analisis Tim

Walaupun industri makanan-minuman tumbuh dalam beberapa tahun terakhir, namun terdapat tantangan dalam penyediaan infrastruktur, sumber daya manusia, dan regulasi. Hal ini menghambat industri makanan minuman tumbuh dengan optimal sesuai potensinya. Salah satu regulasi yang dianggap cukup menghambat pertumbuhan industri makanan-minuman adalah peraturan yang menyebabkan tarif Bea Masuk Produk Jadi yang terbuat dari bahan baku tepung beras, kentang, susu, dan cokelat 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-minuman yang kecil.

Strategi yang perlu dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:
a. Pemenuhan kebutuhan domestik yang diproyeksikan tumbuh dengan pesat, melalui upaya langkahlangkah pemasaran yang lebih efektif;
b. 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 Menkeu 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 (Peraturan Menkeu Nomor 19/2009 tentang Penetapan Tarif BM atas Barang Impor Produk-produk Tertentu dalam rangka penurunan Bea Masuk untuk bahan baku kemasan yaitu *polypropylene* dan *polyethylene)*.

2) 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.

b. Tekstil

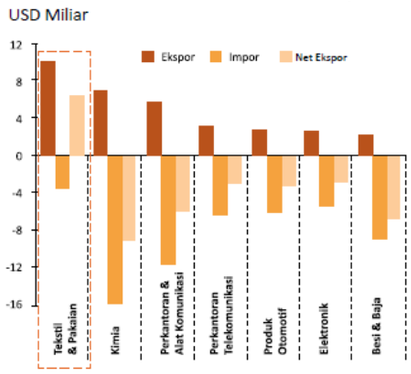
Industri tekstil adalah salah satu penyerap tenaga kerja terbesar di Indonesia (lebih dari 1,3 juta orang secara langsung). Dari jumlah tenaga kerja tersebut, lebih dari setengah (600 ribu orang) bekerja di industri tekstil garmen yang juga merupakan industri padat karya.

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

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

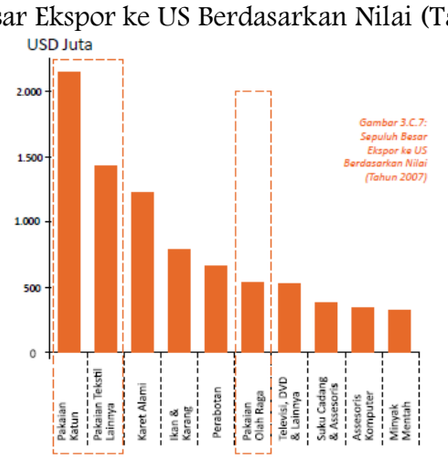
Industri tekstil juga merupakan salah satu sumber devisa yang penting sebagai satu-satunya manufaktur non-migas dengan net ekspor positif. Produk tekstil juga merupakan komoditi ekspor terbesar Indonesia ke Amerika Serikat.

Gambar 3.C.6
Jumlah Ekspor dan Impor Komoditas Non Minyak dan Gas Indonesia



Catatan: Impor memberikan nilai negatif
Sumber: WTO trade statistic, US Census Bereau; Analisis Tim

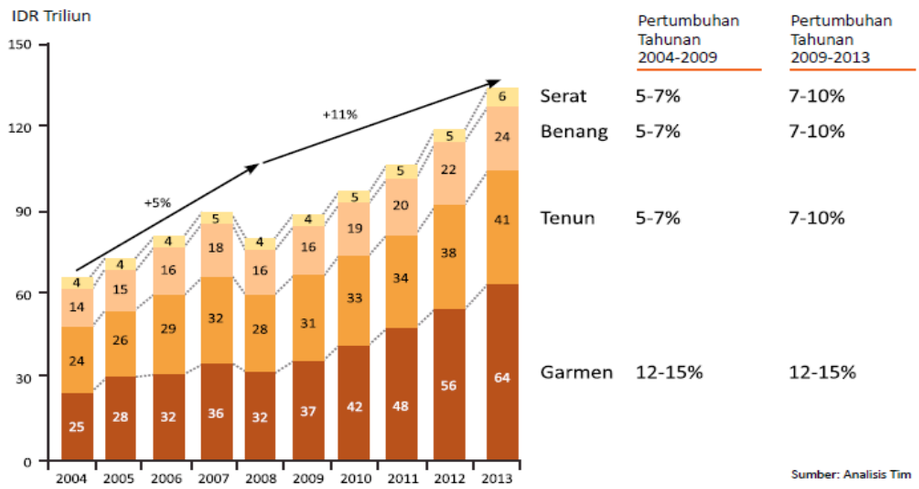
Gambar 3.C.7
Sepuluh Besar Ekspor ke US Berdasarkan Nilai (Tahun 2007)



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.

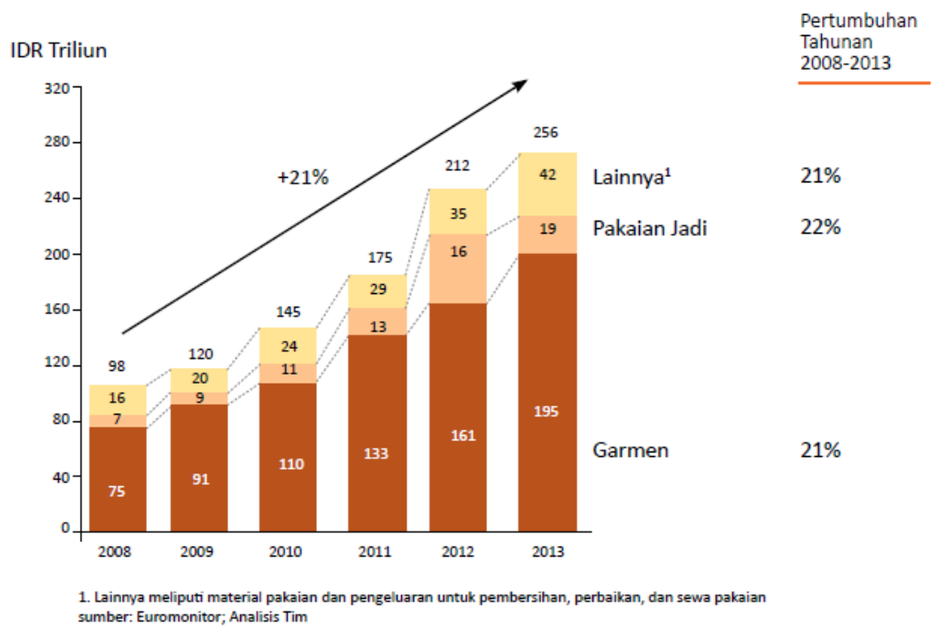
Sementara, kontribusi produk tekstil terhadap PDB nasional cukup signifikan, yaitu sebesar IDR 90 Triliun pada tahun 2007, walaupun sempat turun karena krisis di tahun 2009, produk tekstil diperkirakan dapat terus meningkat di masa yang akan datang.

