Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

KESIAPAN LOGISTIK PETERNAKAN INDONESIA MENGHADAPI AEC 2015

Disampaikan Oleh :

Direktur Jenderal Perhubungan Laut

Pada Sarasehan "Kesiapan logistik Pelayaran Nasional Dalam Menghadapi Asean Economic Community (AEC) 2015"

Jakarta Convention Center , 20 Juni 2014

PERKEMBANGAN ASEAN

1967 — Deklarasi Bangkok

1971

1976 — Bali Concord I TAC

1995

1997 — ASEAN Vision 2020

1998

2003 — Bali Concord II menyetujui pembentukan ASEAN Community

Vientianne Action Programme 2004

KTT Cebu 2007

The Signing of the ASEAN Charter 2007

Cebu Declaration akselerasi pembentukan AEC dari tahun 2020 menjadi 2015

Entry into force of ASEAN Charter 15 December 2008

Cha-am Hua Hin Declaration on the Road Map for the ASEAN Community 2009

Bali Concord III

KTT ASEAN 2011 "ASEAN Community in a Global Community of Nations"

ASEAN COMMUNITY 2015

- ✓ *ASEAN Political-Security Community (APSC)*
- ✓ *ASEAN Economic Community (AEC)*
- ✓ *ASEAN Socio-Cultural Community (ASCC)*

KOMITMEN NASIONAL UNTUK MELAKSANAKAN CETAK BIRU AEC (INPRES NO. 11 TAHUN 2011)

Program yang akan dilaksanakan meliputi :

1. Menuju Wilayah Ekonomi yang Berdaya Saing tinggi, kepada :

a. Kebijakan Persaingan;
b. Hak atas Kekayaan Intelektual;
c. Pengembangan Infrastruktur;
d. Perpajakan; dan
e. Perdagangan secara elektronik (e- Commerce)

2. Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi, yang fokus kepada:

a. Peningkatan Daya Saing dan Pemanfaatan Komitmen AEC;

b. Komitmen AEC untuk Arus Barang, Arus Jasa, Arus Investasi Secara Bebas;

c. Komitmen AEC untuk Arus Modal yang lebih bebas;

d. Priority Integration Sectors; dan

e. Komitmen AEC untuk Perdagangan Makanan, Pertanian, dan Kehutanan.

3. Menuju Kawasan dengan Pembangunan Ekonomi yang Seimbang, yang fokus kepada Pengembangan Sektor Usaha Kecil dan Menengah.

UU NO 17 / 2008 TENTANG PELAYARAN

KOMPONEN

ANGKUTAN DI PERAIRAN

PP No. 20/2010
Jo PP No. 22/2011

- Cabotage
- Angkutan untuk daerah tertinggal/terpencil
- Pemberdayaan industri pelayaran nasional

KEPELABUHANAN

PP No. 61/2009

- Menghapus Monopoli
- Menciptakan kesempatan yang lbh luas utk investasi
- Menciptakan kompetisi yang sehat
- Pemisahan Fungsi Regulator & Operator

KESELAMATAN & KEAMANAN PELAYARAN

PP No. 5/2010

Penyelenggaraan SBNP & Alur Pelayaran

PERLINDUNGAN LINGK. MARITIM

PP No. 21/2010

Pencegahan & Penanggulangan Pencemaran Lingk Laut dari Kapal

ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI

AZAS CABOTAGE

- Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh :
  - perusahaan angkutan laut nasional;
  - menggunakan kapal berbendera Indonesia;
  - diawaki Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

- Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/ atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia

- Setiap orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/ atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).

