



SALINAN
PERATURAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 13 TAHUN 2018
TENTANG
RENCANA STRATEGIS
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN
TAHUN 2015 – 2019

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa untuk menyikapi dinamika lingkungan strategis di bidang kemaritiman dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, perlu dilakukan penyempurnaan Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Tahun 2015-2019;
 - b. bahwa sehubungan dengan pertimbangan pada huruf a, dan untuk menindaklanjuti hasil evaluasi implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman pada Tahun 2016, perlu menetapkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman tentang Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Tahun 2015-2019;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);

2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran negara Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4421);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005–2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);
4. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 3);
7. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
8. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 11) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2018 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 96);
9. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) 2015-2019 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 860);
10. Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 1 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 394);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN TENTANG RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN TAHUN 2015-2019.

Pasal 1

- (1) Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Tahun 2015-2019, yang selanjutnya disebut Renstra Kemenko Bidang Kemaritiman, merupakan dokumen perencanaan jangka menengah Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk periode 5 (lima) tahun terhitung sejak tahun 2015-2019.
- (2) Renstra Kemenko Bidang Kemaritiman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Koordinator ini.

Pasal 2

Renstra Kemenko Bidang Kemaritiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program dan kegiatan di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang disusun dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019.

Pasal 3

Renstra Kemenko Bidang Kemaritiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 merupakan acuan dan pedoman bagi seluruh unit kerja di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dalam melaksanakan tugas dan fungsinya.

Pasal 4

Seluruh unit kerja Kementerian Koordinator Bidang Kematriman melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap capaian pelaksanaan Renstra Kemenko Bidang Kematriman yang dituangkan dalam rencana kerja Kementerian Koordinator Bidang Kematriman.

Pasal 5

Renstra Kemenko Bidang Kematriman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 dapat diubah dan disesuaikan sepanjang:

- a. terdapat undang-undang dan/atau kebijakan nasional yang mengamanatkan perubahan Renstra Kemenko Bidang Kematriman;
- b. terjadi perubahan struktur organisasi dan/atau tugas dan fungsi Kementerian Koordinator Bidang Kematriman; dan/atau
- c. terjadi perubahan lingkungan strategis yang signifikan dan hasil evaluasi Sistem Akuntabilitas Kinerja sehingga memerlukan penyesuaian rencana strategis Kementerian Koordinator Bidang Kematriman.

Pasal 6

Peraturan Menteri Koordinator ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri Koordinator ini dengan menempatkannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 18 September 2018

MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN
REPUBLIK INDONESIA,

Ttd

LUHUT B. PANDJAITAN

Salinan sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN RI
Kepala Biro Informasi dan Hukum,



Latief Nurbana
NIP. 19620607 198711 1 001

SALINAN LAMPIRAN
PERATURAN MENTERI KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN REPUBLIK
INDONESIA NOMOR 13 TAHUN 2018
TENTANG RENCANA STRATEGIS
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG
KEMARITIMAN TAHUN 2015-2019

RENCANA STRATEGIS
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN
TAHUN 2015-2019

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	v
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Kondisi Umum	1
1.1.1 Latar Belakang	1
1.1.2 Karakteristik Negara Kepulauan Indonesia	1
1.2 Kondisi Lingkungan Makro Strategis	2
1.3 Kondisi Lingkungan Mikro Strategis	5
1.3.1 Wawasan Pembangunan Kemaritim	5
a) Karakter Bangsa Bahari dan Budaya Maritim	5
b) Visi dan Wawasan Kemaritiman	6
c) Era Pembangunan Kemaritiman	7
1.3.2 Penegakan Kedaulatan Maritim	7
a) Hukum dan Perjanjian Maritim	7
b) Keamanan dan Ketahanan Maritim	8
c) Delimitasi Zona Maritim	8
d) Navigasi dan Keselamatan Maritim	9
1.3.3 Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Jasa	9
a) Sumber Daya Hayati	9
b) Sumber Daya Non-Hayati	11
c) Jasa Maritim	12
d) Lingkungan dan Kebencanaan	13
1.3.4 Pembangunan Infrastruktur	14
a) Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik	14
b) Infrastruktur Pertambangan dan Energi	15
c) Infrastruktur Pelayaran dan Perikanan	16
1.3.5 SDM, IPTEK dan Budaya Maritim	17
a) Pendidikan dan Pelatihan Kemaritiman	17
b) IPTEK Kemaritiman	18
c) Karakter Budaya Bahari	18
d) Inovasi Maritim	19
1.4 Potensi dan Permasalahan	19
1.4.1 Lingkungan Internal	19
1.4.1.1 Kekuatan	19
1.4.1.2 Kelemahan (Weakness)	20
1.4.2 Lingkungan Eksternal	20
1.4.2.1 Peluang (Opportunities)	20
1.4.2.2 Ancaman (Threats)	24
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN TAHUN 2015-2019	26
2.1 Visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	26
2.2 Misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	27
2.3 Tujuan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	27
2.4 Sasaran Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	28
2.5 Peta Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	28
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	31
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional	31
3.1.1 Visi dan Misi RPJP Nasional 2005-2025	31
3.1.2 Arah Pembangunan Jangka Menengah Nasional ke-3 (2015-2019)	31

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kemenko Kemaritiman	34
3.3 Kerangka Regulasi	37
3.4 Kerangka Kelembagaan	39
3.4.1 Kelembagaan Kementerian Koordinator	39
3.4.1.1 Kondisi Kelembagaan Saat Ini	39
3.4.1.2 Kebutuhan Penataan Kelembagaan	40
3.4.1.3 Program Penataan Kelembagaan	41
3.4.2 Kelembagaan Kemaritiman Nasional	41
3.4.2.1 Kondisi Kelembagaan Kemaritiman Saat Ini	41
3.4.2.2 Urgensi Penataan Kelembagaan Maritim dan Kelautan Nasional	41
3.4.2.3 Arah Penataan Kelembagaan Maritim Indonesia	42
3.5 Kerangka Kebijakan Strategis	42

BAB IV PROGRAM, KEGIATAN, DAN INDIKATOR KEMENTERIAN

KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN	43
4.1 Program Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	43
4.1.1 Nomenklatur Program dan Kegiatan di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	43
4.2 Sasaran dan Indikator	44
4.2.1 Indikator Kinerja Utama	44
4.2.2 Nomenklatur Program/Sub Program/Kegiatan/Output	46

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Pemanfaatan Potensi Perikanan Budidaya Tahun 2016	10
Tabel 1.2 Pengelolaan Limbah B3 Tahun 2015	13
Tabel 1.3 Potensi Energi Laut	22
Tabel 2.1 Sasaran Strategis dan IKU Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.....	30
Tabel 4.1 Program dan Kegiatan	43
Tabel 4.2 Indikator Kinerja Utama	44
Tabel 4.3 Program/Sub Program/Kegiatan/Output	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Grafik Perkembangan Peringkat Daya Saing Globala dan Infrastruktur Indonesia	3
Gambar 1.2 Grafik Peringkat Kemudahan Berusaha Indonesia	3
Gambar 1.3 Iustrasi Peta NKRI 2017	9
Gambar 2.1 Peta Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kematitiman	28

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

1.1.1 Latar Belakang

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman 2015-2019, sebagai perwujudan amanah Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, telah disusun dan ditetapkan dengan Keputusan Sekretaris Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 4 Tahun 2015. Renstra ini juga merupakan penjabaran Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 dan merupakan tahap ke-3 Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025.

Misi ke-7 RPJPN 2005-2025 adalah mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional. Pada saat ini arah pembangunan nasional Indonesia semakin jelas berorientasi pada sektor kemaritiman dan kelautan. Hal ini dapat terlihat bahwa 3 (tiga) dari tujuh misi RPJMN 2015-2017, misi pertama, ketiga dan keenam, terkait dengan kemaritiman. Presiden Joko Widodo pada beberapa kesempatan dan forum juga menyatakan keinginannya untuk membangun kemaritiman Indonesia sehingga Indonesia dapat menjadi pusat peradaban kemaritiman dunia.

Renstra ini merupakan penyempurnaan dari Renstra 2015-2019 yang telah disusun sebelumnya untuk merespon dinamika lingkungan strategis kemaritiman dengan memperhatikan hasil evaluasi implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN-RB) pada tahun 2016. Dalam dokumen Renstra ini disajikan hasil penyempurnaan pada rumusan sasaran strategis. Selain itu, dilakukan juga penyempurnaan dan penajaman indikator kinerja sehingga memenuhi kriteria indikator kinerja yang baik dan selaras untuk setiap tingkatan. Untuk melihat keterkaitan antar indikator kinerja, disajikan peta strategis berbasis *balanced scorecard*.

1.1.2 Karakteristik Negara Kepulauan Indonesia

Wilayah Indonesia adalah kepulauan terbesar di dunia, yang terletak di kawasan tropis dan dilalui oleh garis katulistiwa. Luas lautnya mencapai 6,4 Juta km², yang terdiri dari 290.000 km² perairan teritorial, 3,1 juta km² perairan pedalaman dan Perairan Kepulauan, dan 3 juta km² perairan ZEE. Luasan ini mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia. Indonesia juga memiliki lebih dari 17.000 pulau, diantaranya sejumlah 16.056 pulau telah dilakukan pembakuan nama sesuai ketentuan UNCLOS 1982. Secara geografis Negara Kesatuan Republik Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera besar yang menempatkan Indonesia pada posisi strategis di persilangan lalu lintas perdagangan laut dunia.

Posisi strategis Indonesia ini juga dapat dilihat dari sudut pandang bahwa Indonesia terletak antara Laut China Selatan dan Laut Asia Timur dengan Samudra Hindia, antara individualisme liberal di selatan dengan komunisme di utara, antara penghasil komoditas di selatan dengan pengguna komoditas di utara, antara penghasil energi di selatan dengan pengguna energi di utara,

antara *middle power* di selatan dengan *global power* di utara, antara *non-nuclear power* di selatan dengan *nuclear power* di utara, dan antara anggota tetap Dewan Keamanan PBB di Utara dan bukan anggota tetap Dewan Keamanan PBB di selatan. Indonesia kini berada dalam lingkaran perebutan pengaruh antara kekuatan dominan pasca-Perang Dunia II dengan kekuatan lama yang bangkit kembali.

Secara alamiah, perairan Indonesia merupakan perlintasan utama sistem sirkulasi air panas dunia dan didalamnya terjadi berbagai fenomena alam kelautan. Hal ini menjadikan perairan Indonesia berperan penting dalam sistem dan tatanan iklim dunia. Sebagai konsekuensinya, perairan Indonesia mengandung keanekaragaman dan kekayaan hayati yang tinggi.