Gambar 3.C.8
Perkiraan Pertumbuhan Industri Tekstil



Dari sisi hulu, Indonesia masih mengimpor 90% kapas alam bahan baku. Indonesia memiliki iklim yang cocok untuk budi daya kapas, sehingga peluang integrasi ke arah hulu untuk mengurangi kebergantungan 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.9
Total Penjualan Produk Tekstil Sampai Pada Konsumen Akhir



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, Thailand.

Secara spesifik, industri tekstil hulu (serat menjadi kain) sebagai jenis industri yang padat modal dan *full technology* 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).

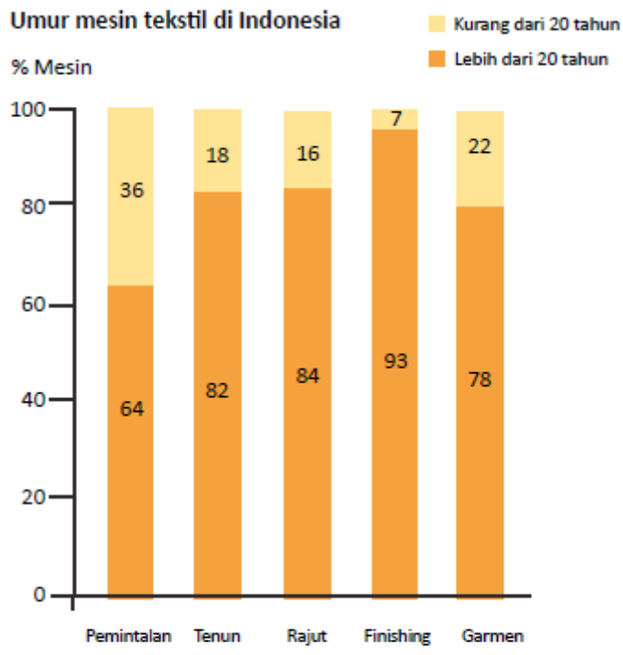
Hal lain yang menghambat adalah tingginya biaya angkut produksi melalui pelabuhan, karena tingkat efisiensi pelabuhan Indonesia yang sangat rendah. Waktu *turnaround* kapal di pelabuhan Jakarta, Semarang, dan Surabaya adalah 67, 77, dan 38 jam yang jauh lebih lama dibandingkan Singapura yang hanya 26 jam.

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

Untuk mengembangkan sektor ini, perlu dikembangkan strategi untuk 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 Jawa (94%), di mana Jakarta, Bandung, Semarang merupakan hub produksi utama, selain industri-industri hulu pembuat serat di Purwakarta, Subang dan Tangerang.

Gambar 3.C.10
Umur Mesin Tekstil di Indonesia



Sumber: Kementerian Perindustrian, 2006, Analisis Tim

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk lebih meningkatkan kegiatan ekonomi utama tekstil, terutama di Jawa, diperlukan dukungan regulasi dan kebijakan berupa:

a) Peningkatan kerja sama bilateral dengan negara pengimpor tekstil, hal ini didukung oleh adanya kebijakan di banyak 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) Pemberian insentif untuk kegiatan tekstil dengan nilai tambah yang tinggi seperti desain;
d) Penangkapan pasar domestik industri tekstil yang diproyeksikan tumbuh pesat (21%);
e) 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.

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 *turnaround* 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, serta Thailand.

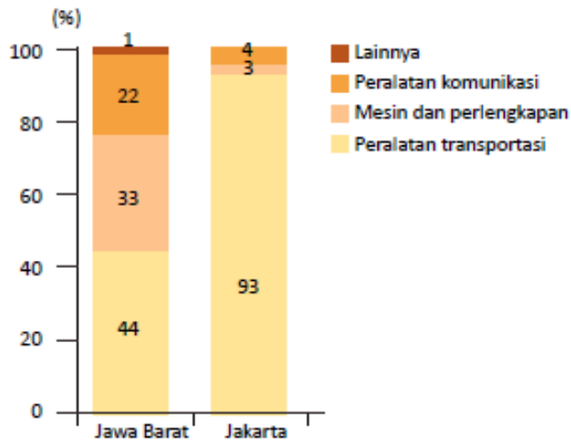
3) SDM dan IPTEK

Pengembangan 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 dan peningkatan jalur pendidikan vokasional yang tepat, khususnya di bidang desain produkproduk tekstil;
b) Penyediaan dukungan untuk *upgrade* mesin/alat yang sudah tua dan peningkatan teknologi pertekstilan;
c) Peningkatan inovasi teknologi untuk produk tekstil sehingga dapat meningkatkan penjualan produk tekstil sampai pada konsumen akhir, baik dalam bentuk pakaian jadi (garmen), maupun produk-produk tekstil lainnya.

c. Peralatan Transportasi

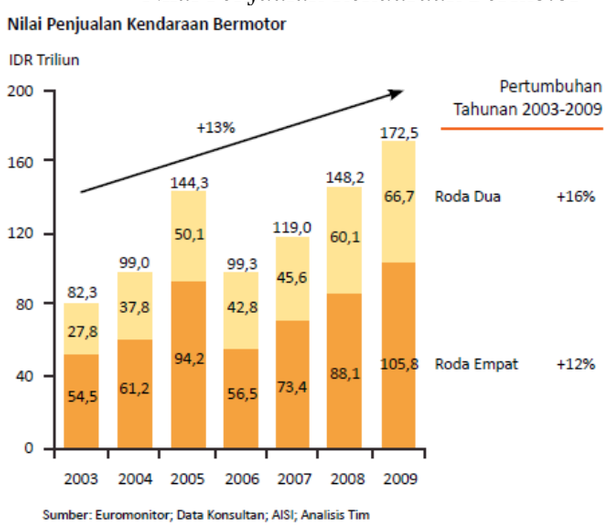
Sektor industri peralatan dan mesin di Jawa memiliki potensi yang besar untuk bertumbuh. Lebih dari 80% kontribusi PDB dari sektor peralatan dan mesin berasal dari Koridor Ekonomi Jawa. Di sektor industri peralatan dan mesin, segmen peralatan transportasi merupakan kontributor terbesar.