KEBIJAKAN MENGHADAPI AEC 2015

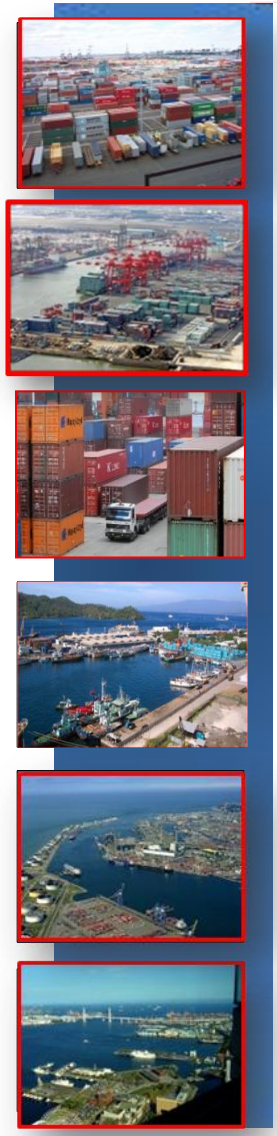
Liberalisasi perdagangan jasa pelayaran dilakukan :

- Berdasarkan/sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan penanaman modal;
- Mengutamakan/ melindungi kepentingan nasional yaitu kepentingan pelaku usaha/ penyedia jasa dan pengguna jasa pelayaran/ masyarakat luas (*society at large*) secara berimbang.
- Mendorong dan memfasilitasi penyedia jasa pelayaran nasional (antara lain melalui pemberian fasilitas pembiayaan dan perpajakan, memfasilitasi kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal), agar dapat memanfaatkan liberalisasi perdagangan jasa yang dilakukan oleh negara lain (*outward looking/ offensive* dan tidak hanya *defensive)*).
- Cabotage selalu di *exclude* dari liberalisasi jasa pelayaran karena merupakan hak/ kedaulatan masing-masing negara;
- Melakukan konsolidasi/ penguatan jasa pelayaran di dalam negeri terlebih dahulu (seperti *Cabotage*) sebelum masuk dalam liberalisasi jasa dalam kerangka AEC/ global (*Beyond Cabotage*)
- Liberalisasi jasa dikelola secara bijaksana agar terjadi kompetisi yang terukur dengan pelaku usaha/ penyedia jasa pelayaran DN sehingga tercipta efisiensi yang menguntungkan semua pihak (contoh : SPBU Pertamina).

STRATEGI MENGHADAPI AEC 2015

- Meningkatkan sinergi dengan instansi terkait dan melakukan sosialisasi/edukasi kepada pelaku usaha/ penyedia jasa pelayaran secara berkelanjutan untuk dapat memanfaatkan peluang dalam liberalisasi jasa pelayaran dalam kerangka AEC 2015;
- Melakukan *assessment*/stock-taking/pemetaan bidang-bidang jasa pelayaran yang siap diliberalisasikan;
- Menyusun roadmap/ pentahapan liberalisasi jasa berdasarkan kesepakatan dengan instansi dan penyedia jasa terkait.
- Mendorong penyiapan SDM usaha jasa pelayaran yang kompeten melalui training dan bersertifikat standar internasional.
- Untuk bidang-bidang usaha jasa pelayaran yang pelaku usaha/ penyedia jasanya sudah siap bersaing atau membutuhkan dukungan pengetahuan, teknologi dan jaringan usaha, maka bidang usaha pelayaran tersebut dapat dipertimbangkan untuk diliberalisasikan.

STRATEGI BIDANG KEPELABUHANAN DALAM MENDUKUNG SISTEM LOGISTIK NASIONAL



STRATEGI

Bidang Kepelabuhanan

- Memperlancar kegiatan bongkar-muat di pelabuhan dan menghilangkan ekonomi biaya tinggi.
- Menata kembali pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan pelabuhan yang berfungsi untuk lintas batas.
- Mengembangkan prasarana dan sarana pelabuhan untuk mencapai tingkat pelayanan yang optimal dengan meningkatkan partisipasi pihak swasta.
- Mengembangkan manajemen pelabuhan sehingga secara bertahap dan terseleksi terjadi pemisahan fungsi regulator dan operator, serta memungkinkan kompetisi pelayanan antarterminal di suatu pelabuhan dan antarpelabuhan.