Tatanan geologi kepulauan Indonesia menjadikan wilayah ini sangat dinamis yang memberikan konsekuensi kerawanan pada bencana alam kebumihan seperti gempa bumi dan tsunami. Namun demikian, konstelasi geologi ini juga menjadikan wilayah Indonesia sangat subur dan kaya akan berbagai potensi sumber daya alam. Keindahan alam laut yang berupa hamparan pasir dan batu karang di pantai, deburan ombak, panorama pulau-pulau kecil dan pemandangan bawah air laut serta keragaman budaya masyarakat pesisir merupakan potensi wisata bahari yang menjadi salah satu obyek tujuan wisatawan, baik dalam negeri maupun mancanegara.

Posisi strategis Indonesia, beserta faktor geografis dan kondisi sosial ekonominya, juga menempatkan Indonesia dalam posisi penting di lingkungan global, yaitu dalam mempengaruhi kestabilan politik, ekonomi, serta keamanan lingkungan regional dan internasional. Kondisi itu, apabila dikelola secara benar, akan dapat memberi banyak manfaat untuk pembangunan ekonomi dan kemakmuran rakyat. Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla, dengan mempertimbangkan hal-hal tersebut di atas, telah mengambil keputusan tepat dengan membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dalam jajaran Kabinet Kerja. Hal ini dimaksudkan untuk mengefektifkan sinkronisasi, koordinasi dan pengendalian pembangunan di bidang kemaritiman sehingga dapat terjadi sinergi yang maksimal.

Agar dapat mencapai hasil pembangunan bidang kemaritiman secara maksimal dan sesuai yang diharapkan, maka perlu juga memperhatikan lingkungan strategis internal maupun eksternal.

1.2 Kondisi Lingkungan Makro Strategis

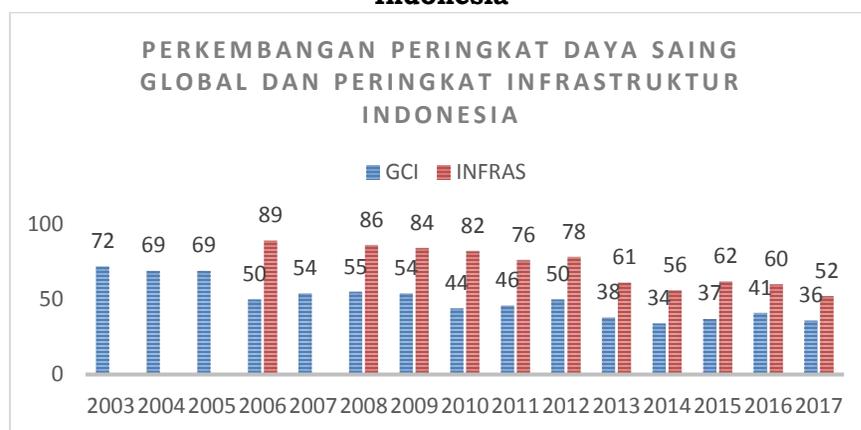
Perkembangan ekonomi global dalam dasawarsa terakhir terus mengalami gejolak dan diwarnai ketidakpastian. Permintaan global yang ditunjukkan oleh kenaikan volume perdagangan dunia dan peningkatan harga komoditas akan berdampak menjadi penopang utama pertumbuhan global di tahun-tahun mendatang.

Pusat ekonomi dunia ke depan diprediksi akan bergeser dari kawasan Eropa-Amerika ke kawasan Asia Pasifik, sebagai akibat peningkatan kontribusi Produk Domestik Bruto (PDB) negara berkembang terhadap PDB Dunia. Sementara itu, pertumbuhan ekonomi Tiongkok diperkirakan masih akan berlanjut, namun akan diimbangi oleh pertumbuhan ekonomi India yang meningkat pesat. Inisiasi kerjasama regional, Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), juga akan mulai memberikan dampak positif bagi aktifitas perekonomian di kawasan Asia Tenggara.

Disamping itu, globalisasi nilai-nilai budaya juga tidak dapat dihindarkan, yang sesungguhnya tidak terlepas dari pengaruh perkembangan teknologi informasi yang dapat menembus dan menyingkirkan sekat-sekat geografi. Globalisasi tidak hanya berdampak pada masuknya budaya global ke Indonesia, tetapi juga berdampak pada penguatan ikatan primordial. Hal ini membawa Indonesia berada pada persilangan antara budaya global dan budaya lokal yang berorientasi pada identitas primordial.

Meskipun demikian, dalam konstelasi perekonomian global yang cukup dinamis ini, peringkat daya saing global Indonesia cenderung menguat. Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh *World Economic Forum*, daya saing Indonesia dalam kurun waktu tahun 2003 sampai dengan 2017 digambarkan dalam tabel di bawah. Tampak bahwa peringkat daya saing global Indonesia membaik dari posisi ke-72 pada tahun 2003 menjadi posisi-36 pada tahun 2017.

Gambar 1.1 Grafik Perkembangan Peringkat Daya Saing Global dan Infrastruktur Indonesia



Sumber: World Economic Forum

Global Competitiveness Report dari World Economic Forum (WEF) memperlihatkan peringkat daya saing infrastruktur Indonesia membaik dari posisi ke-89 pada tahun 2006 menjadi posisi ke-52 pada tahun 2017. Namun demikian, kurangnya infrastruktur terutama dalam hal transportasi dan logistik menghambat pembangunan ekonomi, usaha dan sosial di Indonesia. Hal yang lebih penting lainnya adalah berdampak buruk terhadap daya saing dan penanaman modal asing di Indonesia.

Dalam hal kemudahan berusaha (*Ease Doing of Business*), Indonesia mengalami kemajuan yang cukup baik, meningkat dari peringkat 120 di tahun 2007 menjadi peringkat 109 di tahun 2016 dan menjadi peringkat 72 pada tahun 2017. Namun demikian aspek menegakkan komitmen kontrak masih perlu diperbaiki.

Gambar 1.2 Grafik Peringkat Kemudahan Berusaha Indonesia



Sumber : Bank Dunia

Penurunan skor LPI (*logistic performance index*) Indonesia terjadi pada hampir semua dimensi, kecuali *international shipment* dan *tracking and tracing*. Dari enam dimensi LPI Indonesia 2016, tiga dimensi (kompetensi dan kualitas jasa logistik, *tracking* dan *tracing*, dan *timeliness*) mempunyai skor di atas 3 dan tiga dimensi lainnya (*customs*, infrastruktur, dan pengiriman internasional) di bawah 3. Salah satu dimensi yang perlu mendapatkan perhatian adalah infrastruktur yang mempunyai skor terendah, yaitu 2,65. Infrastruktur menjadi salah satu masalah utama di Indonesia, terutama menyangkut jumlah, kapasitas, dan penyebarannya.

Transportasi laut saat ini digunakan oleh sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional, sedangkan 40% dari rute perdagangan internasional tersebut melewati Indonesia sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting bagi penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan nasional. Untuk dapat berkompetisi, Indonesia perlu melakukan upaya pembaharuan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan untuk mengakomodir ukuran kapal yang sesuai, menghilangkan antrian sandar, serta menyediakan sistem dan layanan kepelabuhanan yang profesional.

Beberapa indikator ekonomi Indonesia yang menjadi *highlight* World Economic Forum (WEF) memperlihatkan kecenderungan yang baik. Produk domestik bruto Indonesia berada di peringkat 10 pada tahun 2016 menjadi peringkat 9 pada tahun 2017, pilar ekonomi makro di peringkat 30 pada tahun 2016 menjadi peringkat 26 pada tahun 2007, dan inovasi berada di peringkat 31 pada tahun 2016 menjadi peringkat 31 pada tahun 2017. Sementara itu sektor keuangan membaik dari peringkat 42 pada tahun 2016 menjadi peringkat 37 pada tahun 2017.

Perekonomian Indonesia pada tahun 2014 tumbuh sebesar 5,06%. Nilai Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia atas dasar harga konstan 2000 pada tahun 2014 mencapai Rp. 2.909,18 triliun, mengalami pertumbuhan sebesar 5,06% atau naik Rp. 140,2 triliun dibandingkan tahun 2013. Kontribusi sektor kelautan terhadap PDB berasal dari beberapa bidang antara lain: (1). Perhubungan laut; (2). Industri maritim; (3). Perikanan; (4). Wisata bahari; (5). Energi dan sumber daya mineral; (6). Bangunan kelautan; dan (7). Jasa kelautan. Kontribusi sektor perikanan dan kelautan yang sangat kecil terhadap pertumbuhan ekonomi nasional sangat paradoks dengan luas laut yang meliputi lebih dari 75% dari total luas wilayah Indonesia.

Peranan sektor perikanan dalam memicu pertumbuhan ekonomi Indonesia masih sangat kecil, yaitu hanya 2,3% terhadap PDB keseluruhan, atau kontribusi sektor perikanan hanya sebesar 18,8% terhadap PDB sektor Pertanian, Peternakan, Kehutanan dan Perikanan. Secara total kontribusi sektor kelautan terhadap PDB hanya sebesar kurang lebih 22%. Angka ini jauh lebih rendah jika dibandingkan dengan negara lain yang memiliki garis pantai yang lebih pendek. Sebagai perbandingan, ekonomi kelautan Amerika mampu menyumbang hingga 83% bagi PDB nasionalnya, sedangkan Korea Selatan bidang kelautannya sanggup menyumbang 37% dari PDB nasionalnya. Sementara itu kontribusi dari bidang ekonomi yang berbasis sumber daya kelautan terhadap PDB Norwegia hampir mencapai 60%. Hal ini menunjukkan bahwa besarnya potensi kekayaan laut dan pesisir yang dimiliki Indonesia belum menjadi basis ekonomi bagi pembangunan nasional.

Untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi nasional yang tinggi, maka perubahan paradigma dari eksploitasi di daratan ke pengembangan potensi

ekonomi maritim dan kelautan adalah hal mendesak yang harus dilakukan. Sektor-sektor yang terkait potensi ekonomi maritim dan kelautan, sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, meliputi sebelas sektor utama: (1) perikanan tangkap; (2) perikanan budidaya; (3) industri pengolahan hasil perikanan; (4) industri bioteknologi kelautan; (5) pariwisata bahari; (6) pertambangan dan energi; (7) perhubungan laut; (8) industri dan jasa maritim; (9) pulau-pulau kecil; (10) sumber daya non-konvensional seperti *deep sea water industries*, *hydrothermal vents*; dan (11) benda-benda berharga asal muatan kapal tenggelam (harta karun di dasar laut).

1.3 Kondisi Lingkungan Mikro Strategis

1.3.1 Wawasan Pembangunan Kemaritim

a) Karakter Bangsa Bahari dan Budaya Maritim

Bangsa Indonesia sejatinya adalah bangsa bahari. Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang besar. Kejayaan maritim Indonesia di masa lalu telah terbukti dan menjadi bagian dari sejarah. Ini dapat ditelusuri dari sejarah peradaban maritim Indonesia dari jaman ke jaman.