Gambar 3.C.11
Presentase Kontribusi Segmen Peralatan dan Mesin di Jakarta dan Jawa Barat

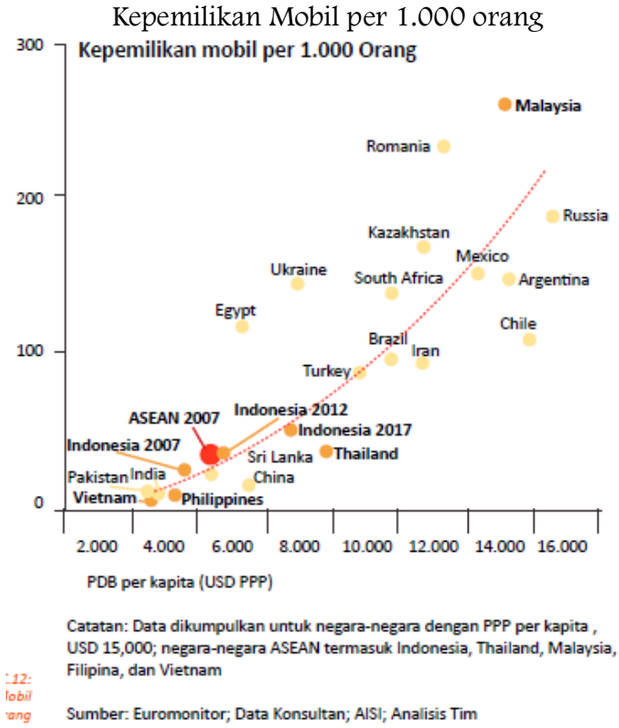


Sebagai contoh, 93% dari sektor peralatan dan mesin di Jakarta datang dari segmen peralatan transportasi. Industri peralatan transportasi terkonsentrasi dan membentuk hub utama produksi peralatan transportasi di Jakarta, Bogor, Bekasi, dan Karawang/Purwakarta (*greater* Jakarta).

Gambar 3.C.12
Nilai Penjualan Kendaraan Bermotor



Gambar 3.C.13
Kepemilikan Mobil per 1.000 orang



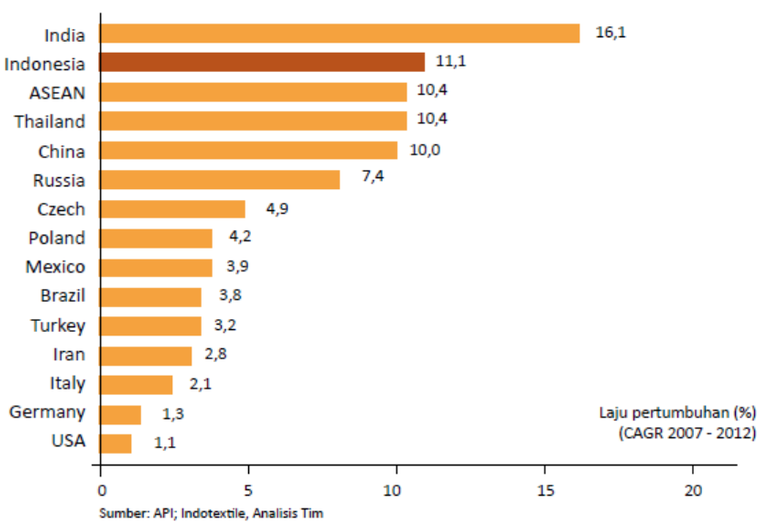
Catatan: Data dikumpulkan untuk negara-negara dengan PPP per kapita , USD 15,000; negara-negara ASEAN termasuk Indonesia, Thailand, Malaysia, Filipina, dan Vietnam

Sumber: Euromonitor; Data Konsultan; AISI; Analisis Tim

Industri peralatan transportasi berpeluang besar untuk tetap berkembang, karena kepemilikan kendaraan di Indonesia saat ini masih rendah dan diperkirakan akan semakin naik seiring dengan meningkatnya PDB.

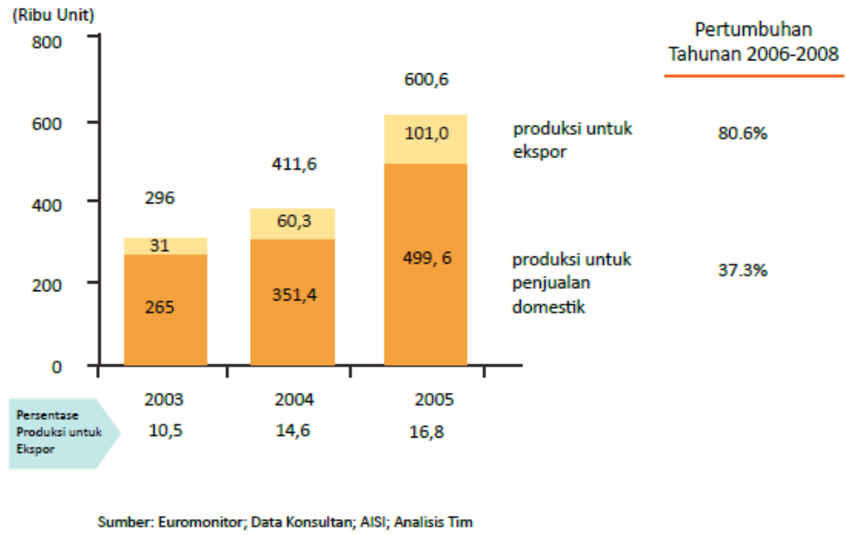
Lebih jauh, pertambahan penjualan mobil tersebut diharapkan dapat diikuti oleh pertumbuhan produksi industri komponen transportasi seperti yang diproyeksikan pada Gambar 3.C.14.

Gambar 3.C.14
Perbandingan Pertumbuhan Produksi Industri Komponen Transportasi



Sumber: API; Indotextile, Analisis Tim

Gambar 3.C.15
Produksi Kendaraan di Indonesia Untuk Ekspor dan Penjualan Dalam Negeri



Sumber: Euromonitor; Data Konsultan; AISI; Analisis Tim

Disamping pasar domestik yang besar, Indonesia juga berpeluang untuk meningkatkan ekspor kendaraan. Meskipun produksi untuk ekspor belum besar dalam beberapa tahun terakhir 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*;
c. Kebijakan industri kendaraan bermotor roda dua belum efektif;
d. Semakin banyaknya komponen kendaraan bermotor yang masuk dari China, Thailand dan India dengan kualitas rendah dan harga murah;
e. Regulasi/kebijakan yang sekarang berlaku belum dapat menarik minat untuk investasi pengembangan industri otomotif;
f. 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 rangka antisipasi 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) Harmonisasi tarif dengan adanya FTA, untuk hulu dan hilir;
e) Kebijakan insentif, diusulkan penurunan *tax allowance*, Biaya Masuk (BM) dan PPn;
f) Kebijakan pengembangan ekspor, diusulkan penurunan Biaya Masuk (BM) dan PPh;
g) Kebijakan pengembangan pasar domestik, diusulkan penurunan Biaya Masuk (BM), PPn, BBN, PKB;
h) Diusulkan pemberian insentif pada OEM untuk menjadikan Indonesia sebagai basis produksi;
i) 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 menarik untuk investasi di Indonesia dibandingkan dengan negara lain di Asia Tenggara.