IMPLEMENTASI

- ❑ Penerapan Kebijakan pembangunan pelabuhan yang mengacu pada fungsi *ship promote the trade*, pelayanan perintis, pengembangan daerah tertinggal dan perbatasan, disamping mengembangkan pelabuhan komersial sebagai pendukung pertumbuhan ekonomi nasional.
- ❑ **Pengembangan pelabuhan laut yang berkonsentrasi pada Masterplan pembangunan 6 (enam) koridor ekonomi Indonesia**

KESIAPAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DALAM RANGKA SWASEMBADA DAGING NASIONAL

LATAR BELAKANG

Program Swasembada Daging Sapi dan Kerbau Tahun 2014

Impor Sapi dan Daging Sapi Dikurangi dan Pasokan Serta Distribusi Daging Sapi dan Kerbau Dalam Negeri Ditingkatkan

Angkutan Laut Ternak Sapi Antar Pulau Saat Ini Masih Belum Efektif Dan Efisien

POKOK PERMASALAHAN

1
- Belum efektifnya pemetaan sentra-sentra produksi dan distribusi ternak sapi dan kerbau antar pulau

2
- Belum optimalnya sistem bongkar muat ternak sapi dan kerbau di pelabuhan

3
- Angkutan/Kapal-kapal yang digunakan mengangkut ternak sapi dan kerbau masih menggunakan kapal kayu dan cargo yang belum memenuhi prinsip animal welfare

4
- Belum semua pelabuhan memiliki Holding ground untuk tempat pengumpulan ternak dan pemeriksaan karantina sebelum naik maupun setelah turun dari atas kapal

KONDISI YANG DIHARAPKAN

Mewujudkan konsep *animal welfare* (*five freedom*) yaitu :

1. *Freedom from hungry and thirst* (bebas dari lapar dan haus)
2. *Freedom from discomfort* (bebas dari rasa ketidaknyamanan)
3. *Freedom from pain, injury and disease* (bebas dari rasa sakit, kesakitan dan penyakit)
4. *Freedom to express normal behavior* (bebas untuk mengekspresikan tingkah laku natural)
5. *Freedom from fear and distress* (bebas dari rasa takut dan stress)

HAL-HAL YANG TELAH DILAKUKAN

1
- Menerbitkan Surat Edaran Dirjen Hubla Nomor 3/Phbl-13 Tanggal 10 Januari 2013 Tentang Tata Cara Bongkar Muat Hewan Ternak Dari Dan Ke Kapal

2
- Melakukan *Survey on Board* kapal pengangkut ternak sapi impor dari Australia di Pelabuhan Tanjung Priok;

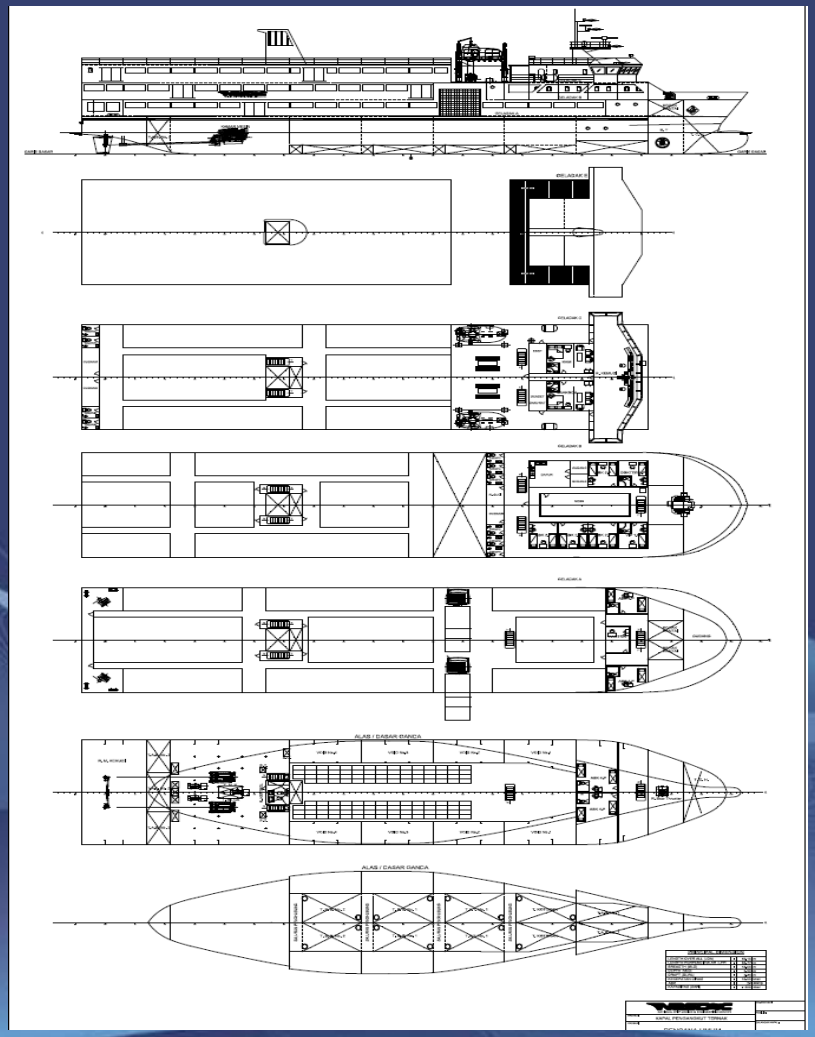
3
- Melakukan kunjungan ke Australia dalam rangka peninjauan proses pemuatan dan pengangkutan ternak dan daging sapi di Darwin, Australia ke Indonesi