Berdasarkan berbagai penelitian ilmiah, disimpulkan bahwa penyebaran budaya dan perdagangan di kawasan Asia-Pasifik tidak terhalang oleh laut dan samudera. Bahkan laut menciptakan budaya dan sejarah maritim Indonesia dan kawasan Asia-Pasifik yang sangat unik dalam peradaban umat manusia yang dimiliki oleh nenek-moyang masyarakat Indonesia. Ukiran relief kapal kayu di candi Borobudur merupakan suatu dokumentasi yang baik yang menggambarkan kapal yang digunakan nenek moyang kita mengarungi Samudera Hindia. Relief kapal kayu tersebut, pernah dituangkan ke dalam sebuah maritim kapal yang diberi nama Samudra Raksa (Pembela Samudera). Replika tersebut mampu mengarungi Samudera Hindia dari Agustus 2003, singgah di Seychelles, dan sampai berlayar hingga pantai Barat Afrika di Ghana.

Budaya maritim dan kekuatan maritim bangsa Indonesia juga dicatat oleh Yijing, pendeta Budha dari China yang berkunjung ke Sriwijaya selama enam bulan pada tahun 671. Yijing mencatat bahwa Sriwijaya adalah kerajaan maritim yang kuat yang menjadi pusat perluasan agama Budha di Asia Tenggara. Sriwijaya juga dicatat memiliki hubungan yang sangat baik dengan kerajaan Chola Nalanda di India serta Dinasti-dinasti China dari zaman Tang ke Song. Sriwijaya menguasai Selat Malaka selama 700 tahun.

Selain itu, Indonesia juga memiliki ikon maritim yang kuat, yaitu kapal Phinisi. Adalah salah satu contoh tingginya budaya maritim dan karakter bahari bangsa Indonesia. Phinisi Nusantara tercatat dalam sejarah maritim Indonesia dengan pelayaran bersejarah saat berhasil menyeberangi Samudera Pasifik untuk menuju Vancouver, Kanada. Samudera yang terkenal ganas ini berhasil ditaklukan oleh sebuah kapal yang terbuat dari kayu, Phinisi Nusantara.

Selain dikenal sebagai bangsa bahari yang memiliki budaya maritim yang tinggi, nenek moyang bangsa Indonesia juga dikenal kejayaan baharinya. Kerajaan Sriwijaya adalah salah satu contoh kemaharajaan bahari yang pernah berdiri di pulau Sumatera dan banyak memberi pengaruh di Nusantara. Daerah kekuasaannya, berdasarkan peta sejarah, membentang dari Kamboja, Thailand Selatan, Semenanjung Malaya, Sumatera, Jawa Barat dan kemungkinan Jawa Tengah.

b) Visi dan Wawasan Kemaritiman

Paska kemerdekaan, kesadaran sebagai negara kepulauan dan bangsa bahari yang besar mulai tumbuh lagi. Hal ini ditandai kegundahan para pemimpin Indonesia di masa itu bahwa perairan Indonesia di antara Pulau-Pulau Indonesia adalah sebuah perairan Internasional, karena sesuai hukum internasional yang berlaku pada waktu itu adalah bahwa setiap negara pantai hanya memiliki laut territorial selebar 3 mil laut. Hal ini menyebabkan kapal-kapal perang asing, terutama kapal Belanda, masih bebas berlayar di perairan yang vital bagi Indonesia. Kondisi ini mendorong para pemimpin Indonesia mulai memperjuangkan konsepsi Wawasan Nusantara, sampai dengan kulminasinya pada deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957.

Deklarasi Djuanda diteruskan dengan perjuangan diplomasi yang tidak kenal lelah agar konsepsi negara kepulauan dapat diterima dunia internasional. Hal ini berujung kepada diadopsinya prinsip-prinsip negara kepulauan pada konvensi hukum laut internasional (*the United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) pada Tahun 1982.

Sesuai ketentuan UNCLOS 1982, Indonesia menetapkan pengaturan nasional untuk berbagai hal, seperti antara lain penetapan titik-titik geografis garis pangkal kepulauan Indonesia, penetapan berbagai garis batas dengan negara tetangga, submisi landas kontinen Indonesia di luar 200 mil laut, penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dan berbagai perundangan implementasi UNCLOS 1982.

Pada dekade 90-an muncul kesadaran baru bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa bahari yang harus berorientasi ke laut dalam melaksanakan pembangunannya. Program riset kelautan dirancang dan untuk pertama kali sektor kelautan masuk dalam Repelita pada tahun 1993.

Sejalan dengan itu gagasan untuk kembali pada visi negara kelautan terus berkembang dan dimotori oleh para akademisi dan praktisi kelautan. Pada bulan Desember 1996 digelar Konvensi Nasional Pembangunan Benua Maritim Indonesia di kota Makassar yang melahirkan Deklarasi Benua Maritim Indonesia (BMI). Deklarasi BMI ditandatangani pada tanggal 18 Desember 1996. Konvensi ini membulatkan tekad agar pembangunan nasional berorientasi ke laut.

Selanjutnya, pada momentum tahun Bahari Internasional 1998 yang diprakarsai oleh United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), Presiden Indonesia BJ Habibie menandatangani *The Ocean Charter* dan Deklarasi Bunaken pada tanggal 26 September 1998, di perairan Bunaken, di atas Kapal Perang KRI Teluk Banten. Deklarasi Bunaken memberikan penegasan bahwa:

- a. Visi Pembangunan dan persatuan nasional Indonesia harus juga berorientasi ke laut.
- b. Jajaran pemerintah dan masyarakat diminta memberikan perhatian untuk pengembangan, pemanfaatan, dan pemeliharaan potensi kelautan Indonesia.

c) Era Pembangunan Kemaritiman

Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla telah mencanangkan bahwa Indonesia harus mampu meraih kembali kejayaan maritim. Gagasan menjadi poros maritim dunia adalah sangat tepat dikemukakan saat ini mengingat kondisi perekonomian Asia Pasifik sedang dalam perkembangan pesat.

Gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia menjadi sebuah visi besar untuk masa depan bangsa, terutama dalam pembangunan dan pemerataan

ekonomi di seluruh wilayah Indonesia. Hal ini mengingat bahwa Indonesia adalah negara kepulauan yang besar, yang berada pada posisi strategis dan memiliki potensi sumber daya alam laut yang besar. Namun pengakuan komunitas internasional bahwa Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan saja tidaklah cukup, karena agenda utama bangsa Indonesia ialah menjadi sebuah negara maritim, yaitu negara yang menguasai lautan, dalam artian mampu memahami, memanfaatkan dan mengamankan potensi lautnya secara mandiri.

1.3.2 Penegakan Kedaulatan Maritim

a. Hukum dan Perjanjian Maritim

Hukum dan perjanjian maritim internasional merupakan aspek legal yang dapat mencerminkan kedaulatan dan/atau kewenangan Indonesia atas perairannya dan sumberdaya alam yang dikandungnya. Dalam membuat naskah hukum dan perjanjian internasional hendaknya selalu mengingat pada konstitusi UUD 1945, antara lain:

- Pasal 25A : Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang.
- Pasal 32 : Negara memajukan kebudayaan nasional Indonesia di tengah peradaban dunia dengan menjamin kebebasan masyarakat dalam memelihara dan mengembangkan nilai-nilai budayanya.
- Pasal 33 : Perekonomian, ayat (2) dan ayat (3).

Dalam rangka ikut melaksanakan ketertiban dunia, sesuai dengan amanat pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, Indonesia harus ikut terlibat secara aktif dalam mengembangkan hukum internasional melalui konvensi dan perjanjian internasional. Pada saat ini telah banyak konvensi dan perjanjian internasional di bidang kemaritiman yang dihasilkan. Sebagian telah diratifikasi, sebagian lainnya belum dilakukan ratifikasi. Konvensi dan perjanjian yang telah diratifikasi implementasinya perlu mendapatkan perhatian.

Untuk memperkuat kepentingan kemaritiman Indonesia, Pemerintah perlu membentuk kerjasama dengan berbagai negara mitra. Tentunya pembentukan kerjasama ini tetap dilandaskan kepada prinsip hukum internasional, kedaulatan NKRI, kesetaraan dan saling menghormati, kepentingan nasional Indonesia, serta saling menguntungkan.

b. Keamanan dan Ketahanan Maritim

Kondisi geografis Indonesia yang sangat luas, di samping memberikan keuntungan sumber daya alam yang besar bagi Indonesia, juga menjadi sebuah tantangan tersendiri. Kondisi laut yang luas memerlukan sebuah mekanisme pertahanan dan keamanan yang kuat. Tidak hanya setiap jengkal pulau-pulau Indonesia yang perlu dijaga dari berbagai ancaman tradisional maupun non tradisional. Namun perairan Indonesia juga mengalami berbagai ancaman tersebut.

Disamping batas maritim dengan negara tetangga, Indonesia juga perlu memperjuangkan proses submisi landas kontinen di luar 200 mil laut. Pada 2011, Indonesia telah mendapatkan area seluas lebih dari 4.200 km² di sebelah barat Aceh. Indonesia masih memiliki area potensi untuk disubmisikan, yaitu untuk area utara Papua dan selatan Nusa Tenggara.

Ketahanan maritim adalah kemampuan untuk menangkal setiap ancaman dan gangguan yang berupaya memperlemah eksistensi Indonesia sebagai negara maritim. Sekurangnya terdapat 4 faktor yang mempengaruhi ketahanan maritim Indonesia, antara lain Aspek politik, Aspek sosial ekonomi, Aspek pertahanan dan keamanan, serta Aspek budaya.

c. Delimitasi Zona Maritim

Batas wilayah NKRI merupakan salah satu wilayah strategis dalam penegakan kedaulatan. Terdapat 2 (dua) jenis batas wilayah NKRI, batas daratan dan batas maritim. Batas maritim ada 2 (dua) jenis pula, yakni batas daratan antar negara dan batas maritim dengan laut bebas. Masing-masing jenis batas wilayah memerlukan penanganan yang khas.

Indonesia berbatasan dengan 10 negara tetangga. Sampai dengan saat ini, Pemerintah Indonesia telah menyelesaikan 18 Perjanjian batas maritim untuk laut wilayah maupun perairan yurisdiksi lainnya. Indonesia masih harus menyelesaikan beberapa segmen batas maritim lainnya dengan negara tetangga, diantaranya batas laut wilayah dengan Malaysia, Singapura dan Timor Leste; batas ZEE dengan India, Thailand, Malaysia, Vietnam, Palau dan Timor Leste. Indonesia juga masih harus selesaikan batas landas kontinen dengan Palau dan Timor Leste.

Penetapan batas maritim adalah amanat berbagai peraturan perundangan dan juga RPJMN 2015–2019. Selain itu, penetapan batas maritim juga diamanatkan dalam Kebijakan Kelautan Indonesia yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017. Oleh karena itu, penyelesaian batas maritim antar negara harus menjadi prioritas tinggi dalam rangka mempertegas kedaulatan maritim.