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.

3) SDM dan IPTEK

Terkait SDM dan IPTEK untuk pengembangan kegiatan ekonomi utama transportasi, diperlukan langkah-langkah:

1) Mendorong transfer pengetahuan dan teknologi, dimana saat ini, kemampuan manufaktur Indonesia terbatas pada aktivitas dengan nilai tambah rendah (hal ini penting untuk menaikkan posisi manufaktur Indonesia dalam rantai nilai yang tidak lagi hanya memproduksi komponen

plastik bodi yang sederhana tetapi juga memproduksi komponen elektris dan transmisi yang kompleks);

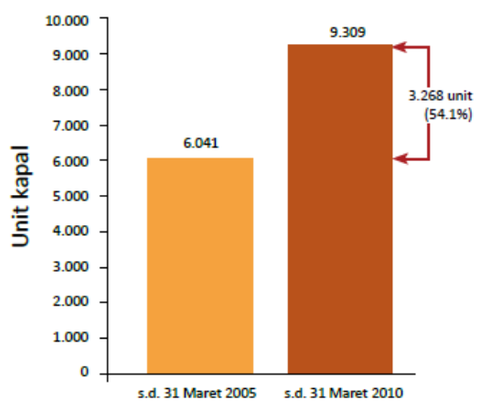
2) Meningkatkan kemampuan SDM agar dapat menyediakan cukup tenaga ahli/terampil sehingga mampu mengerjakan pekerjaan dengan nilai tambah lebih tinggi, terutama untuk menarik investasi OEM di Indonesia, khususnya di Jawa.

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%) 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% diangkut oleh Kapal Berbendera Indonesia (Inpres No.5 /2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional).

Gambar 3.C.16
Peningkatan Jumlah Armada Niaga Nasional Berbendera Indonesia
(Posisi Maret 2005 vs Maret 2010)



Sumber: IPERINDO; 2011

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. 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)1 .

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); serta
d. Peningkatan dukungan sektor perbankan terhadap industri perkapalan.

1) Regulasi dan Kebijakan

Untuk dapat mendukung pengembangan kegiatan ekonomi utama perkapalan di Jawa, sama halnya dengan 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)*, semantara 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 Jawa atau 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 pemberian pinjaman lunak yang difasilitasi oleh Pemerintah;
f) Melakukan penataan dukungan finansial yang kuat dari sejumlah lembaga keuangan di dalam negeri untuk pembiayaan produksi pengadaan kapal nasional dalam rangka memenuhi ketentuan asas *cabotage;*
g) Menata ulang kebijakan pengenaan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dari hulu hingga hilir di industri perkapalan dalam rangka memangkas ongkos produksi;
h) Menata ulang kebijakan penetapan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BM DPT) bagi industri perkapalan, dimana BM DPT hanya ditujukan bagi komponen perkapalan yang belum diproduksi di Indonesia.

2) Konektivitas (Infrastruktur)

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

a) Pembangunan dermaga, fasilitas *break water,* jalur akses utama dan jalur akses terminal pada pelabuhan pelabuhan 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 kemampuan SDM perkapalan dalam membuat desain kapal melalui pembangunan sekolah khusus di bidang perkapalan untuk meningkatkan kemampuan produksi industri *shaft, propellers, steering gear,* dan *deck machinery* di dalam negeri;
b) Pengembangan pendidikan untuk menunjang peningkatan kemampuan industri bahan baku komponen kapal;
c) Peningkatan fasilitas yang dimiliki oleh laboratorium uji perkapalan agar sesuai dengan standar *International Maritime Organization* (IMO);

d) Pengadaan pelatihan secara periodik yang ditujukan kepada tenaga kerja di industri perkapalan.

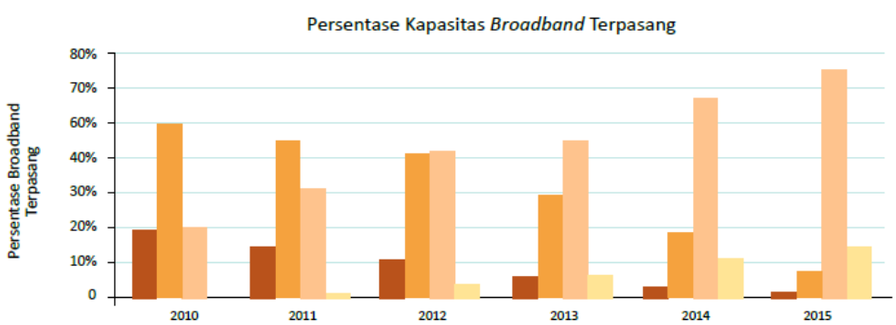
e. Telematika

Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Presiden No.28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional, telematika telah diakui sebagai industri andalan masa depan. Disamping itu, telematika (ICT) merupakan Meta Infrastruktur2) 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 Maluku dan Papua, seluruh kota besar di pulau 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 2010-2015. Hal ini sejalan dengan studi Bank Dunia (2009) yang menyatakan bahwa untuk negara berkembang setiap 10 % peningkatan penetrasi *broadband* dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi sebesar 1,38%. Sebagai salah satu kegiatan ekonomi utama nasional, pengembangan NBN diintegrasikan kedalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

Gambar 3.C.17
Target Transformasi Akses Wirelan 2010-2015



	2010	2011	2012	2013	2014	2015
sd 1 Mbps	19%	15%	11%	7%	3%	2%
1-4 Mbps	60%	53%	42%	29%	19%	8%
20 Mbps	21%	31%	43%	56%	68%	75%
100 Mbps	0%	1%	4%	7%	11%	15%

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 ditargetkan pada tahun 2014, 8% dari seluruh rumah tangga atau 30% 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 sektor telematika sebagian besar masih bergantung kepada barang impor. Data Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kemkominfo) 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.18
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 *Broadband* (juta)	0,41	0,85	1,25	→	19,7
Penetrasi BB (% Rumah Tangga)	0,2%	0,4%	0,5%		8%
Penetrasi BB (% Penduduk)	0,7%	1,4%	2%	→	30%

TARGET PENETRASI *BROADBAND*

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 bawah.

