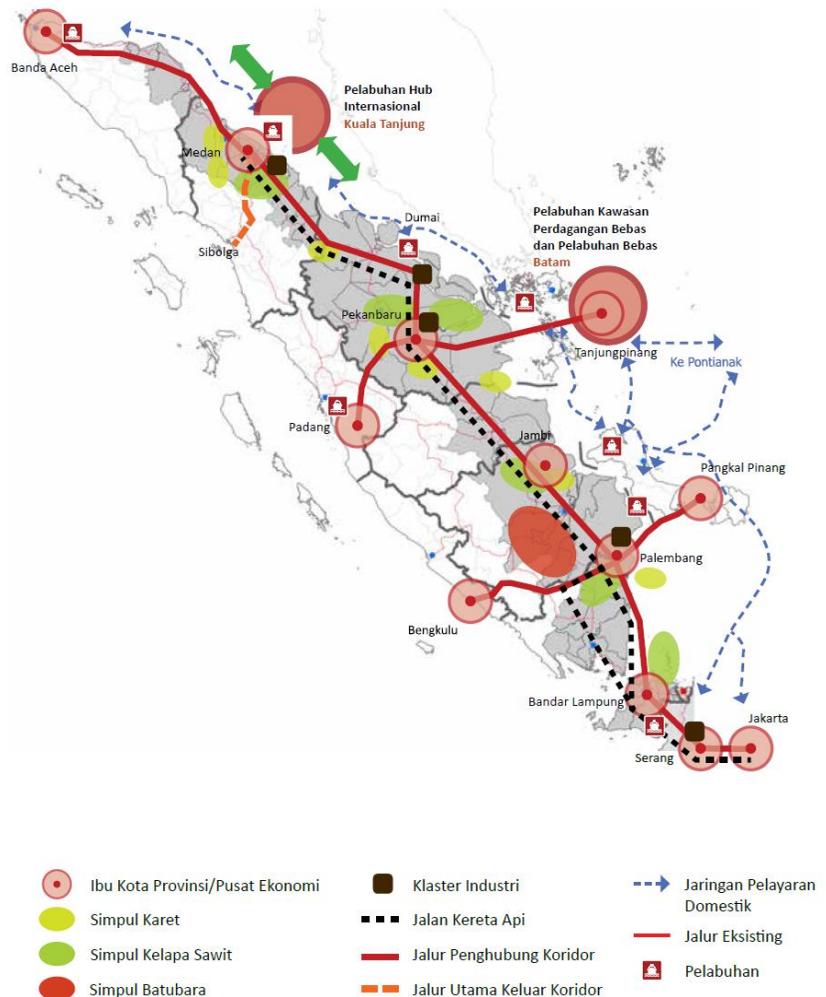




PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 61 -

<b>Koridor Ekonomi Sumatera</b>	<b>Tema Pembangunan:</b> <i>Sentra Produksi dan Pengolahan Hasil Bumi dan Lumbung Energi Nasional</i>	<b>Terdiri dari 11 Pusat Ekonomi:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Banda Aceh</li><li>• Medan</li><li>• Pekanbaru</li><li>• Jambi</li><li>• Palembang</li><li>• Tanjungpinang</li><li>• Pangkal Pinang</li><li>• Padang</li><li>• Bandar Lampung</li><li>• Bengkulu</li><li>• Serang</li></ul>	<b>Kegiatan Ekonomi Utama:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kelapa Sawit</li><li>• Karet</li><li>• Batubara</li><li>• Perkapalan</li><li>• Besi Baja</li><li>• Kawasan Strategis Nasional (KSN) Selat Sunda</li></ul>
---------------------------------	--	---	--



## B. Koridor Ekonomi Sumatera

### 1. Overview 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:

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

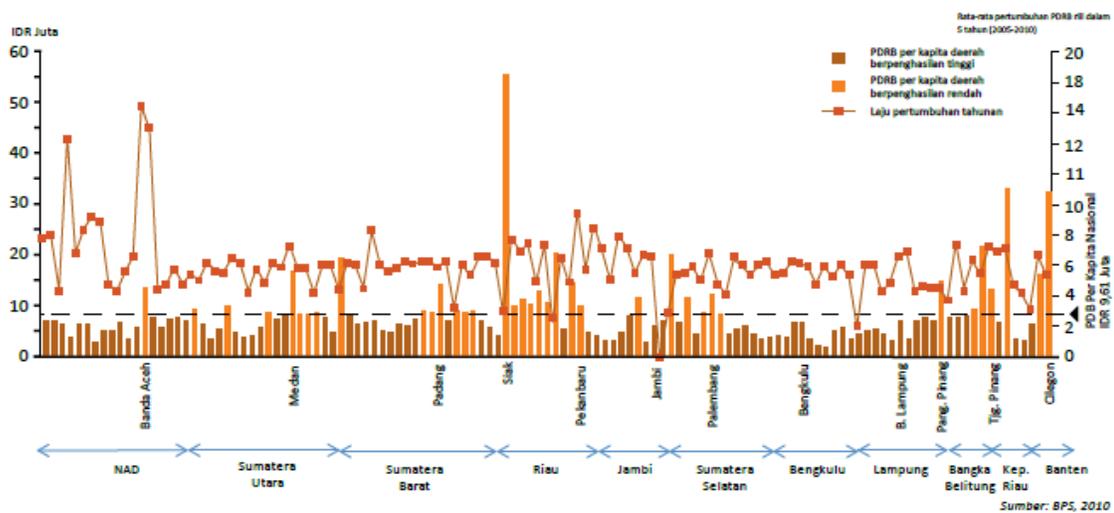


PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 62 -

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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 63 -