Disamping batas maritime dengan negara tetangga, Indonesia juga perlu memperjuangkan proses submisi landas kontinen di luar 200 mil laut. Pada 2011, Indonesia telah mendapatkan area seluas lebih dari 4.200 km² di sebelah barat Aceh. Indonesia masih memiliki area potensi untuk disubmisikan, yaitu untuk area utara Papua dan selatan Nusa Tenggara.

Pemanfaatan wilayah perbatasan maritim di pulau-pulau terluar, utamanya di kawasan batas maritim antar Negara, akan mempertegas batas maritim Indonesia. Selain pemanfaatan, pelaksanaan pembakuan nama pulau, kegiatan di pulau-pulau terluar dan wilayah perbatasan maritim, misalnya kegiatan penelitian dan/atau ekspedisi, juga akan memperkuat program pengelolaan laut nasional secara komprehensif di Indonesia. Selain itu, penegasan kepentingan kewilayahan Indonesia juga perlu selalu dilakukan melalui pembaruan peta Negara Kesatuan Republik Indonesia secara berkala. Peta di bawah ini menggambarkan kewilayahan Indonesia sesuai dengan Peta NKRI 2017.

Gambar 1.3 Ilustrasi Peta NKRI 2017



d. Navigasi dan Keselamatan Maritim

Sistem navigasi dan keselamatan maritim merupakan isu kemaritiman yang cukup penting bagi Indonesia. Mengingat laut menyangkut kepentingan internasional, kita bisa membagi sistem navigasi ke dalam 2 (dua) kelompok besar, yaitu: sistem navigasi nasional dan internasional. Pemerintah Indonesia selain berkewajiban menyiapkan sarana navigasi bagi pelayaran maritim juga ikut bertanggung jawab pada keselamatan jalur pelayaran internasional yang melalui perairan Indonesia, termasuk jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).

Sebagai negara Maritim, Keselamatan maritim merupakan hal utama yang harus diwujudkan, oleh karena itu tugas pemerintah adalah menjamin keamanan dan keselamatan dalam beraktifitas di laut. Disadari bahwa laut selain mengandung potensi ekonomi juga memiliki resiko bencana, baik bencana alam maupun bencana maritim. Dalam hal ini pemerintah harus memiliki unit *Search and Rescue* (SAR) yang kuat. Dalam hal penanganan bencana lingkungan *9aritime*, seperti *oil spill* dan *marine pollution*, idealnya pemerintah memiliki unit reaksi cepat untuk penanggulangan bencana lingkungan dimaksud, seperti *oil spill response unit*.

1.3.3 Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Jasa

Wilayah perairan mencakup lebih dari 2/3 luas wilayah NKRI, yang memegang peran penting dalam bidang sosial ekonomi. Wilayah perairan Indonesia mengandung sumber daya alam yang melimpah, yang menguasai hajat hidup orang banyak. Pada saat ini sumber daya kelautan yang terkandung di perairan Indonesia belum banyak dimanfaatkan.

a. Sumber Daya Hayati

Posisi geografis Indonesia di sepanjang khatulistiwa memiliki keunggulan komparatif dengan karakteristik perairan yang merupakan wilayah *Marine Mega-Biodiversity* terbesar di dunia sebagai salah satu modal dasar pembangunan yang berkelanjutan. Di wilayah perairan Indonesia, sekurangnya terdapat 8.500 spesies ikan, 555 spesies rumput laut dan 950 spesies biota terumbu karang.

Produksi perikanan tangkap nasional masih jauh dari yang diharapkan. Berdasarkan data Direktorat Jenderal (Ditjen) Perikanan Tangkap tahun 2017, produksi perikanan tangkap nasional baru pada kisaran 6,93 juta ton/tahun (Satu Data KKP). Akibatnya, sektor perikanan belum mampu membuat Indonesia berbicara banyak pada sektor ekonomi lokal, regional maupun global. Meskipun demikian, ada kenaikan total nilai ekspor produk hasil perikanan dan kelautan nasional. Pada tahun 2016 nilai ekspor tersebut sebesar US\$ 3,78 Milyar dan pada tahun 2017 (November) sebesar US\$ 4,09 Milyar (Badan Pusat Statistik diolah Ditjen PDS-KKP, 2017).

Menurut statistik Food and Agriculture Organization (FAO), total produksi perikanan Indonesia hanya nomor 6 di dunia, sedangkan Tiongkok menempati peringkat pertama dalam produksi, padahal luas wilayah laut Indonesia jauh melebihi luas laut milik Tiongkok. Isu strategis yang terus menjadi perhatian pemerintah adalah masih banyak dijumpai praktik *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing* di daerah penangkapan ikan yang berada di 11 wilayah pengelolaan perikanan Indonesia (WPP Indonesia). Upaya pemberantasan praktik IUU Fishing ini harus dilakukan sistematis, berbasis ilmiah dan kerja sama antar lembaga penegak hukum dan kemananan di laut.

Selain dari perikanan tangkap, upaya pencapaian produksi perikanan juga diharapkan dari perikanan budidaya. Produksi perikanan budidaya semakin meningkat. Jika pada tahun 2016 sebesar 16.68 juta ton, pada tahun 2017 meningkat menjadi sebesar 17,22 juta ton (Satu Data KKP, 2018).

Masih terdapat beberapa permasalahan dalam perikanan budidaya seperti: 1) kebutuhan pakan yang masih tergantung dengan impor; 2) belum menerapkan *good aquaculture practices*, sehingga berdampak pada degradasi lingkungan; 3) konversi lahan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, sehingga menjadi ancaman keberlanjutan usaha perikanan budidaya; dan 4) masih terbatasnya ketersediaan induk ikan dan udang unggulan.

Diharapkan pada beberapa tahun mendatang kendala tersebut dapat teratasi sehingga subsektor ini dapat memperkuat ketahanan pangan nasional dan dunia, sekaligus menciptakan lapangan pekerjaan serta menjaga tingkat harga yang layak.

Tabel 1.1 Pemanfaatan Potensi Perikanan Budidaya Tahun 2016

No	Jenis Budidaya (ha)	Luas Area Usaha (ha)	Produksi (ribu ton)
1.	Budidaya Laut	278.920	9.773
2.	Tambak	605.909	3.012
3.	Kolam	167.635	2.289
4.	Karamba	800	204
5	Jaring Apung	1.920	502
6	Jaring Tancap	101	43
7	Mina Padi	145.990	178

Sumber : Badan Pusat Statistik 2018

Permintaan pasar dunia terhadap produk industri perikanan meningkat setelah sempat turun sebagai dampak melemahnya perekonomian dunia akibat adanya krisis global. Dari sisi ekspor berdasarkan data BPS yang diolah Direktorat Jenderal Penguatan Daya Saing Produk Kelautan dan Perikanan (Ditjen PDSPKP), pada periode Januari–November 2016-2017, nilai ekspor

produk perikanan naik 8,12% dari US\$ 3,78 Milyar pada 2016 menjadi US\$ 4,09 Milyar pada 2017. Sementara itu, untuk nilai neraca perdagangan perikanan Indonesia dalam kurun waktu 5 tahun dari 2012-2016 naik sebesar 2.31% per tahun. Angka ini lebih tinggi apabila dibandingkan dengan negara-negara pesaing seperti Tiongkok (+0.60%), Vietnam (-21.39%), Filipina (-6.75%), dan Thailand (-15.14%) dalam periode yang sama. Pada periode 2016 – 2017 pun, nilai ekspor produk kelautan dan perikanan ke negara tujuan utama juga menunjukkan peningkatan. Nilai ekspor ke Amerika Serikat naik 12,82%, Jepang naik 8,31%, ASEAN naik 3,42%, Tiongkok naik 11,28%, Uni Eropa naik 9,38%, dan lainnya turun 1,76%. Pendapatan pajak bersih dari sektor perikanan meningkat dari Rp734 miliar di tahun 2014, menjadi Rp1,082 triliun di tahun 2017 atau meningkat sebesar 47,41%. PNB sumber daya perikanan naik dari Rp214,44 miliar di tahun 2014 menjadi Rp 490,23 miliar di tahun 2017, naik 129%.

b. Sumber Daya Non-Hayati

Minyak dan gas bumi sampai saat ini masih merupakan penghasil penerimaan negara terbesar. Pada tahun 80-an, komoditi migas merupakan sumber utama bagi penerimaan negara, dimana kontribusinya mencapai lebih dari 70%. Pada tahun 2017 penerimaan migas mencapai Rp 138 triliun atau sebesar 117% dari target APBNP 2017 (Rp 118,4 triliun). Penerimaan dan kontribusi migas terhadap perkenomian nasional sangat dipengaruhi oleh tingkat produksi dan harga minyak.

Produksi batu bara Indonesia pada tahun 2014 menempati peringkat keempat terbesar setelah Tiongkok, Amerika Serikat, dan India. Namun Indonesia mengekspor 78,5 persen dari keseluruhan produksi batu baranya, sehingga menjadikan Indonesia sebagai pengekspor batu bara termal terbesar di dunia. Konsumsi batu bara domestik diperkirakan akan meningkat untuk mengatasi kekurangan listrik serta mengurangi ketergantungan negara pada bahan bakar minyak. Pada tahun 2015 Presiden Republik Indonesia meluncurkan program untuk menyediakan tambahan 35 Gigawatt (GW) kapasitas listrik domestik yang direncanakan selesai pada tahun 2019.

Lebih 60% dari sekitar 40 cekungan migas potensial yang dimiliki Indonesia berada di lepas pantai. Migas merupakan kekayaan alam yang penting dan menguasai hajat hidup orang banyak. UUD 1945 mengamanatkan bahwa sumber daya migas dikuasai oleh negara dan dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Sebagian potensi migas diusahakan dilakukan oleh kontraktor bagi hasil (*Production Sharing Contract/PSC*) karena penguasaan teknologi yang masih terbatas. Pemanfaatan bahan mineral di Indonesia selama ini masih sedikit sentuhan teknologinya, beberapa produk tambang di ekspor dalam bentuk bijih, seperti nikel, bauksit dan konsentrat seperti tembaga.

Salah satu jenis mineral yang menjadi perhatian pemerintah adalah garam. Berdasarkan data KKP bahwa luas lahan garam produktif di Indonesia mencapai 20.089 Ha. Dari keseluruhan wilayah penghasil garam di Indonesia, luas lahan terbesar berada di Pulau Madura yaitu sebesar 11.170,96 Ha atau 60 persen dari keseluruhan lahan garam di Indonesia serta potensi lahan lainnya berada di Nusa Tenggara Timur.

Total kebutuhan garam nasional pada tahun 2017 sebesar 4,4 juta ton dengan rincian 812 ribu ton untuk konsumsi rumah tangga dan 3,6 juta ton untuk industri, tetapi produksi garam nasional sangat minim. Untuk menutupi

kekurangan kebutuhan garam nasional, Indonesia harus impor sebesar 3,7 juta ton (Kementerian Perindustrian, 2018).