4
- Mendorong pelayaran nasional untuk mengadakan kapal khusus untuk angkutan ternak sapi dan kerbau.

5
- Menerbitkan SK Dirjen Hubla Nomor :UM.008/20/1/DJPL-13 tentang Tim Task Force Angkutan Laut untuk Penanganan Angkutan Laut KhususTernak Sapi Kemenhub-Kementan dan melalukan Rapat-Rapat Koordinasi serta Survey ke lapangan

6
Telah dilakukan penandatangan kontrak Pembangunan Kapal Khusus Pengangkut Ternak pada tanggal 13 Juni 2014

DESIGN KAPAL KHUSUS PENGANGKUT TERNAK YANG AKAN DIBANGUN



LOA 69.78 M, LPP 65.80 M, B 13.80 M, T 3.5 M, H 6.8 M

- Kru kapal dan ruang kemudi berada dihaluan kapal;
- Terdiri dari 6 gladak yaitu :
  1. Dasar ganda untuk ruang mesin dan kandang ternak;
  2. Gladak A untuk kandang ternak
  3. Gladak B untuk kandang ternak
  4. Gladak C untuk kandang ternak dan crew kapal
  5. Gladak D untuk ruang crew kapal dan kemudi
- Mempunyai alat B/M berupa crane kapasitas 3 ton
- Mempunyai 2 pintu untuk akses masuk ternak ke dalam kapal yang ditempatkan pada gladak A di buat dikanan dan kiri kapal.
- Crew kapal direncanakan berjumlah 32 orang
- Kapasitas angkut 400-500 ± 500 LWT GT. 2000 Ton dengan kecepatan 12 knot

RENCANA PENGOPERASIAN DAN ROUTE PELAYANAN KAPAL KHUSUS PENGANGKUT TERNAK

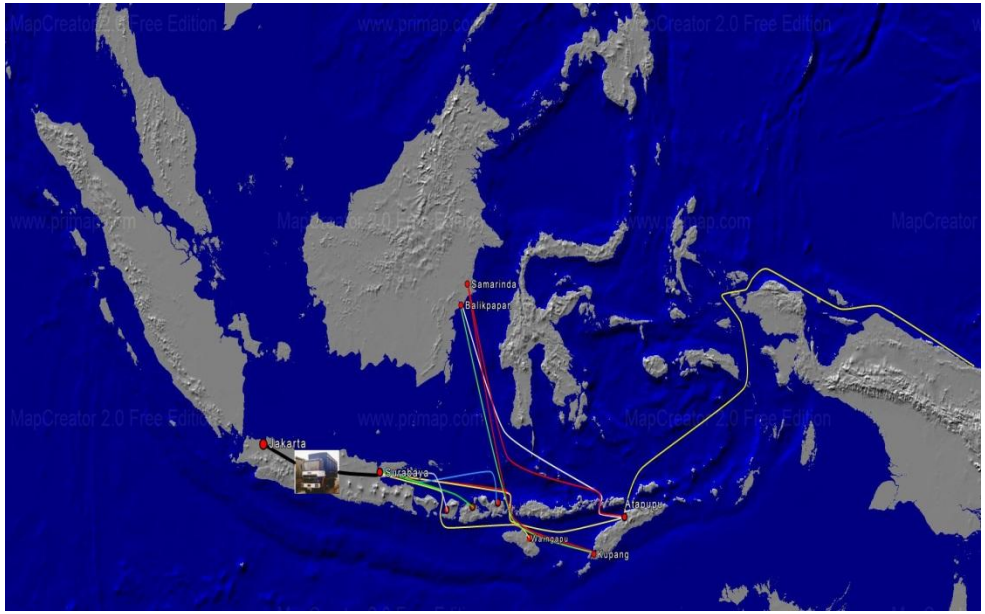
- PENGOPERASIAN KAPAL
- ROUTE PELAYANAN KAPAL