### **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).

#### **a. 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.

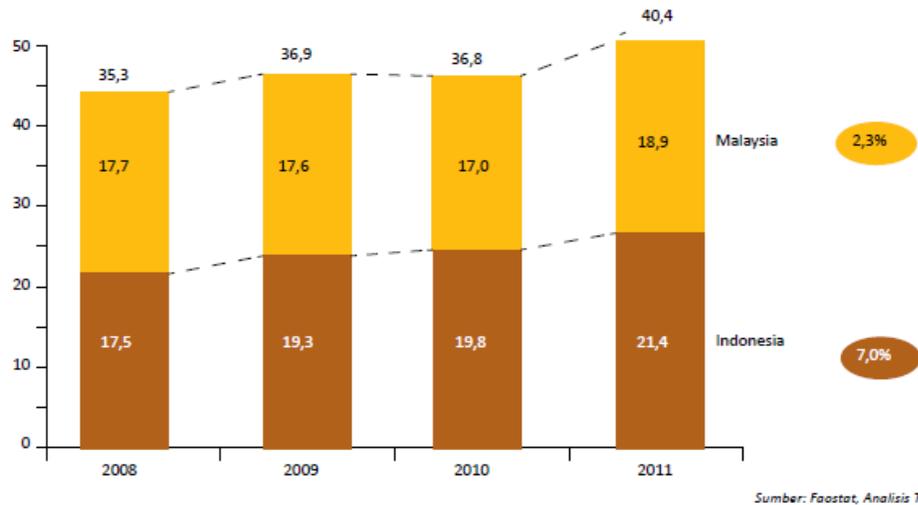


PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 64 -

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.

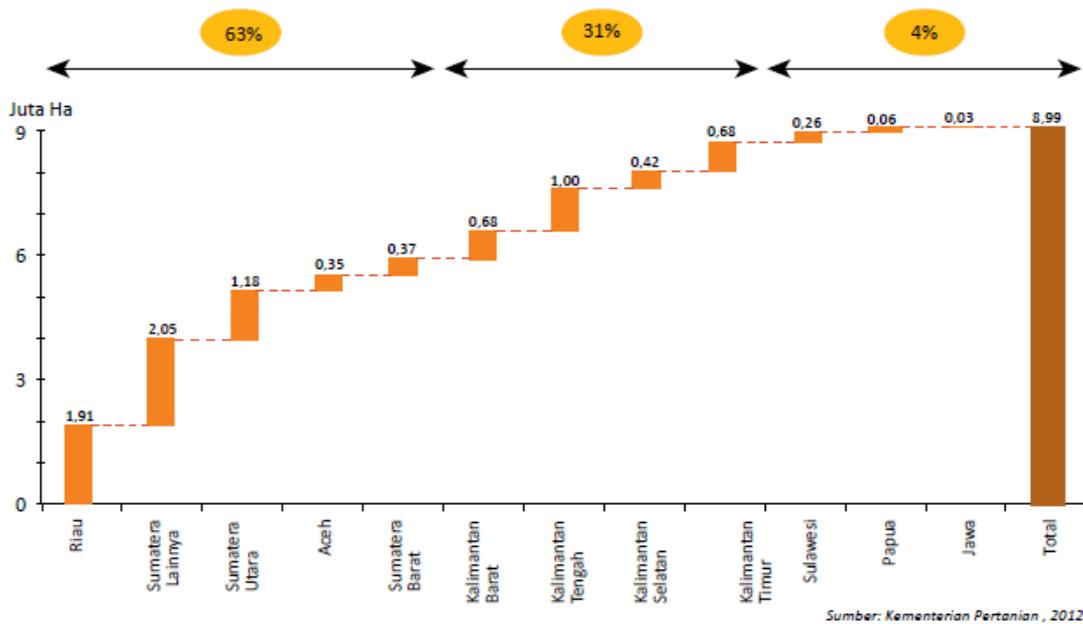
Di Sumatera, Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit memberikan kontribusi ekonomi yang besar, dimana 65 persen lahan penghasil kelapa sawit di Indonesia berada di Sumatera. Kegiatan ini juga membuka lapangan pekerjaan yang luas. Sekitar 38 persen lahan kelapa sawit dimiliki oleh petani kecil.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