Sumber energi baru dan terbarukan (EBT) adalah sumber energi yang dihasilkan dari sumber daya energi yang berkelanjutan, antara lain panas bumi, angin, bioenergi, sinar matahari, aliran dan terjunan air, serta gerakan dan perbedaan suhu lapisan laut. Total potensi EBT mencapai 441.7 GW. Namun pemanfaatan EBT masih sangat rendah atau sebesar 8,9 GW atau sebesar 2%

c. Jasa Maritim

Pembangunan transportasi laut selain memerlukan dukungan infrastruktur kepelabuhanan juga memerlukan dukungan infrastruktur lunak (*soft structure*) berupa sistem tata kelola dan jasa kepelabuhanan. Kondisi jasa kepelabuhanan yang baik dan berdaya saing global dapat memberikan kontribusi yang cukup signifikan bagi peningkatan efisiensi pelayanan kepelabuhanan. Namun demikian, jasa kepelabuhanan di Indonesia sangat terkait dengan keberadaan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Jasa kepelabuhanan merupakan salah satu kunci pengembangan transportasi laut dan sistem logistik menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Kondisi jasa kepelabuhanan di Indonesia pada saat ini masih memerlukan perhatian untuk dikembangkan. *Dwelling time*, atau waktu pelayanan rata-rata sejak mulai bongkar hingga kontainer siap dibawa keluar pelabuhan, pada saat ini masih berkisar 3 hari. Walaupun telah terjadi peningkatan dibandingkan pada tahun 2015, dimana *dwelling time* masih berkisar 7 hari, perbaikan masih perlu dilakukan. Untuk memperbaiki ini banyak hal yang harus dilakukan, antara lain dengan solusi teknologi informasi (TI) melalui implementasi kebijakan *Indonesia National Single Windows* (INSW), solusi budaya kerja dengan menerapkan pelayanan 24 jam dan solusi regulasi dengan menyederhanakan mekanisme perijinan pemasukan barang impor yang efisien namun tetap akurat.

Potensi wisata bahari Indonesia bukan hanya dari keindahan saja. Olahraga bahari seperti memancing, berselancar dan menyelam mendapatkan surganya di Indonesia. Bagi wisatawan mancanegara, kepulauan Indonesia juga merupakan tempat yang baik untuk wisata *cruise* dan *yacht*. Dalam dekade terakhir kegiatan sail di Indonesia sudah menjadi agenda penting para pemilik *yacht* dunia. Sejumlah rute sail yang dikenal antara lain Darwin-Ambon dan Cairns – Labuan Bajo.

Berdasarkan data yang ada sejak tahun 2000 kunjungan wisatawan mancanegara ke Indonesia terus meningkat. Pada tahun 2017 jumlah tersebut telah mencapai 14 juta wisatawan (Badan Pusat Statistik, 2018). Pada tahun 2016 sektor pariwisata ini sebagai penyumbang devisa kedua setelah CPO dengan nilai sebesar 13.5 juta US\$ (Kementerian Pariwisata, 2018). Arah kebijakan pemerintah sangat jelas dengan menempatkan pariwisata sebagai salah satu program unggulan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional 2015-2019 dengan target kunjungan wisata pada tahun 2019 adalah sejumlah 19 juta wisatawan.

Upaya peningkatan kunjungan wisatawan mancanegara ke Indonesia dapat ditempuh antara lain melalui pengembangan destinasi baru, perbaikan akomodasi, perbaikan perijinan termasuk perijinan bagi kapal *yacht* dan pemberian bebas visa kunjungan wisata ke sejumlah negara. Dalam pengembangan destinasi wisata baru, potensi wisata bahari memiliki prospek

yang sangat baik untuk dikembangkan. Pengembangan wisata bahari cukup bernilai strategis karena memiliki keunikan dan daya tarik serta melibatkan masyarakat.

Sumber daya pesisir, laut dan pulau-pulau kecil sangat penting bagi pembangunan terutama di tingkat lokal. Kawasan tersebut merupakan lokasi utama bagi kegiatan beberapa sektor pembangunan antara lain: (1) perikanan budidaya maupun tangkap; (2) pariwisata bahari dan pantai; (3) industri maritim seperti perkapalan; (4) pertambangan seperti minyak, gas, timah dan galian lainnya; (5) perhubungan laut dan alur pelayaran; dan yang paling utama adalah (6) kegiatan konservasi laut dan pesisir. Kebijakan ke depan yang perlu ditangani adalah terkait penataan ruang pulau, teluk, selat, pesisir, dan pulau-pulau kecil.

d. Lingkungan dan Kebencanaan

Pembangunan ekonomi di Indonesia saat ini semakin berkembang pesat, sehingga jumlah industri di Indonesia semakin bertambah. Perkembangan tersebut memberikan konsekuensi terhadap lingkungan, seperti pencemaran air, pencemaran udara, dan pencemaran tanah yang diakibatkan dari kegiatan industri yang menghasilkan limbah, termasuk limbah bahan beracun dan berbahaya (B3) dan limbah non B3. Lebih jauh lagi, pencemaran akibat limbah B3 akan berdampak terhadap kesehatan manusia.

Menurut data dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) dari hasil pemantauan pengelolaan limbah B3 tahun 2015 diperoleh data limbah B3 sejumlah 125,540,827.76 ton dari 269 perusahaan di sektor pertambangan, energi dan migas, sektor manufaktur, sektor agroindustri serta sektor prasarana dan jasa. Dari total limbah B3 yang dihasilkan diperoleh data limbah B3 yang dikelola sejumlah 125,254,890.13 ton (99.77%) dan limbah B3 yang tidak dikelola sejumlah 285,937.64 ton (0.23%).

Tabel 1.2 Pengelolaan Limbah B3 Tahun 2015

No.	Sektor	Limbah B3 yang dihasilkan	Jumlah Industri	Limbah B3 yang termanfaatkan
1.	Pertambangan, 13ariti dan migas	89.349.113,09	34	11.928,85
2.	Prasarana dan jasa	32.177.291,19	108	12.572,12
3.	Agroindustri	2.165.722.85	36	71.214,67
4.	Manufaktur	1.848.700,63	91	409.914,70
	Total	125.540.827.76	269	505.630,34

Sumber : Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan

Secara umum limbah B3 dimanfaatkan sebagai batako, *cone block*, batubata, substitusi bahan bakar, substitusi bahan baku semen, substitusi produk beton siap pakai, substitusi bahan *sand blasting*, dan lain-lain.

Bencana alam di Indonesia sangat erat kaitannya dengan posisi tektonik Indonesia yang terletak pada titik temu 4 (empat) lempeng utama bumi, yakni: 1) Lempeng Pasifik; 2) Lempeng Eurasia; 3) Lempeng Samudra Hindia-Australia; dan 4) Lempeng Philipina. Selain itu, Indonesia terletak di tempat yang dikenal sebagai busur kepulauan yang memiliki ciri geodinamika sangat aktif, yaitu kaya akan gunung api bahkan terkaya di dunia serta kaya akan gempa bumi. Sebagian wilayah Indonesia juga dikenal padat penduduknya, sehingga mereka yang tinggal di daerah pesisir rawan akan bencana maritim. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia yang terletak di daerah tropis, juga memiliki potensi bencana lainnya, yaitu kekeringan maupun badai akibat

pengaruh perubahan iklim lokal maupun global yang banyak dipengaruhi oleh kegiatan manusia, misalnya pengaruh rumah kaca.

Di perairan Indonesia terdapat sejumlah fenomena alam yang di antaranya berpotensi sebagai penyebab bencana alam seperti tsunami, rob (*coastal inundation*), erosi pantai, pasang merah (*red tide*) dan lain-lain. Selain bencana alam, tingginya aktifitas ekonomi yang berlangsung di perairan berpotensi menimbulkan bencana industri. Bencana alam maupun bencana industri yang terjadi di laut, keduanya dapat memberikan dampak yang merusak sumber daya dan lingkungan. Laut memiliki fungsi yang sangat vital, antara lain sebagai pengatur 14ariti iklim dunia, dan habitat bagi kehidupan biota air. Untuk mempertahankan fungsi dimaksud maka kesehatan lingkungan dan kelestarian keanekaragaman hayati laut menjadi tolok ukur yang sangat penting.

1.3.4 Pembangunan Infrastruktur

Infrastruktur maritim dibutuhkan untuk mengurangi disparitas regional antara Indonesia bagian Barat dan Timur. Selain itu, juga untuk mendorong peningkatan pemanfaatan dan nilai tambah sumber daya alam. Pembangunan infrastruktur yang berimbang diharapkan dapat berkontribusi dalam upaya meningkatkan kesejahteraan dan pemerataan hasil-hasil pembangunan yang selanjutnya dapat meningkatkan dan menyeimbangkan pertumbuhan ekonomi nasional.

a. Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik

Dalam upaya memperbaiki peringkat *Logistic Performance Index* (LPI) yang saat ini menurun (dari peringkat 53 di tahun 2014 menjadi 63 di tahun 2016) terdapat 3 (tiga) dimensi yang perlu mendapat perhatian, yaitu *customs*, infrastruktur, dan pengiriman internasional. Dimensi infrastruktur merupakan dimensi yang memiliki skor terendah sehingga dimensi ini menjadi prioritas untuk ditangani terutama menyangkut jumlah kapasitas dan penyebarannya.

Pembangunan infrastruktur menjadi bagian integral dalam pengembangan konektivitas dan logistik nasional. Tantangan yang masih ada bagi konektivitas nasional adalah tingginya biaya logistik serta lamanya waktu yang dibutuhkan untuk melakukan aktifitas di bidang logistik. Studi Institut Teknologi Bandung (2013) menyimpulkan bahwa rata-rata total biaya logistik mencapai 26% terhadap *Gross Domestic Product* (GDP) Indonesia, lebih tinggi dari Malaysia (13%), Thailand (20%) dan Vietnam (25%). Temuan dari Studi Bank Dunia (2014) menyatakan bahwa rata-rata biaya logistik Indonesia adalah 18% terhadap total penjualan, lebih besar dari Thailand dan Malaysia, masing-masing sebesar 15% dan 13%.

Hingga tahun 2014 Indonesia memiliki 2.154 buah pelabuhan yang meliputi 111 buah pelabuhan komersial, 1.129 buah pelabuhan non-komersial, dan 914 buah pelabuhan khusus, yaitu pelabuhan yang difungsikan sebagai terminal khusus. Panjang garis pantai Indonesia mencapai 95.181 km, dengan demikian rata-rata terdapat 1 pelabuhan setiap kurang lebih 40 km garis pantai.