PENGOPERASIAN KAPAL KHUSUS PENGANGKUT TERNAK

Pengoperasikan Kapal Secara Liner

1. Dalam sistem ini kapal dapat dioperasikan dengan jadwal yang tetap dan teratur (liner);
2. Pemilik hewan ternak dapat memperkirakan waktu kirim dengan tepat;
3. Ada kepastian jadwal pengiriman hewan ternak;
4. Jika sistem ini diterapkan kemungkinan terjadi muatan yang tidak berimbang. Kapal akan full and down pada saat berada di daerah sentra hewan ternak, dan akan mengalami kekosongan muatan balik ketika berada di daerah konsumen;
5. Siapa yang akan mengoperasikan kapal pada sistem liner ini? Apakah kapal akan dilelang secara umum atau ditunjuk langsung kepada BUMN terkait?
6. Jika kapal dilelang atau ditunjuk langsung BUMN terkait, siapa yang akan mensubsidi pengoperasiannya, apakah Kementerian Perhubungan atau Kementerian Pertanian?

ROUTE PELAYANAN KAPAL KHUSUS PENGANGKUT TERNAK



Route 1
Atapupu-Tenau-Waingapu-Bima-Badas-Lembar-Tg. Perak-Tg. Priok PP

Route Alternatif 1
Atapupu-Tenau-Waingapu-Bima-Badas-Lembar-Tg. Perak PP

Route 2
Tenau-Banjarmasin-Balikpapan-Samarinda PP

Route 3
Tenau-Makassar-Kendari-Ambon-Ternate-Jayapura PP

RENCANA AKSI PENCAPAIAN SWASEMBADA DAGING SAPI/ KERBAU 2014 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

NO	ISSU	KEGIATAN	TARGET PEMBANGUNAN 2014	UNIT
1.	Sarana B/M ternak di pelabuhan tidak ada, sehingga perlakuannya tidak memenuhi persyaratan kesra hewan (animal walfare)	Pembangunan dan rehabilitasi dermaga ternak sapi	Pulau Nusa Penida Bali, Sapudi Madura, Kab. Tanjab Timur Pelabuhan Ujung Jabur Timur Jambi.	3
		Pembangunan dan rehabilitasi prasarana B/M ternak sapi	• Sentra produksi : Belu (Atapupu), Sumba Timur, Kupang, Bima, Sapudi, Nusa Penida, Sumbawa/Badas, Gilimanuk, Ketapang Makassar, Pare-Pare, Kendari, Palu; • Sentra Konsumen : Tg. Perak, Banten, Banjarmasin, Balikpapan dan Pangkalan Bun.	18 2
2.	Trasportasi Ternak	Pengadaan Khusus Kapal Ternak	• Pembangunan 1 unit kapal baru • Modifikasi kapal 2 unit	3
		Pengadaan khusus gerbong ternak	• Jawa-Jabodetabek • Stasiun Jawa Timur, Jabar, Jateng, DIY, Banten dan Jakarta	10 (gerbong) 8 (gerbong)
3.	Biaya tinggi dalam distribusi dan transportasi ternak yang diantaranya disebabkan oleh pungutan resmi dan tidak resmi serta rantai pasok yang panjang	Pengawasan terpadu jalur tata niaga ternak dan daging	Pelaksanaan pengawasan terpadu jalur tata niaga ternak dan daging	

TERIMA KASIH