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

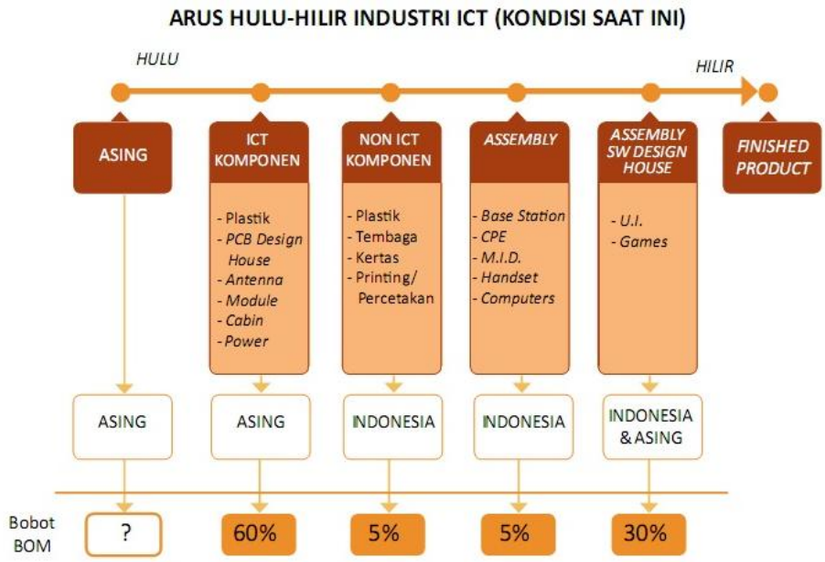
a. Industri Manufaktur Perangkat, pabrikasi perangkat terminal di semua Kawasan Ekonomi (KE) dan industri *chipset* dipusatkan di KE Jawa.
b. Industri Jasa Berbasiskan Pengembangan Ekosistem, yaitu jasa profesional dan konsultasi, *market research*.
c. Industri Konten dan Aplikasi, yang menunjang aplikasi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

Gambar 3.C.19
Struktur Lapisan Industri Telematika

Dalam hal industri manufaktur perangkat telematika, terdapat keterkaitan antara hulu-hilir. Sektor hulu dari industri manufaktur perangkat telematika ini adalah pengembangan dan inovasi (R&D) 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%, negara-negara lain juga menargetkan peningkatan penetrasi *broadband* yang besar seperti: Korea 93% , Singapura 87%, Malaysia 73% dan Taiwan 57%.

Gambar 3.C.20
Keterkaitan Industri Hulu-Hilir Industri Telematika



Strategi yang dilakukan untuk menjawab tantangan tersebut berupa:
a. Harmonisasi kebijakan dan program pemerintah untuk menciptakan suasana yang kondusif guna mendorong perkembangan telematika di Indonesia;
b. Mempercepat pemerataan penyediaan infrastruktur dan layanan telematika;
c. Memperluas pemanfaatan aplikasi telematika dalam berbagai kegiatan ekonomi utama;
d. 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:
a) Evaluasi perhitungan TKDN (Tingkat Kandungan Dalam Negeri) dan pembinaan Industri Dalam Negeri termasuk UKM;
b) Pemberian insentif pajak untuk komponen telematika yang tidak dapat diproduksi di Indonesia;
c) 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 *last mile* 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* sektor Telematika di setiap komponen masyarakat, baik pada masyarakat umum, instansi pemerintahan dan pembuat keputusan (*decision maker*);
c) Membangun industri aplikasi dan konten digital dalam negeri;

d) Memperluas *scope* kemampuan laboratorium uji sehingga dapat menguji sesuai spesifikasi teknis negara lain;
e) Membangun dan mengembangkan *Smart and Techno Park.*

f. Alutsista

Kemampuan negara menjaga suasana aman kondusif bagi berkembangnya sektor 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: pertama, menghasilkan produk-produk alutsista, dan kedua, mampu menghasilkan produk-produk komersial yang berdaya saing tinggi.

Dalam industri alutsista, terdapat sejumlah program nasional yang melibatkan BUMN sebagai *lead integrator* (penanggung jawab 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.

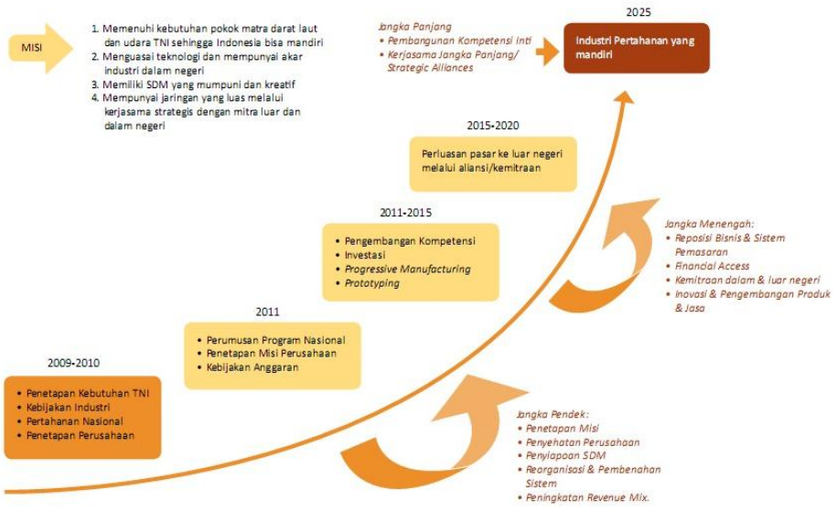
Terdapat sejumlah alasan yang memberikan peluang bagi kegiatan ekonomi utama alutsista untuk tumbuh dan berkembang di Indonesia, yaitu:
a. Indonesia memiliki ancaman perbatasan yang cukup tinggi sebagai akibat adanya perbatasan laut dan darat yang cukup luas. Kasus perbatasan di Indonesia sering memicu 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 adanya Undang-Undang Pengembangan dan Pemanfaatan Industri Strategis untuk Pertahanan yang mendukung Indonesia memiliki 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.21

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) Percepatan proses pembahasan Rancangan Undang-Undang terkait Pengembangan dan Pemanfaatan Industri Strategis untuk Pertahanan;
b) Percepatan terbitnya Instruksi Presiden (Inpres) yang dapat dijadikan dasar oleh Kementerian Pertahanan dan Keamanan, Kementerian Perindustrian, Bappenas, dan Kementerian Keuangan dalam melaksanakan pembangunan *propellant*;
c) Peningkatan kerjasama dengan mitra luar negeri serta peningkatan keterlibatan SDM Indonesia dalam pembangunan desain bersama pesawat tempur KFx.