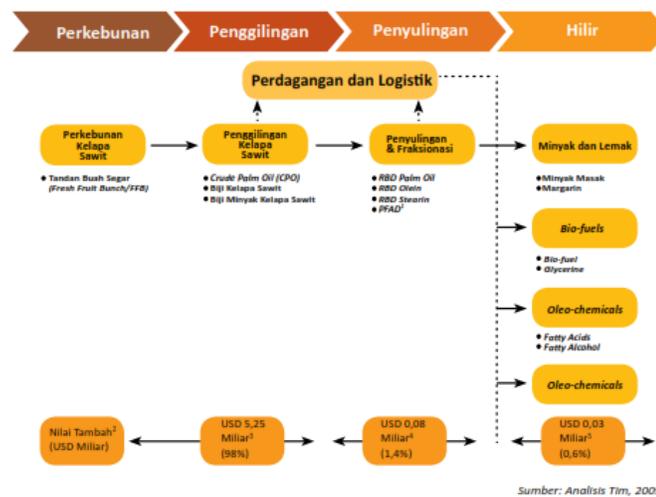
- 65 -

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





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

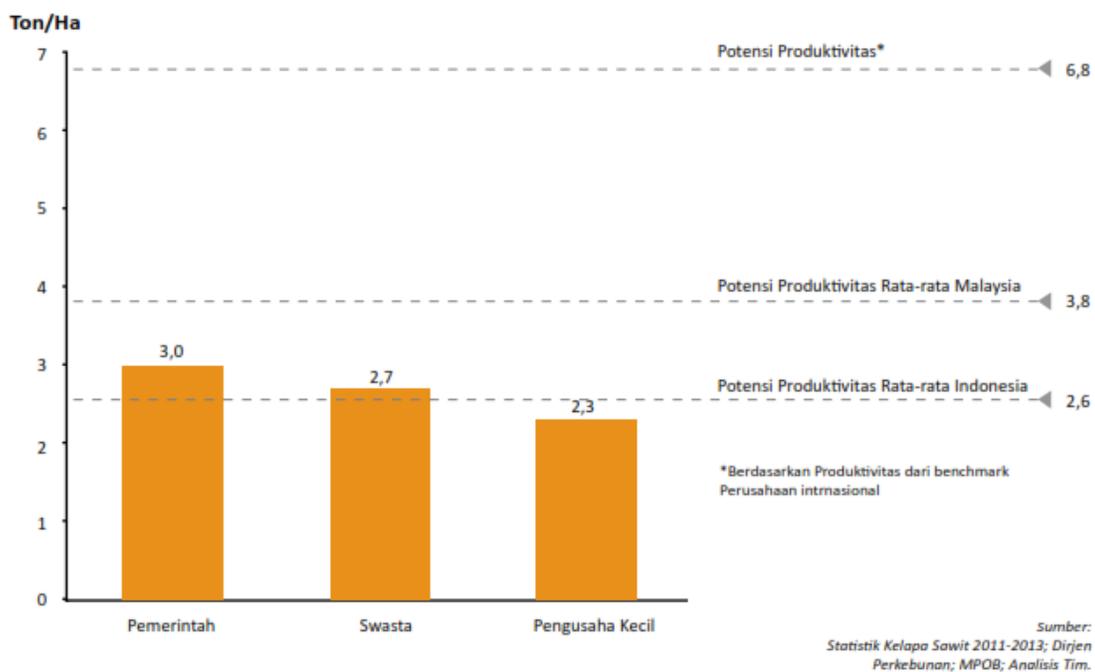
- 66 -

**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;



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 67 -

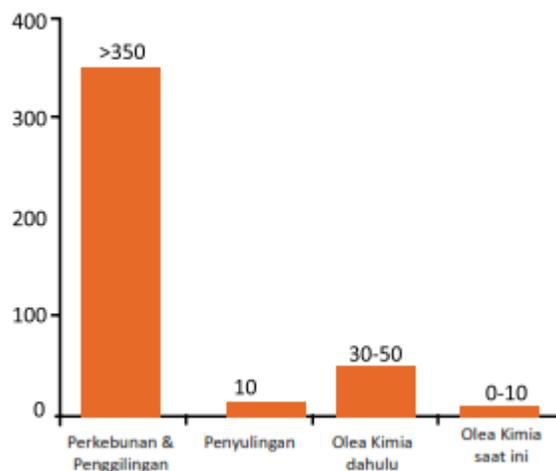
3) Waktu antar Tandan Buah Segar (TBS) ke penggilingan yang lama (di atas 48 jam) membuat menurunnya produktivitas CPO yang dihasilkan.

**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

Estimasi Keuntungan (USD/Ton)



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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 68 -

**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:



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 69 -

- a) Program insentif Peningkatan Kemampuan Peneliti Dan Perekrayasa (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.

## **b. 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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

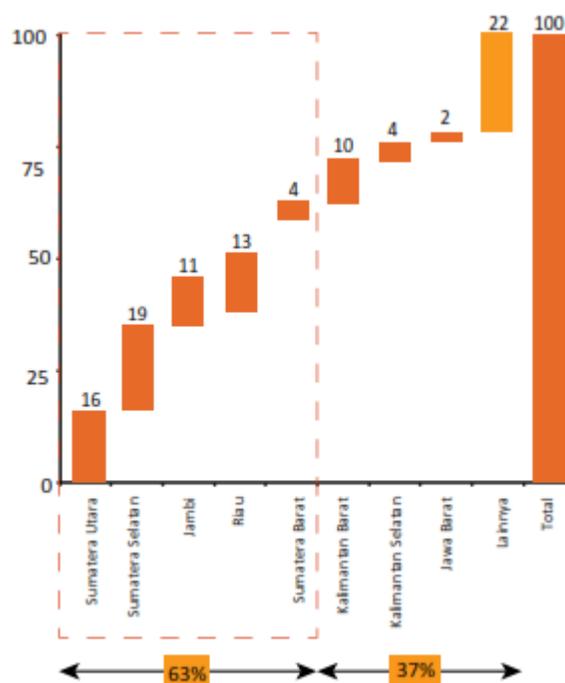
- 70 -

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



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 71 -

Gambar 3.B.8:

Rantai Nilai Kegiatan Ekonomi Utama Kelapa Sawit



Sumber: Analisis Tim 2009

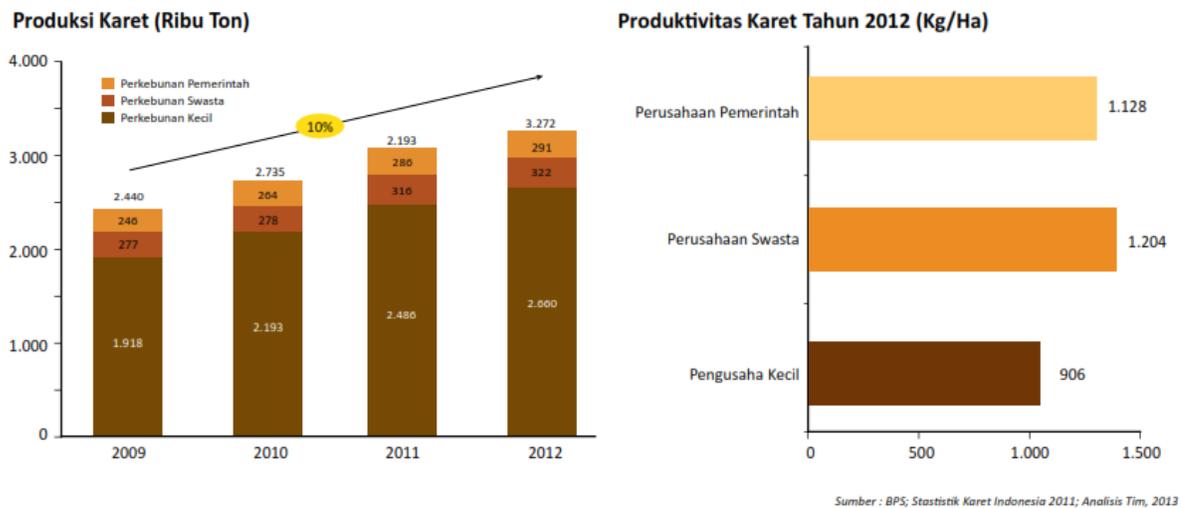
**Perkebunan:** Karet alam berasal dari tanaman *Hevea brasiliensis* yang ditanam di wilayah tropis dan sub-tropis dengan curah hujan sedang sampai tinggi. Sebagian besar produksi karet dihasilkan oleh pengusaha kecil (sekitar 81 persen dari total produksi nasional). Perusahaan swasta dan pemerintah 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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

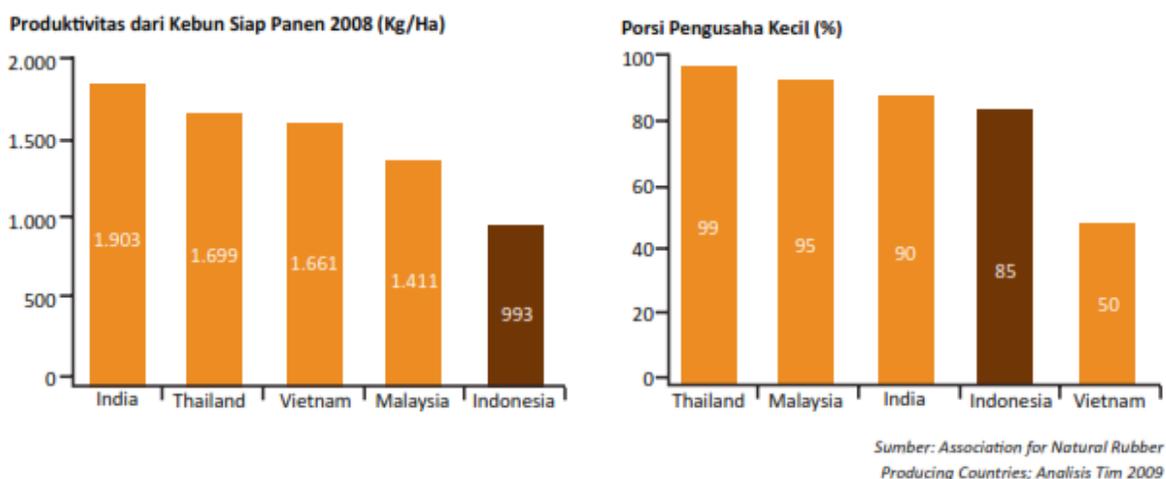
- 72 -

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





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 73 -

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.

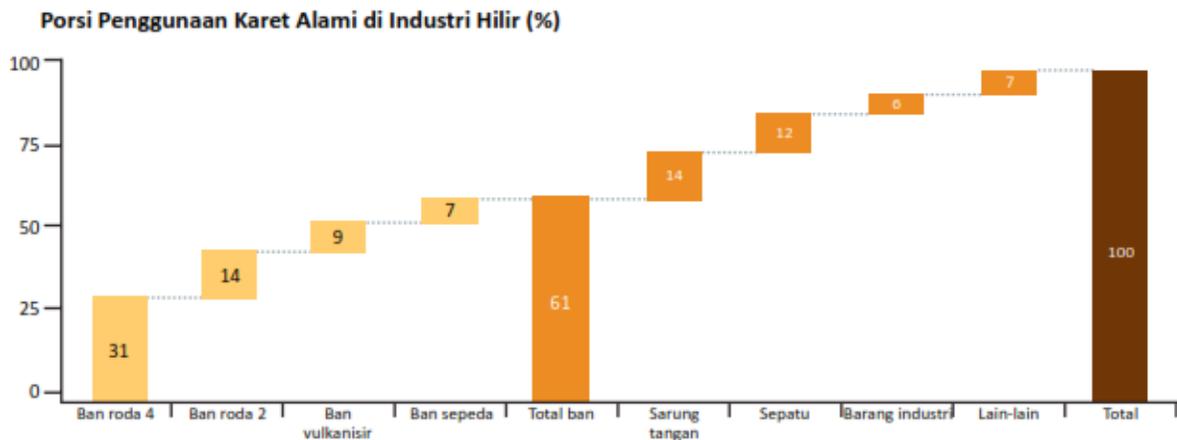
**Industri Hilir:** Saat ini, hanya 15 persen dari produksi hulu dikonsumsi oleh industri hilir di Indonesia dan sisanya 85 persen dari karet alami merupakan komoditi ekspor. Karet alam dan karet sintetis digunakan sebagai bahan baku ban dengan tingkat kandungan karetnya antara 40 persen - 60 persen, 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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 74 -

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);



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 75 -

- 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;



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 76 -

- 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 Perekayasa (PKPP) Koridor Ekonomi Sumatera.