Dalam memperkuat konektivitas guna mengatasi disparitas antar wilayah dan mempercepat pemerataan hasil pembangunan dilakukan integrasi sistem transportasi multi moda, meliputi transportasi darat, laut dan udara, termasuk memanfaatkan pelabuhan perikanan dan memperkuat pelayaran rakyat sebagai simpul-simpul pengumpul dan distribusi logistik untuk memperkuat sistem logistik nasional. Strategi utama dalam memperkuat konektivitas dimaksud dilakukan melalui percepatan pembangunan infrastruktur transportasi,

meningkatkan kapasitas sarana prasarana transportasi, dan membuka isolasi kawasan perbatasan terdepan dan terisolir serta mengembangkan sistem tata kelola transportasi modern. Kondisi sarana angkutan laut yang terjadi saat ini adanya keterbatasan kapasitas pelabuhan sehingga saat ini angkutan laut hanya dapat dilayani oleh kapal-kapal berukuran kecil. Oleh karenanya seringkali tidak memenuhi konsep skala ekonomi (*economic of scale*) dan dirasakan tidak efisien. Kedepan dibutuhkan pengembangan pelabuhan dan fasilitas pendukungnya agar mampu melayani kapal yang berukuran lebih besar sehingga dapat merespons permintaan pasar.

Selama ini, aktifitas pengiriman barang lebih banyak bertumpu kepada moda transportasi di jalan. Oleh karena itu, kita melihat bahwa Tol Laut dalam perspektif logistik memiliki esensi memindahkan beban transportasi darat ke moda transportasi laut. Saat ini telah dibangun sejumlah 13 (tiga belas) rute tol laut yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan penting di seluruh Indonesia. Implementasi dari program tol laut ini telah membantu negara untuk mencapai tujuan pembangunan nasional, menurunkan biaya pengiriman barang, memangkas disparitas harga bahan pokok antarwilayah yang masih tinggi serta pemeratakan pertumbuhan ekonomi antarwilayah. Dampak tol laut terhadap penurunan harga berbagai komoditas di sejumlah wilayah saat ini berkisar antara 6-20%.

Fakta lain menunjukkan bahwa penurunan biaya *freight* belum begitu berarti dalam menurunkan biaya logistik nasional atau bahkan harga barang ditingkat konsumen. Kondisi ini terjadi karena tarif-tarif pelayanan kepelabuhanan di seluruh Indonesia terus meningkat dari tahun ke tahun. Di sisi lain, optimalisasi penurunan tarif pengiriman barang tidak terjadi karena masalah ketidakseimbangan kargo antar pelabuhan, baik antara pelabuhan di Timur Indonesia dengan Barat Indonesia maupun antar pelabuhan di kawasan yang sama. Dari pelabuhan di pulau Jawa, sebuah kapal bisa terisi 80% namun sekembalinya dari kawasan timur Indonesia hanya terisi 10-25%.

b. Infrastruktur Pertambangan dan Energi

Salah satu upaya yang dilakukan untuk tercapainya kesejahteraan rakyat melalui pengelolaan minerba adalah dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara. Undang-undang ini mengamanatkan peningkatan nilai tambah mineral melalui pengolahan dan pemurnian mineral di dalam negeri. Salah satu pasal mewajibkan pemegang Izin Usaha Pertambangan (IUP) dan Izin Usaha Pertambangan Khusus (IUPK) dalam melaksanakan operasional produksi wajib untuk melakukan pengolahan Operasi Produksi wajib melakukan pengolahan dan pemurnian hasil penambangan di dalam Negeri. Pembangunan Fasilitas Pengolahan dan Pemurnian (*smelter*) di dalam negeri dilaksanakan sebagai upaya untuk mewujudkan peningkatan kapasitas produksi logam di dalam negeri, menyediakan hasil pengolahan dan/atau pemurnian komoditas mineral sebagai bahan baku industri strategis di dalam negeri, memberikan *multiplier effect* baik secara ekonomi, sosial dan budaya, serta meningkatkan penerimaan negara.

Masih terdapat banyak kendala dalam pembangunan fasilitas pemurnian dan pengolahan ini antara lain krisis global, jatuhnya harga komoditas, kendala pada proses import permesinan, tumpang tindih kewenangan izin, kendala pembebasan lahan serta permasalahan persediaan energi. Agar target

pembangunan *smelter* sebanyak 30 unit pada tahun 2019 dapat tercapai pemerintah melakukan peningkatan koordinasi antar kementerian/lembaga terkait, selain itu upaya lain adalah melalui pemberian insentif atau keringanan pajak yang dibebankan terhadap investor yang berencana melakukan pembangunan fasilitas pengolahan dan pemurnian di dalam negeri

Aspek lain yang juga harus didorong adalah percepatan pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan, termasuk pembangkit 35.000 MW dan jaringan transmisi sepanjang 46.000 km. Upaya ini telah didorong melalui Peraturan Presiden Nomor 4 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Infrastruktur Ketenagalistrikan. Pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan dimaksud harus mengutamakan penggunaan energi baru dan terbarukan. Mendorong peningkatan pemenuhan kebutuhan tenaga listrik rakyat secara adil dan merata serta mendorong pertumbuhan ekonomi.

Hingga tahun 2016 kapasitas pembangkit terpasang adalah sebesar 59.656,2 MW. Sedangkan jumlah penambahan jaringan transmisi pada Tahun 2016 ini adalah sebesar 2.116 kms. Kendala yang dihadapi yaitu belum tuntasnya pembebasan lahan dan banyak pekerjaan yang harus melakukan *re-route* sehingga membutuhkan waktu yang lama untuk menyelesaikannya

Pembangunan infrastruktur energi dan pemanfaatan energi baru terbarukan yang ada di daerah menjadi solusi mengatasi krisis energi dan perekonomian negara. Selain itu infrastruktur energi diharapkan akan meningkatkan nilai tambah dan manfaat sumber daya energi bagi masyarakat dan Negara.

Sebagai daerah yang kaya sumber daya alam, Indonesia Bagian Timur mempunyai kebutuhan energi yang semakin meningkat. Dalam hal ini sektor mineral, energi, perikanan, dan pariwisata menjadi basis penting untuk pembangunan ekonomi setempat.

c. Infrastruktur Pelayaran dan Perikanan

1. Pelayaran Rakyat.

Pelayaran rakyat di Indonesia saat ini memegang peran penting dalam sistem angkutan laut di Indonesia, utamanya angkutan laut menuju daerah terisolir. Pelayaran rakyat memiliki fungsi penting sebagai penghubung dari sentra produksi masyarakat di pulau dan/atau lokasi terpencil dengan pelabuhan perintis dan pelabuhan lainnya yang lebih besar. Permasalahan yang ada sampai dengan saat ini adalah belum semua sentra produksi masyarakat memiliki pelabuhan yang representatif lengkap dengan kesyahbandaran dan fasilitas keselamatan.

Dengan kondisi geografis wilayah yang terdiri dari 16.056 pulau dengan 5,8 juta km² luas lautan, 95.181 km garis pantai, dan 2.154 pelabuhan di Indonesia, pelayaran rakyat menjadi sangat penting. Pelayaran rakyat diharapkan dapat meningkatkan volume pergerakan barang antar wilayah, termasuk ke wilayah-wilayah yang memiliki alur dengan kedalaman yang terbatas, termasuk sungai dan danau. Dengan demikian maka implementasi Tol Laut yang dicanangkan Presiden Joko Widodo dapat tercapai.

Kondisi pelayaran rakyat saat ini masih bertahan namun sulit berkembang karena kekurangan bantuan dan dukungan finansial, baik dari pemerintah maupun perbankan. Pelayaran Rakyat membutuhkan dukungan

pengembangan dari teknologi tradisional ke teknologi modern agar lebih memenuhi aspek keselamatan dan kecepata

2. Sarana Produksi Perikanan.

Jumlah pelabuhan perikanan yang ada di Indonesia pada tahun 2013 tercatat sebanyak 816 buah dan mayoritas pelabuhan perikanan tersebut sekelas pangkalan pendaratan ikan. Sesuai dengan ketentuan pangkalan pendaratan ikan dikelola oleh pemerintah Kabupaten/Kota. Kelas terbanyak kedua adalah Pelabuhan Perikanan Pantai yang dikelola oleh Pemerintah Provinsi, yaitu sebanyak 44 buah, atau 5,39%. Sedangkan pelabuhan yang dikelola oleh UPT milik Pemerintah Pusat adalah 22 buah meliputi Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) sebanyak 6 buah, Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) sebanyak 14 buah dan Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) sebanyak 2 buah.

Jumlah kapal penangkap ikan yang bermotor pada tahun 2012 sebanyak 484.750 buah, sedangkan untuk perahu tanpa motor sebanyak 320.980 buah (*FAO Annual Report 2013*) dari total kapal penangkap ikan seluruh dunia sebanyak 2.710.300 buah kapal bermotor dan 2.011.000 buah perahu tanpa motor.

1.3.5 SDM, IPTEK dan Budaya Maritim

Indonesia adalah negara yang plural yang menjadikan Indonesia mempunyai kekayaan alam yang berlimpah dan kekayaan budaya yang sangat menakjubkan. Namun, dewasa ini banyak ancaman dan gangguan yang membuat pertahanan dan kesatuan bangsa Indonesia mulai terganggu. Sehingga saat ini sangat dibutuhkan generasi-generasi yang cinta dan memiliki rasa nasionalisme yang tinggi terhadap Indonesia, tidak terkecuali cinta akan perairannya.

Pada masa yang lalu, nenek moyang bangsa Indonesia dikenal sebagai Bangsa Bahari. Saat itu masyarakat di nusantara sudah menguasai IPTEK pembangunan kapal layar seperti kapal phinisi seperti yang tergambar pada relief Candi Borobudur dan pengetahuan pelayaran. Hal ini dibuktikan oleh sejarah penjelajahan laut oleh nenek moyang hingga ke Afrika Selatan. Masyarakat pesisir nusantara juga sangat kaya akan budaya dan kearifan lokal dalam mengelola sumber daya dan hidup harmonis bersama alam. Kondisi geografis dan potensi sumber daya kelautan telah membentuk karakter masyarakat yang tangguh, pekerja keras, terbuka, dan mudah menyerap pengaruh serta akulturasi budaya dari luar.

Oleh karenanya, cita-cita Pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia membutuhkan prasyarat yang harus dipenuhi. Prasyarat itu antara lain adalah:

- a. Sumber daya manusia yang handal dan terampil,
- b. Dukungan ilmu pengetahuan dan teknologi dan
- c. Revitalisasi karakter dan wawasan bahari;
- d. Masyarakat bahari yang inovatif

a. Pendidikan dan Pelatihan Kemaritiman

Indonesia sangat berkepentingan dengan sumber daya manusia yang kompeten di bidang kemaritiman di berbagai aspek. Berdasarkan data yang ada, saat ini terdapat sekurang-kurangnya 30 perguruan tinggi negeri dan swasta yang berorientasi kemaritiman di bidang rekayasa, ilmu alam maupun ilmu

sosial. Namun demikian, pendidikan tinggi yang berorientasi di bidang rekayasa kelautan dan ilmu kelautan masih sangat sedikit. Sementara itu pendidikan diploma pelayaran terdapat pada 30 akademi dan diklat yang tersebar di seluruh kota-kota Indonesia. Sekolah Menengah Kejuruan di bidang kelautan sekurangnya berjumlah 17 sekolah dan Sekolah Menengah Usaha Perikanan sejumlah 9 sekolah.