2) **SDM dan IPTEK**

Untuk mendukung pengembangan kegiatan eknomi utama alutsista, diperlukan pembangunan pusat riset dalam rangka meningkatkan kemampuan teknologi dan produksi alutsista dan penyiapan SDM.

g. Industri Dirgantara

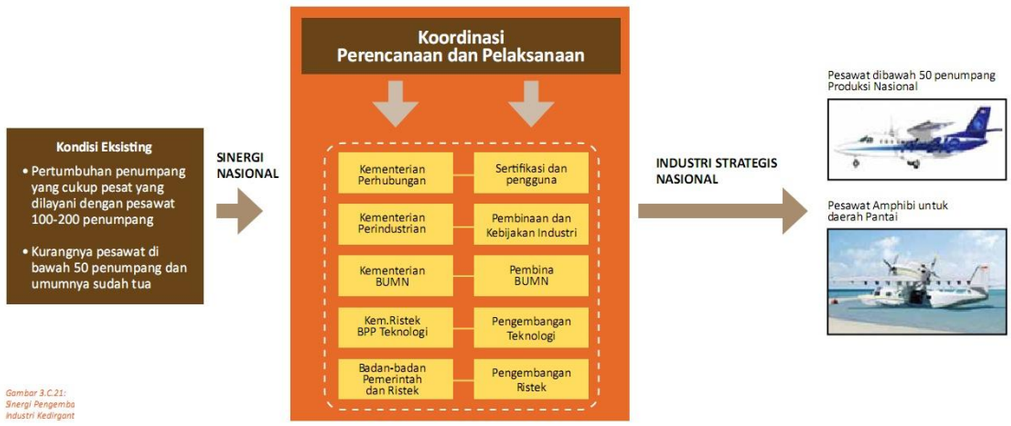
Di samping produk-produk yang terkait dengan pertahanan-keamanan, produk-produk komersial yang berdaya saing tinggi, juga merupakan bagian produk lain yang dihasilkan oleh industri strategis nasional dan dimasukkan dalam kelompok kegiatan ekonomi utama alutsista adalah produksi alat angkutan penumpang udara.

Pada kondisi geografis yang sukar terhubungi 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.22
Sinergi Pengembangan Industri Kedirgantaraan



Tantangan Utama yang dihadapi industri dirgantara Nasional adalah sebagai berikut:

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

1) Regulasi dan Kebijakan

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

a) Mengembangkan standardisasi dan komponen penerbangan dengan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan alih teknologi;
b) Mengembangkan industri bahan baku dan komponen untuk mendukung industri dirgantara;
c) Mengembangkan dan memproduksi pesawat penumpang terutama berkapasitas dibawah 100 penumpang;
d) Memberikan kemudahan fasilitas pembiayaan dan perpajakan;
e) Memfasilitasi kerja sama dengan industri sejenis dan/atau pasar pengguna di dalam dan luar negeri;
f) Memberikan dukungan pembiayaan dari APBN, APBD dan perbankan dalam negeri dalam pengadaan pesawat produksi nasional;

g) Kontrak *multiyears* dapat dimanfaatkan para operator penerbangan perintis untuk membeli pesawat berkapasitas 19 penumpang;
h) Menetapkan kawasan industri penerbangan terpadu.

2) SDM dan IPTEK

Upaya mendukung indutri dirgantara nasional terkait pengembangan SDM dan IPTEK dilakukan melalui:
a) Pengembangan riset pemasaran dan rancang bangun yang layak jual;
b) Peningkatan SDM Industri Kedirgantaraan;

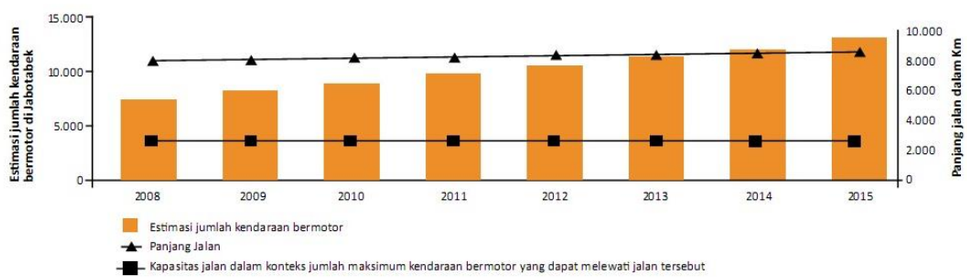
h. Jabodetabek Area

Jabodetabek Area mencakupi 3 provinsi (yaitu DKI Jakarta, Banten, dan Jawa Barat) dan 12 kabupaten/kota yang mengendalikan sekitar 60% aktivitas ekspor-impor nasional serta lebih dari 85% pengambilan keputusan yang terkait dengan 85% 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% penduduk nasional. Jabodetabek Area merupakan wilayah perkotaan terbesar di wilayah Asia Tenggara. Diperkirakan lebih dari 30% penduduk Jabodetabek memiliki pendapatan lebih dari IDR 50 juta atau sekitar USD 5.000 per tahun.

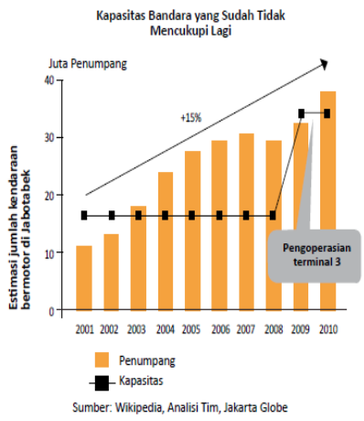
Terdapat sejumlah tantangan yang dihadapi dalam pengembangan Jabodetabek. Salah satu tantangan yang dihadapi oleh kawasan ini adalah tingginya kemacetan lalu lintas yang disebabkan karena kapasitas jalan saat ini berada dibawah kapasitas yang diperlukan untuk menampung pergerakan kendaraan bermotor.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