### **c. 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.

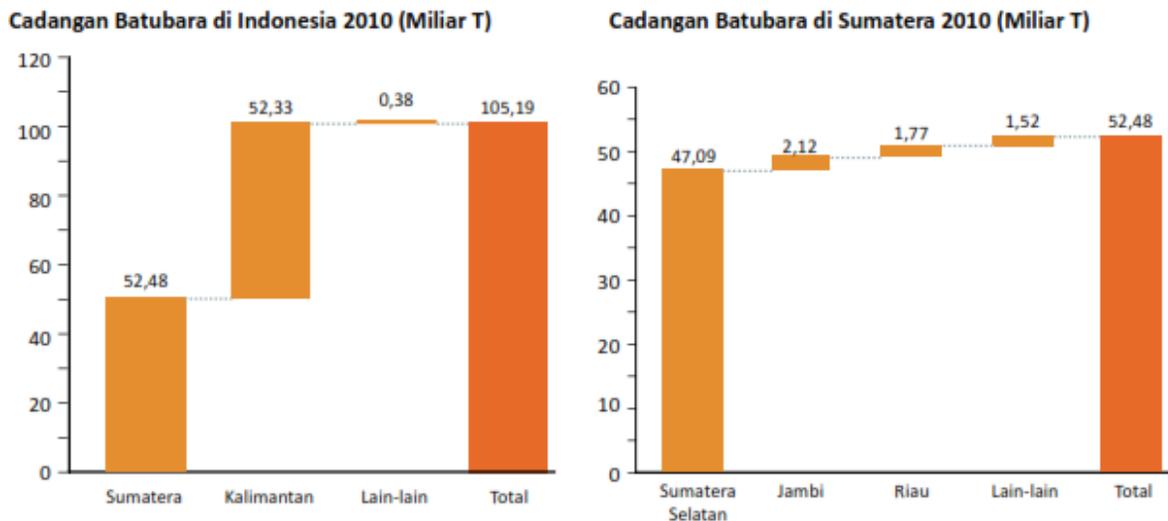
Indonesia merupakan negara yang kaya akan batubara dan pengeksport batubara termal terbesar di dunia (sekitar 26 persen dari ekspor dunia) disusul oleh Australia dengan 19 persen dari ekspor dunia. Dari total cadangan sumber daya batubara (105,19 miliar ton) di Indonesia, sebesar 52,4 miliar Ton berada 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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 77 -

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;



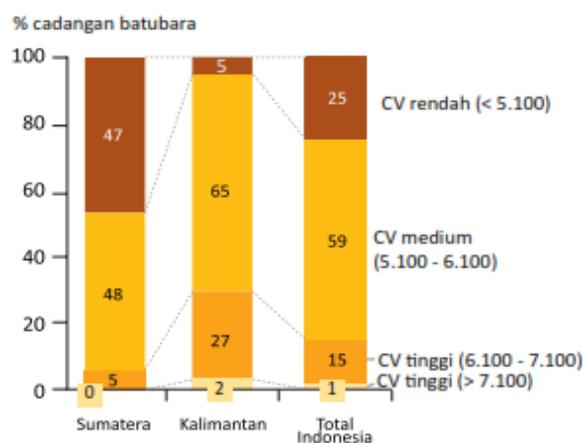
PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 78 -

- 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:

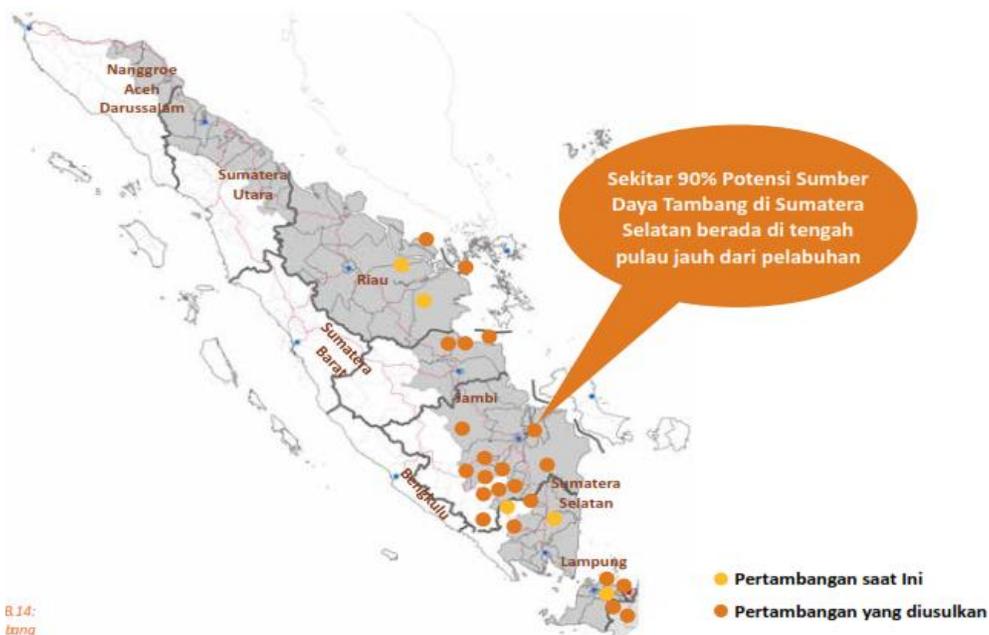
Cadangan Batubara Berdasarkan Calori Value (CV)



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



B.14:  
tang



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 79 -

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*.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 80 -

## **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;



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 81 -

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 Perakayasa (PKPP).