Tantangan pembangunan SDM nasional ke depan adalah menyediakan tenaga kerja terampil dan profesional termasuk di bidang kemaritiman dalam menghadapi industri 4.0. Peningkatan keterampilan pendidikan di bidang digital, otomasi, dan *artificial intelligence* harus menjadi perhatian dalam pengembangan tenaga kerja Indonesia yang siap pakai. Tahun 2017 tercatat 60,08% tenaga kerja nasional hanya tamat SD dan SMP. Dengan demikian, peningkatan kemampuan melalui sertifikasi, diklat, penguasaan teknologi oleh para pekerja mutlak dibutuhkan.

b. IPTEK Kemaritiman

Pembangunan kemaritiman memberikan prospek yang menjanjikan keuntungan finansial. Namun demikian aktifitas kemaritiman merupakan aktifitas yang memiliki resiko tinggi (padat resiko). Oleh karena itu, untuk mengurangi resiko dan meningkatkan manfaat ekonomi, aktifitas kemaritiman harus didukung iptek secara memadai, di samping sumber daya manusia yang handal. Dukungan IPTEK sangat diperlukan untuk mewujudkan keberlanjutan pengelolaan sumber daya alam. Hal ini sebagaimana terlihat dalam RPJMN 2015-2019, arah kebijakan pembangunan IPTEK untuk mendukung keberlanjutan dan pemanfaatan sumber daya hayati adalah: (i) melaksanakan secara konsisten dan terurut dengan baik kegiatan eksplorasi, konservasi, pemuliaan, dan diseminasi; dan (ii) melaksanakan kewenangan sebagai otoritas keilmuan sebaik-baiknya sebagaimana yang diamanatkan oleh peraturan perundangan. Untuk sumber daya nir-hayati, arah kebijakan penelitian dan pengembangannya adalah untuk meningkatkan pengetahuan dan informasi tentang sumber daya kelautan, limnologi, dan kebencanaan.

Kegiatan penelitian dan pengembangan diarahkan untuk menyiapkan basis *scientific* dalam membuat kebijakan di bidang kemaritiman. Indonesia sebagai negara kepulauan yang besar harus memiliki sistem observasi kemaritiman yang terpadu dalam dimensi ruang dan waktu. Keberadaan basis data ilmiah di bidang kelautan harus dikelola dengan baik sehingga mudah diakses bagi penggunaannya. Teknologi maritim harus dikembangkan sesuai tantangan Indonesia sebagai negara kepulauan. Teknologi dimaksud harus mendukung pembangunan industri maritim. Selain itu pengembangan teknologi yang mendukung pemanfaatan energi baru dan terbarukan harus didorong.

c. Karakter Budaya Bahari

Indonesia terkenal sebagai negara yang memiliki bermacam-macam budaya dengan keunikan tersendiri. Etnosentrisme yang dimiliki setiap kelompok masyarakat berbeda-beda menurut cara pandang atau kacamata kelompok masyarakat tersebut. Menyatunya berbagai perbedaan ini dalam semboyan “Bhinneka Tunggal Ika” diperkuat dari budaya maritim yang kita miliki. Budaya masyarakat bahari atau maritim turut mendorong beberapa pola hubungan sosial yang terbangun di nusantara, ditandai oleh spesifikasi dalam proses kontak sosial yang terjadi, yaitu akulturasi, dominasi, paternalisme, pluralisme dan integrasi.

Sejarah maritim nasional mencatat bahwa sejak abad ke-9 Masehi, bangsa Indonesia telah berlayar mengarungi lautan ke barat Samudera Hindia hingga Madagaskar dan ke timur hingga Pulau Paskah. Ini menjadi bukti bahwa masyarakat Indonesia memiliki peradaban dan budaya maritim yang maju sejak dulu kala. Seiring semakin ramainya aktifitas melalui laut, lahirlah kerajaan-kerajaan bercorak maritim dan memiliki armada laut besar. Perkembangan budaya maritim pun membentuk peradaban bangsa yang maju di zamannya. Pada era Kerajaan Sriwijaya, Majapahit hingga Demak, nusantara tampil sebagai kekuatan besar yang disegani negara di kawasan Asia dan dunia.

Dengan demikian, maka pembangunan Indonesia menuju poros maritim dunia harus didukung dengan sumber daya manusia yang berkualitas, yaitu sumber daya manusia yang berkarakter bangsa bahari dan berwawasan bahari. Presiden pertama RI Soekarno dalam pidato di tahun 1953 menegaskan, "*Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya, bangsa pelaut dalam arti seluas-luasnya. Bukan sekadar menjadi jongos-jongos di kapal, bukan. Tetapi bangsa pelaut dalam arti kata cakrawati samudera. Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang lautan itu sendiri.*" Pidato Bung Karno ini menjadi pemicu dan pemacu semangat untuk mengembalikan kejayaan bahari melalui pembangunan karakter dan wawasan bahari.

d. Inovasi Maritim

Masyarakat Indonesia saat ini masuk dalam kelompok *Lower Middle Income* (\$3.592), masyarakat berpenghasilan kecil dan menengah. Pembangunan berdimensi kemaritiman yang dilaksanakan oleh Pemerintah Indonesia harus mampu menggeser dan mengeluarkan masyarakat Indonesia dari perangkap *Lower Middle Income* dan menuju kelompok *Upper Middle Income*, yaitu masyarakat yang berpenghasilan menengah tinggi sekitar \$12.000. Iptek akan memainkan peran penting untuk membawa masyarakat Indonesia keluar dari kelompok *Lower Middle Income* ini menuju kelompok *Upper Middle Income* melalui inovasi yang berkelanjutan.

Inovasi juga sering disebut pembaruan, pada prinsipnya adalah suatu perubahan atau proses penerapan ide-ide atau invensi dalam suatu sistem produksi dan/atau pelayanan sehingga menghasilkan produk dan/atau layanan yang berlipat ganda. Inovasi dapat berbasis teknologi, manajemen, pemasaran, budaya kerja atau lainnya. Kata kunci yang paling dalam inovasi adalah berlipat gandanya kualitas dan/atau kualitas produk dan/atau jasa.

1.4 Potensi dan Permasalahan

1.4.1 Lingkungan Internal

1.4.1.1 Kekuatan

Potensi internal, atau kekuatan (*strength*), yang dimiliki oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, antara lain adalah:

- a. mandat yang dimiliki oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman sangat jelas dan tegas, meliputi koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian;
- b. komitmen pimpinan dalam mengoordinasikan bidang Kemaritiman sangat tinggi;

- c. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman merupakan kementerian yang didukung oleh personal-personal yang berkomitmen dalam mendukung pembangunan kemaritiman; dan
- d. tugas Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman mengoordinasikan isu kemaritiman yang bersifat lintas sektor.

1.4.1.2 Kelemahan (*Weakness*)

Adapun permasalahan internal, atau kelemahan (*weakness*), yang terdapat pada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, antara lain adalah:

- a. SDM aparatur belum ideal dari sisi jumlah dan kompetensinya;
- b. fasilitas teknologi informasi dan komunikasi masih perlu ditingkatkan;
- c. budaya kerja masih dalam proses pembentukan mengingat SDM Aparatur berasal dari berbagai kementerian/lembaga; dan
- d. tata kerja Kementerian belum ideal sehingga masih memerlukan penyempurnaan.

1.4.2 Lingkungan Eksternal

1.4.2.1 Peluang (*Opportunities*)

- Potensi ekonomi maritim sangat tinggi

Peluang atau potensi ekonomi maritim dan kelautan Indonesia diperkirakan mampu mencapai USD 1,2 triliun per tahun dengan potensi penyerapan tenaga kerja mencapai 40 juta orang. Dengan modal potensi maritim dan kelautan tersebut, Indonesia memandang laut dapat menjadi tumpuan pembangunan nasional yang berkelanjutan dan berkeadilan.

- Posisi strategis wilayah perairan Indonesia

Indonesia berada diantara dua jalur perdagangan dunia dan dilalui 45% dari total nilai perdagangan dunia.

- Potensi sumber daya perikanan.

Sektor perikanan tangkap dengan 11 Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) meliputi: (1) Selat Malaka dan Laut Andaman; (2) Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan; (3) Laut Jawa; (4) Selat Makasar, Teluk Bone, Laut Flores, Laut Arafura, dan Laut Timor Timur; (7) Teluk Tomimi, Laut Maluku, Laut Halmahera, Laut Seram, dan Teluk Barau; (8) Laut Sulawesi dan Utara Pulau Halmahera; (9) Teluk Cendrawasih dan Samudera Pasifik; (10) Samudera Hindia A (Barat Sumatera dan selat Sunda); (11) Samudera Hindia B (Selatan Jawa – Laut Timor Barat).

Sektor Perikanan Budidaya dengan daerah budidaya udang dan bandeng, banyak dikembangkan di pantai utara Jawa, Sumatera, dan Sulawesi. Budidaya ikan darat, banyak dikembangkan di kolam-kolam penduduk, terutama di Jawa Barat, bendungan/waduk (misalnya keramba terapung di Waduk Jatiluhur), danau, sawah, dan sungai. Daerah penangkapan ikan laut biasanya tersebar di Sumatera Timur (Bagan Siapi-api) dan Bengkalis (ikan terubuk). Kepulauan Maluku banyak menghasilkan tongkol, tiram, mutiara. Laut Jawa, Selat Sunda, Pantai Cilacap, Selat Makassar, Selat Flores, dan Kepulauan Maluku banyak menghasilkan cumi, udang, dan rumput laut.

- Potensi Pariwisata

Pariwisata memberikan kontribusi yang signifikan bagi perekonomian Indonesia. Dampak kepariwisataan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional di tahun 2015 sebesar Rp. 461,36 triliun, 4,23 % dari PDB nasional. Penciptaan PDB di sektor pariwisata terjadi melalui pengeluaran wisatawan nusantara, anggaran pariwisata pemerintah, pengeluaran wisatawan mancanegara, dan investasi pada usaha pariwisata yang meliputi: (1) usaha daya tarik wisata; (2) usaha kawasan pariwisata; (3) jasa transportasi wisata; (4) jasa perjalanan wisata; (5) jasa makanan dan minuman; (6) penyedia akomodasi; (7) penyelenggaraan kegiatan hiburan dan rekreasi; (8) penyelenggaraan pertemuan, perjalanan insentif, konferensi dan pameran; (9) jasa informasi pariwisata; (10) jasa konsultan pariwisata; (11) jasa pramuwisata; (12) wisata tirta; dan (13) SPA.