Gambar 3.C.23
Perbandingan Antara Estimasi Jumlah Kendaraan dan Kapasitas Jalan

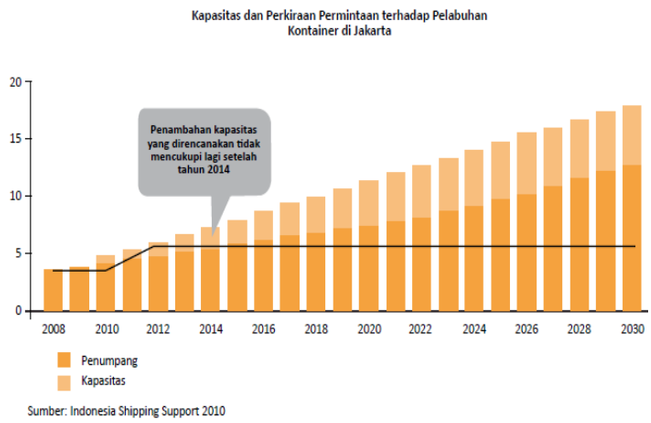


Tantangan lainnya yang dihadapi oleh Jabodetabek Area adalah rendahnya ketersediaan air bersih, kapasitas bandar udara dan pelabuhan yang sudah tidak mencukupi, serta akses menuju bandar udara sering mengalami hambatan karena banjir di musim hujan. Terjadinya banjir disebabkan karena buruknya pengaturan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

Gambar 3.C.24
Kapasitas Bandar Udara yang Sudah Tidak Mencukupi Lagi



Gambar 3.C.25
Kapasitas dan Perkiraan Permintaan Terhadap Pelabuhan Kontainer di Jakarta



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%) dan karena sekitar 40% 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 umum 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 dan membangun Pelabuhan baru Cilamaya;
c) Mengembangkan jaringan transportasi masal 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* KA Manggarai-Bandar Udara Soekarno Hatta;
f) Meningkatkan jaringan jalan di Jabodetabek *Area*, termasuk pembangunan *fly over* dan *under pass*;
g) Mengembangkan jaringan logistik dari pusat-pusat industri di kawasan pinggiran Jabodetabek untuk perbaikan akses ke Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Cilamaya, 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

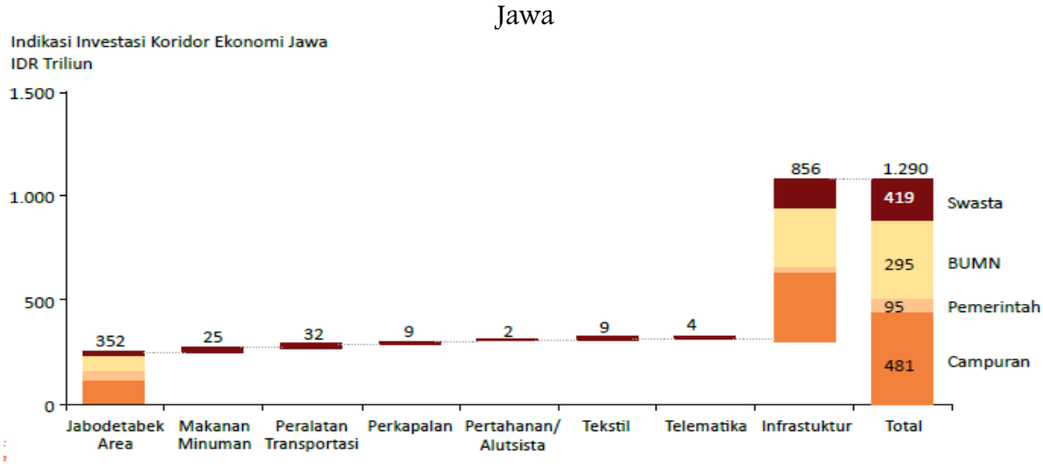
Selain kegiatan ekonomi utama yang menjadi fokus Koridor Ekonomi Jawa di atas, di koridor ini juga terdapat beberapa kegiatan yang dinilai mempunyai potensi pengembangan, seperti besi baja, tembaga, dan migas serta 10 Destinasi Pariwisata Nasional (DPN). Kegiatan-kegiatan tersebut diharapkan dapat juga 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, Yogyakarta dan Malang 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, Alutsista, serta infrastruktur pendukung dengan total IDR 1.290 Triliun.

Berikut ini adalah gambaran umum investasi yang ada di Jawa:

Gambar 3.C.26
Nilai Investasi di Koridor Ekonomi Jawa

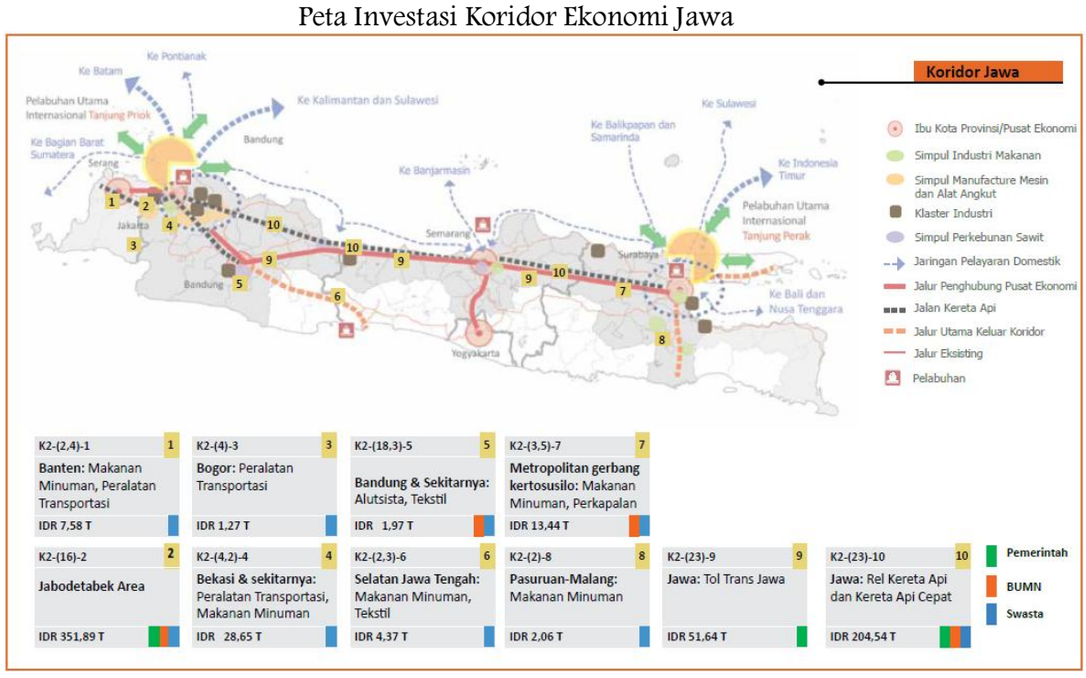


Inisiatif investasi yang berhasil diidentifikasi tersebut dihimpun dari dana Pemerintah, Swasta dan BUMN serta campuran dari ketiganya.