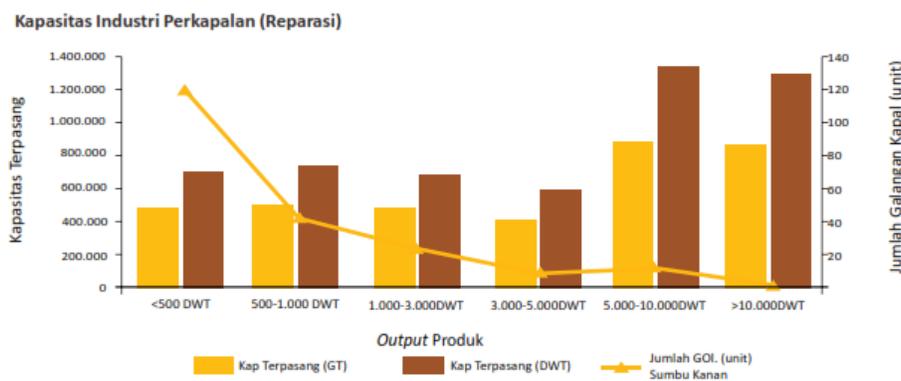
#### d. Perkapalan

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)



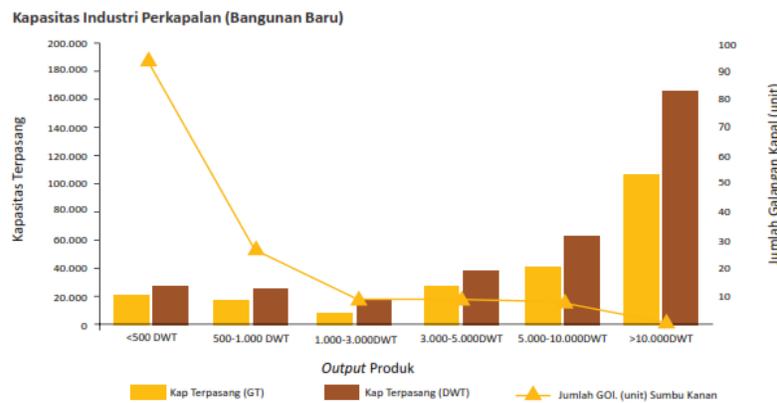
Sumber: IPERINDO; 2011



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 82 -

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 di atas 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 di atas 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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 83 -

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;



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 84 -

- 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 DTP 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 Transmigrasi 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).



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 85 -

#### **e. 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.

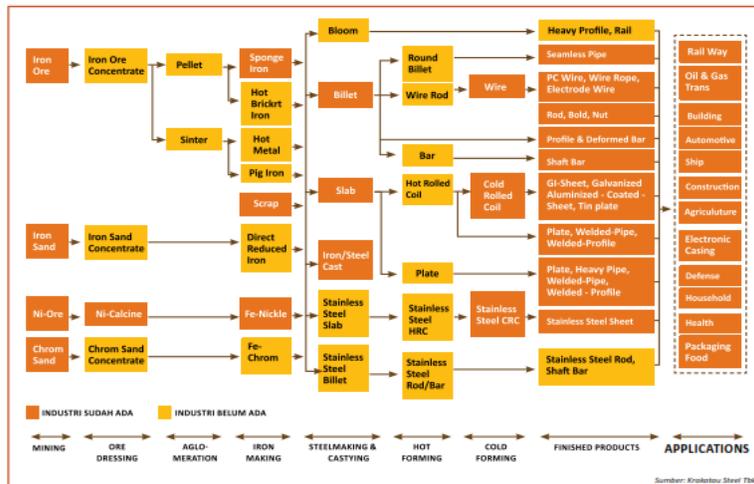
Berdasarkan pohon industri besi baja yang terdiri dari 41 jenis industri perusahaan besi baja sudah mengisi 27 jenis industri atau 66 persen dari total jenis manufaktur besi baja, dimana 11 industri merupakan industri hilir dengan kegiatan aplikasi seperti industri alat rumah tangga, otomotif, elektronik 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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 86 -

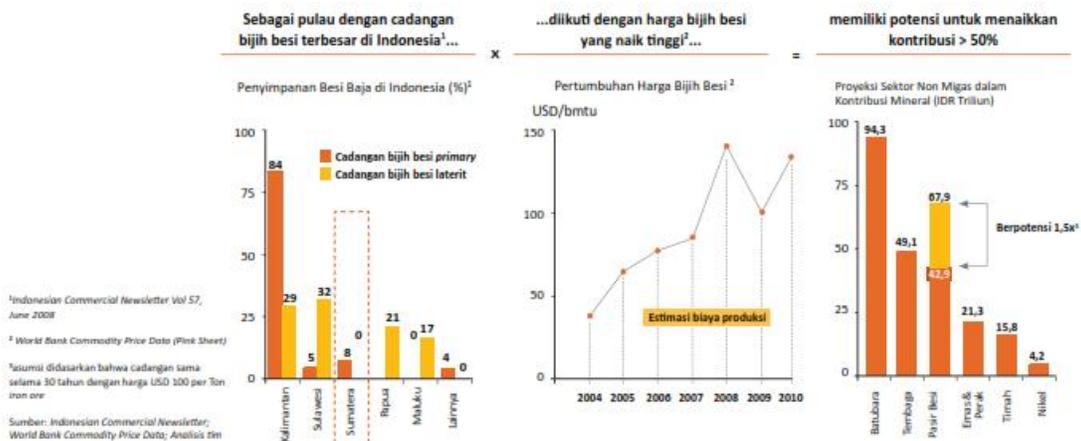
Diagram 3.B.17:  
Pohon Industri Besi Baja