Di samping investasi di atas, ada pula beberapa investasi untuk kegiatan yang bukan menjadi kegiatan ekonomi utama di Koridor Ekonomi Jawa, tetapi menjadi bagian dari 22 kegiatan ekonomi utama seperti, besi baja, tembaga, pariwisata yang difokuskan pada 10 Destinasi Pariwisata Nasional serta migas dengan jumlah investasi sebesar IDR 168,58 Triliun. Selain itu, ada pula investasi dari beberapa kegiatan di luar 22 kegiatan ekonomi utama yang dikembangkan di MP3EI seperti petrokimia sebesar IDR 18,00 Triliun.

3. Inisiatif Strategis Koridor Ekonomi Jawa

Gambar 3.C.27
Peta Investasi Koridor Ekonomi Jawa

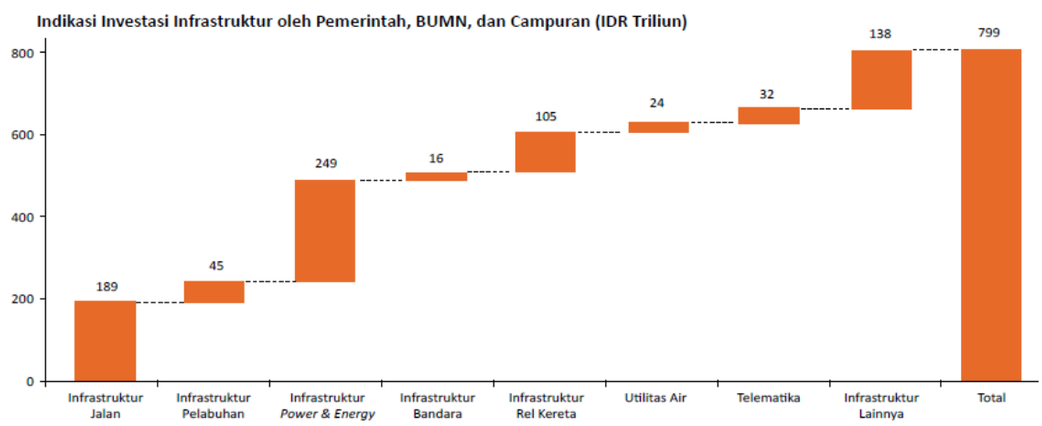


Gambar 3.C.28
Aglomerasi Indikasi Investasi

No	Nama Kode	Lokus	Kegiatan Ekonomi Utama	Pelaku	Infrastruktur Pendukung	Jumlah Investasi (IDR Triliun)	*Share* Investasi Terhadap Kegiatan Ekonomi Utama di Seluruh Koridor (%)
1	K2-(2,4)-1	Banten	Makanan-Minuman	Swasta	Jalan, *Power* dan Energi, Bandara, Pelabuhan, Rel Kereta, Infrastruktur lainnya	5,12	20
			Peralatan Transportasi		Jalan, *Power* dan Energi, Bandara, Pelabuhan, Infrastruktur lainnya	2,46	8
2	K2-(16)-2	Jabodetabek	Jabodetabek Area	Swasta, BUMN dan Pemerintah	Bandara, Rel Kereta, Pelabuhan, Jalan, Infrastruktur lainnya	351,89	100
3	K2-(4)-3	Bogor	Peralatan Transportasi	Swasta	Jalan, *Power* dan Energi, Infrastruktur lainnya	1,27	4
4	K2-(4,2)-4	Bekasi dan sekitarnya	Peralatan Transportasi	Swasta	Jalan, Pelabuhan, Rel Kereta, *Power* dan Energi, Infrastruktur lainnya	22,57	69
			Makanan Minuman		Jalan, Pelabuhan, Rel Kereta, *Power* dan Energi, Infrastruktur lainnya	6,08	24
5	K2-(18,3)-5	Bandung dan sekitarnya	Alutsista	BUMN, Swasta	Bandara, Pelabuhan, *Power* dan Energi, Jalan, Infrastruktur lainnya	1,58	100
			Tekstil		Rel Kereta, Jalan, *Power* dan Energi, Infrastruktur lainnya	0,38	4
6	K2-(2,3)-6	Selatan Jawa Tengah	Makanan Minuman	Swasta	Jalan, Pelabuhan, *Power* dan Energi, Rel Kereta, Infrastruktur lainnya	3,46	14
			Tekstil		Jalan, Pelabuhan, *Power* dan Energi, Infrastruktur lainnya	0,91	10
7	K2-(3,5)-7	Metropolitan GerbangKertosusila	Makanan Minuman	Swasta, BUMN	Jalan, Pelabuhan, Rel Kereta, Infrastruktur *Power* dan Energi	4,44	17
			Perkapalan		Pelabuhan, *Power* dan Energi	9,00	56
8	K2-(2)-8	Pasuruan-Malang	Makanan Minuman	Swasta	Jalan, Rel Kereta, *Power* dan Energi, Infrastruktur lainnya	2,06	8
9	K2-(23)-9	Trans Jawa	Lintas Sektor	Pemerintah	-	51,64	3
10	K2-(23)-10	Jalur Kereta Api dan Kereta Api Cepat	Lintas Sektor	Swasta, BUMN dan Pemerintah	-	204,54	11

Di samping investasi yang berkaitan dengan kegiatan ekonomi utama di atas, Pemerintah dan BUMN juga berkomitmen untuk melakukan pembangunan infrastruktur di Koridor Ekonomi Jawa. Berikut ini adalah nilai indikasi investasi infrastruktur untuk masing-masing tipe infrastruktur yang akan dilakukan oleh pemerintah, BUMN dan campuran:

Gambar 3.C.29
Indikasi Investasi Infrastruktur oleh Pemerintah, BUMN dan Campuran



Ke masa depan, walaupun 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 aktifitas ekonomi yang agresif terhadap pengubahan 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 1.290 Triliun.

Terkait dengan struktur ruang dan dengan mengedepankan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan, pembangunan infrastruktur di Koridor Ekonomi Jawa akan difokuskan pada bagian utara Jawa. Di sepanjang pantai utara Jawa akan dibangun jalan raya trans Jawa dan jalur kereta api yang menjadi konektivitas antar lokus dalam rangka memperlancar arus perpindahan komoditas dari utara ke selatan dan sebaliknya. Disamping itu akan dilakukan pembangunan dan perbaikan pelabuhan laut di Tanjung Priok, Cilamaya, 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 dan sekaligus mengurangi beban aktivitas ekonomi di 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.