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





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

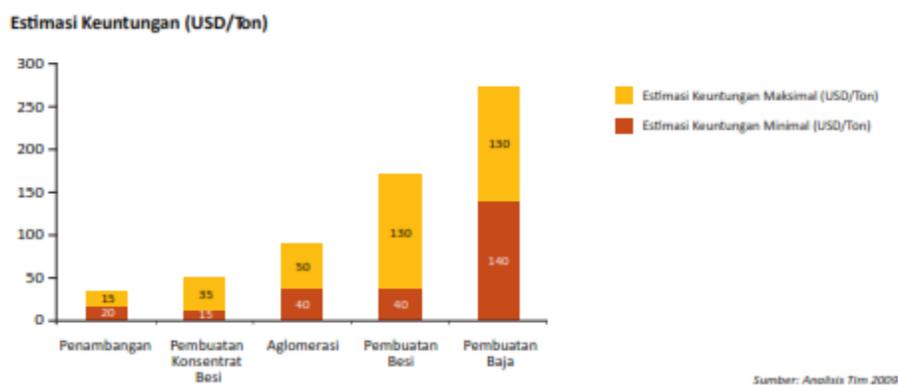
- 87 -

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





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 88 -

**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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 89 -

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)).

### **2. 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;



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 90 -

- 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.

#### **f. 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.

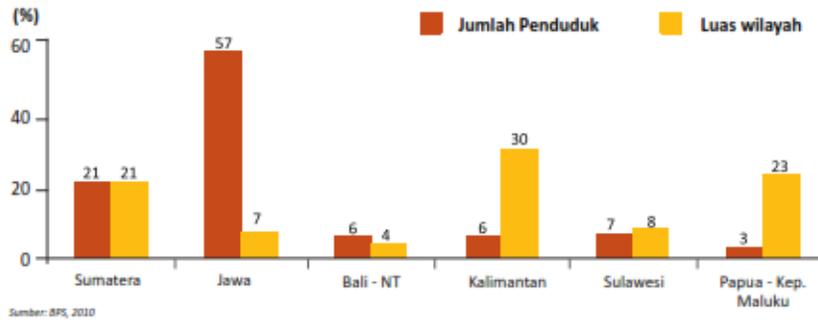


PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 91 -

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 :

- 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;
- 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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 92 -

## 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);



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 93 -

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.

#### **g. 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, Perkayuan, 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**

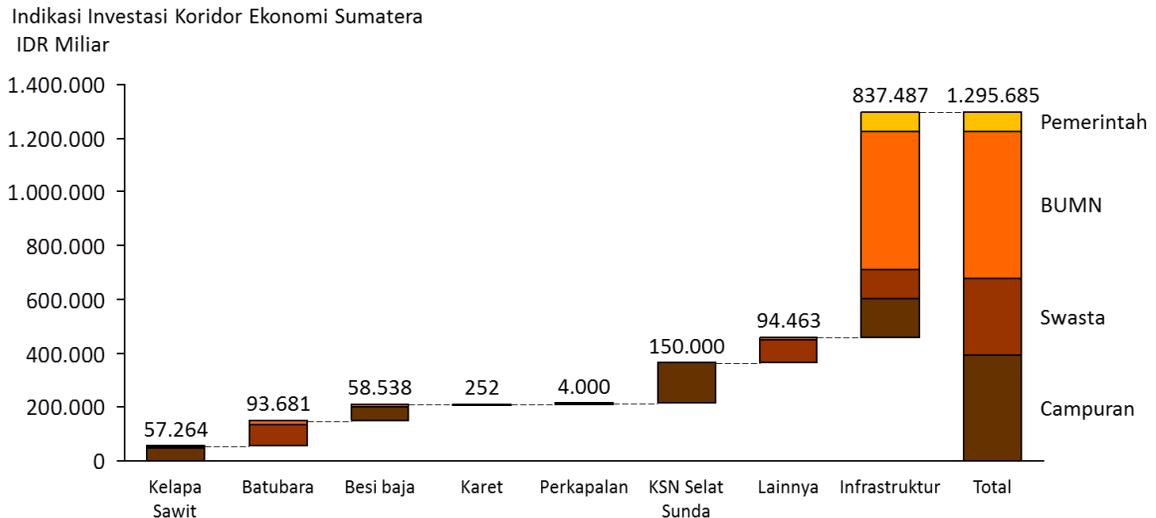
Terkait dengan Pembangunan Koridor Ekonomi Sumatera teridentifikasi rencana investasi baru untuk Kegiatan Ekonomi Utama Batubara, Besi Baja, Karet, Kelapa Sawit, Perkapalan, Kawasan Strategis Nasional (KSN) Selat Sunda, serta infrastruktur pendukung sebesar sekitar IDR 1.295.685 Miliar.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 94 -

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



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

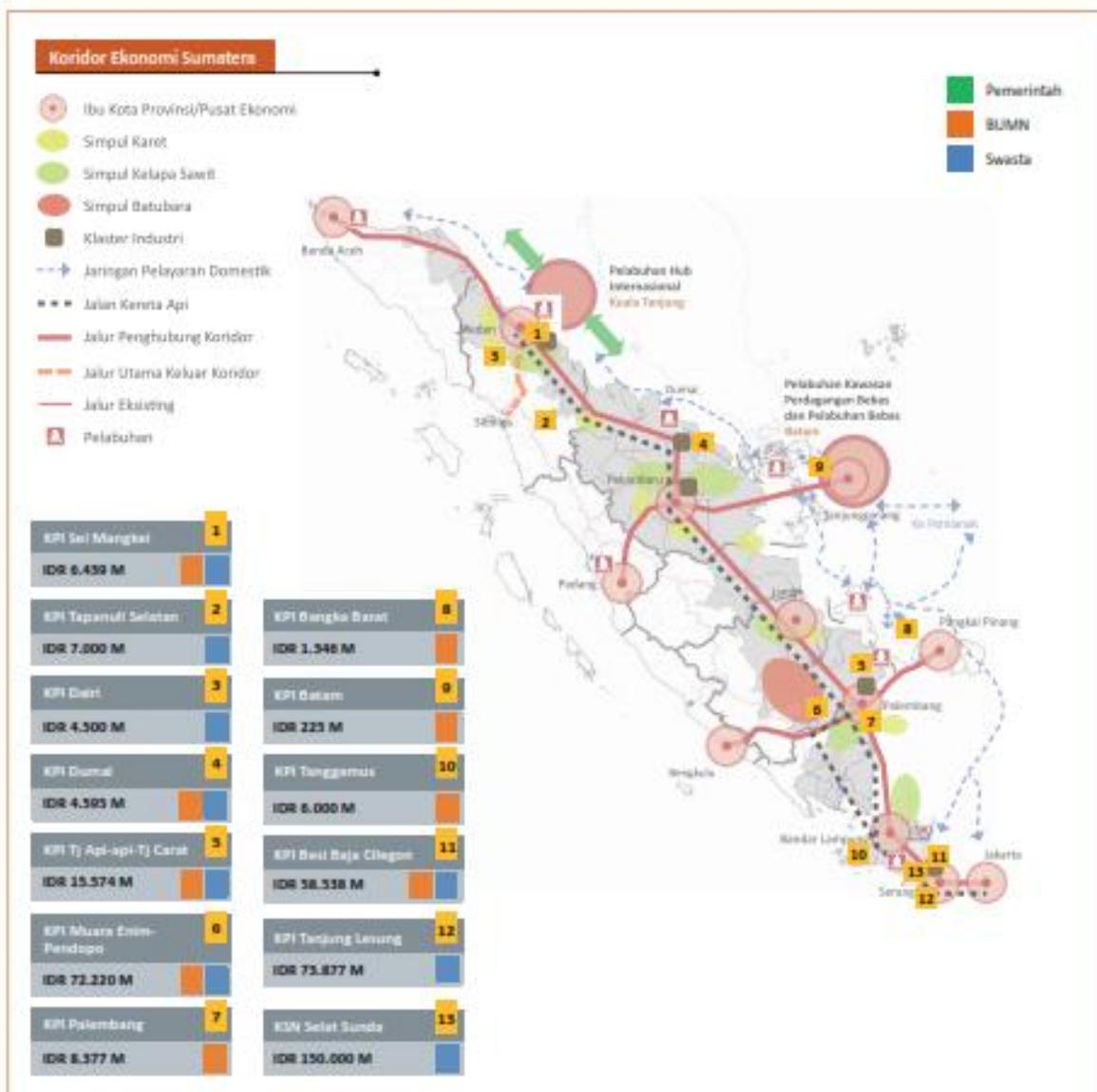
Di samping investasi tersebut, terdapat pula beberapa investasi untuk kegiatan yang bukan menjadi Kegiatan Ekonomi Utama di Koridor Ekonomi Sumatera, tetapi menjadi bagian dari 22 Kegiatan Ekonomi Utama seperti Pariwisata, Migas, serta Perkayuan dengan jumlah investasi sebesar IDR 81.392 Miliar. Selain 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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 95 -

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



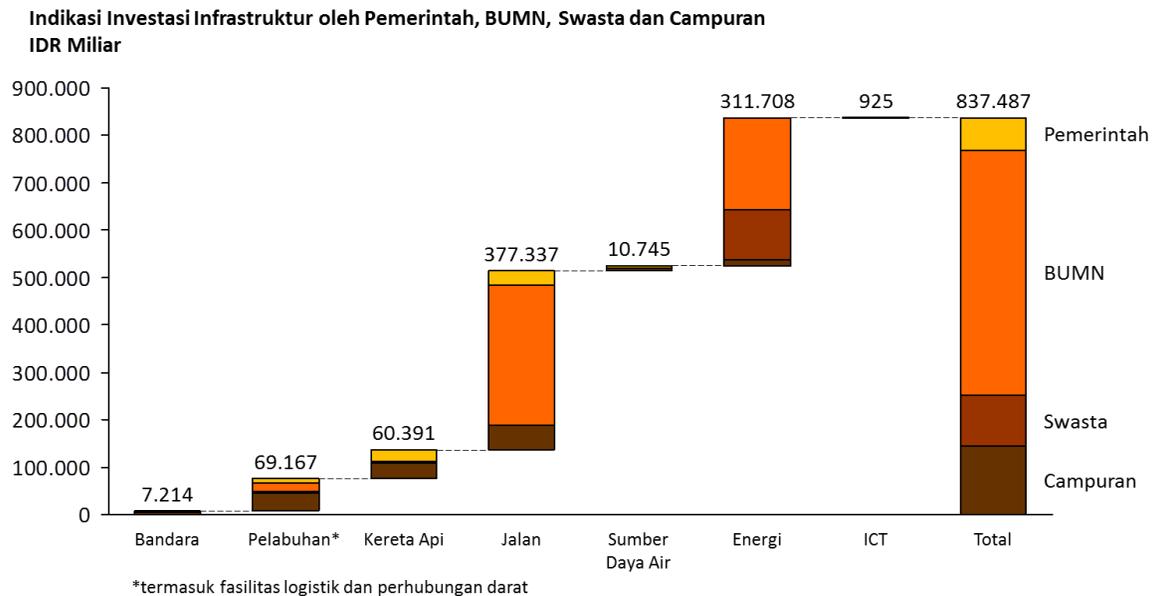


PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 96 -

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.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 97 -

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.