Sektor pariwisata juga memiliki peran strategis dalam menciptakan nilai tambah bagi perekonomian nasional. Selain pencipta nilai tambah, sektor pariwisata menyerap banyak tenaga kerja. Tahun 2015, dampak kepariwisataan terhadap penyerapan tenaga kerja sebesar 12,16 juta orang. Sehingga dengan demikian sektor Pariwisata merupakan sektor yang efektif dalam menjawab kebutuhan peningkatan nilai tambah ekonomi dalam menanggulangi kemiskinan (*pro poor*) dan penciptaan lapangan kerja (*pro-job*). Sektor pariwisata juga merupakan pencipta devisa yang tinggi. Tahun 2015 sektor pariwisata menciptakan devisa sebesar US\$ 11,9 miliar atau setara Rp. 163 triliun (meningkat 113% dibandingkan tahun 2014 yang mencapai angka devisa sebesar US\$ 11,17 miliar). Peningkatan penerimaan devisa di tahun 2015 tidak saja bersumber dari peningkatan jumlah wisatawan mancanegara dari 9,4 juta di tahun 2014 dan menjadi 10,4 juta di tahun 2015, tetapi juga bersumber dari peningkatan rata-rata pengeluaran per kunjungan dari US\$ 1.183,43 di tahun 2014, menjadi US\$ 1.190 di tahun 2015. Dengan kata lain, peningkatan kuantitas devisa kepariwisataan diikuti dengan peningkatan kualitas pengeluaran wisatawan.

- Potensi Energi Baru Terbarukan (EBT)

Potensi EBT cukup besar, diantaranya mini atau *micro hydro* sebesar 450 MW, Biomasa 50 GW, energi surya 4,80 kwh/m²/hari, energi angin 3-6 m/det dan energi nuklir 3 GW. Pengembangan energi baru terbarukan mengacu kepada Peraturan Presiden Nomor 5 tahun 2006 tentang Kebijakan Energi Nasional. Dalam Perpres ini disebutkan kontribusi EBT dalam bauran energi primer nasional pada tahun 2025 adalah sebesar 17% dengan komposisi Bahan Bakar Nabati sebesar 5%, Panas bumi 5%, Biomasa, Nuklir, Air, Surya, dan Angin 5%, serta batubara yang dicairkan sebesar 2%.

Kondisi oseanografis perairan Indonesia yang meliputi arus, gelombang, pasang surut, dan suhu menyimpan potensi energi terbarukan yang sangat tinggi, berkelanjutan, dan ramah lingkungan. Energi laut ini merupakan sumber energi masa depan Indonesia dan pemerintah perlu serius menggarap sektor energi laut terbarukan untuk melepaskan ketergantungan pada energi bahan bakar fosil yang jumlahnya semakin menipis.

Tabel 1.3 Potensi Energi Laut

No	Jenis Energi	Potensi (Giga Watt, GW)		
		Teoritis	Teknis	Praktis
1	Gelombang (<i>Wave Energy</i>)	510 GW	2 GW	1,2 GW
2	Arus Pasang Surut (<i>Tidal Energy</i>)	160 GW	22,5 GW	4,8 GW
3	<i>Ocean Thermal Energy Conversion</i> (OTEC)	57 GW	52 GW	43 GW

Sumber: Asosiasi Energi Laut Indonesia (ASELI)

- Potensi Minyak dan Gas

Potensi minyak bumi dan gas menurut Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral bahwa 70% terletak di wilayah pesisir dan lepas pantai. Berdasarkan, data Badan Geologi Nasional, Indonesia memiliki 60 cekungan minyak bumi dan gas alam, 40 cekungan terdapat di lepas pantai, 14 cekungan berada di wilayah pesisir dan 6 cekungan berada di daratan. Dari 60 cekungan tersebut, diperkirakan cadangan minyak bumi dan gas nasional adalah 9,1 milyar barrel dan 101,7 TSCF (Ton Standard of Cubic Feet). Secara potensial, sumber daya alam minyak bumi dapat mencapai 87,22 milyar barrel dan gas alam sebesar 594,43 TSCF.

- Potensi Mineral Lepas Pantai Indonesia yang memiliki luas wilayah laut sebesar 3,1 juta km² diperkirakan memiliki mineral sangat kaya.

Wilayah laut Indonesia juga kaya akan mineral lain seperti emas, perak, timah, mangan dan bijih besi. Mineral tersebut merupakan sumber devisa yang bisa diandalkan meskipun bukan sumber daya alam yang dapat diperbaharui. Sayangnya potensi besar mineral di laut belum dikelola secara optimal karena kurang memadainya kemampuan teknologi, dana dan sumber daya manusia untuk melakukan eksploitasi. Penelitian terhadap sumber-sumber mineral di laut juga kurang dilakukan, sehingga Pemerintah hanya mengelola sumber-sumber mineral yang selama ini sudah diketahui bernilai ekonomi tinggi, seperti minyak dan gas.

- Potensi Sarana dan Prasarana Kemaritiman Indonesia (Pelabuhan dan Galangan Kapal Nasional)

Indonesia memiliki potensi yang sangat besar untuk memaksimalkan peran jalur lautnya bagi perdagangan internasional. Untuk wilayah barat maka pengembangan dapat dilakukan di Pelabuhan Belawan yang terletak di jalur selat malaka dan berseberangan dengan Malaysia. Sedangkan di wilayah Timur adalah Pelabuhan Bitung untuk menjadi menjadi jalur perdagangan Internasional. Pengembangan kedua pelabuhan ini merupakan hal yang wajar karena Pelabuhan Belawan mempunyai akses langsung ke Selat Malaka sedangkan Pelabuhan Belitung mempunyai akses langsung ke lautan Pasifik. Dengan demikian, Indonesia dapat menawarkan efisiensi pengiriman barang melalui laut. Terlebih lagi Bitung juga memiliki kedalaman laut yang memenuhi syarat untuk disandari kapal induk barang (*mother vessels*).

- Sumber Daya Alam Kemaritiman

Pengelolaan sumber daya wilayah pesisir dan kelautan adalah hal utama yang perlu ditingkatkan, sebagian besar kekayaan sumber daya hayati Indonesia dikandung dilautan dan wilayah pesisir. Sistem pengelolaan yang efektif tidak hanya dapat menjamin sumber daya hayati bertahan

hidup melainkan semakin meningkat meskipun terus dieksploitasi sehingga menjadi modal dasar pembangunan secara berkelanjutan.

Peluang-peluang yang ada (*opportunity*) untuk pelaksanaan mandat Kementerian dalam sinkronisasi dan koordinasi di bidang Kemaritiman yang efektif dan efisien, didukung oleh :

- a. Komitmen dan arahan pimpinan nasional dalam pembangunan kemaritiman sangat jelas dan tegas;
Pesan politik yang berisi komitmen pembangunan kemaritiman dari Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla sangat jelas dan gamblang. Dalam berbagai kesempatan Presiden Joko Widodo telah menyampaikan pemikirannya untuk membangun Tol Laut dan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Selain itu misi ke-6 dalam Visi – Misi Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla adalah *mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional*. Ini sejalan dengan misi ke-8 Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 yaitu “Mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional”. Hal ini tentu saja memberikan peluang yang besar bagi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk mewujudkan koordinasi yang efektif di bidang kemaritiman.
- b. Dukungan dan harapan masyarakat pada bidang kemaritiman sangat besar. Dukungan masyarakat dari berbagai kalangan, baik akademisi, praktisi sampai dengan masyarakat bahari, pada bidang kemaritiman sangat tinggi dan menaruh harapan keberadaan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman benar-benar dapat mengoptimalkan pemanfaatan potensi maritim untuk peningkatan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Besarnya dukungan dan harapan masyarakat pada bidang kemaritiman ini dapat dilihat dari pemberitaan media yang cukup intensif dan pandangan-pandangan para pakar kelautan.
- c. Kepemimpinan Indonesia di bidang kemaritiman telah diakui dunia;
Dalam tiga dekade terakhir ini peran Indonesia dalam bidang kelautan di mata dunia semakin penting. Beberapa peristiwa kemaritiman penting baik yang berskala nasional maupun skala internasional telah terselenggara di Indonesia, antara lain:
 - 1) Konsep *archipelagic state* dalam Deklarasi Djoenda mendapatkan pengakuan dunia dalam UNCLOS 82.
 - 2) Konvensi Nasional Pembangunan Benua Maritim Indonesia diselenggarakan pada tanggal 18-19 Desember 1996 di Makassar;
 - 3) Perayaan Tahun Bahari Internasional disertai dengan penandatanganan Deklarasi Bunaken dan The Ocean Charter oleh Presiden BJ Habibie di Bunaken, 26 September 1998;
 - 4) Penyelenggaraan *2nd APEC Ocean-related Ministerial Meeting* di Kota Denpasar, Bali, pada tanggal 16-17 September 2005;
 - 5) Bersama dengan 5 negara lainnya Indonesia mengambil inisiatif pembentukan *Coral Triangle Initiative (CTI)*
 - 6) Penyelenggaraan *World Ocean Conference* yang pertama di Kota Manado, Sulawesi Utara, pada tanggal 15 Mei 2009;
 - 7) Penyelenggaraan *CTI Leaders Summit* di Kota Manado pada tanggal 16 Mei 2009;

8) Suksesnya Indonesia menyelenggarakan *side event* peringatan KAA ke-60 bertajuk *Sharing Experiences on Sustainable Ocean Management* untuk mensukseskan Agenda ke-14 PBB mengenai Sustainable Development Goals, pasca *Millenium Development Goals* yang berlangsung pada tanggal 21 April 2015 di Jakarta Convention Center.

9) Indonesia menjadi Ketua dalam IORA (*Indian Ocean Rim Association*)

Sebagai apresiasi atas kepemimpinan dan komitmen Presiden RI selama ini pada berbagai isu lingkungan global, terutama untuk isu kelautan, Presiden RI menerima anugerah "*UNEP Award for Leadership in Ocean and Marine Manajement*" pada tanggal 20 Februari 2010 dari United Nation Environmental Program (UNEP). Penganugerahan dilakukan pada upacara pembukaan *The 11th Special Session of The Governing Council* atau *Global Ministerial Environment Forum* di Bali *International Convention Center*, Bali, Indonesia.

d. Telah tersedia peraturan perundang-undangan di bidang Kemaritiman;

Penyelenggaraan urusan di bidang kemaritiman telah banyak diatur dengan peraturan perundang-undangan. Penyelenggaraan urusan kemaritiman juga harus mengacu pada konvensi dan perjanjian internasional yang telah diratifikasi. Pada saat ini Indonesia telah memiliki tidak kurang dari 20 Undang-undang untuk penyelenggaraan urusan di bidang kemaritiman. Keberadaan Undang-undang dimaksud dapat dikelompokkan sebagai berikut:

- 1) Undang-Undang yang mengatur lingkungan laut dan/atau maritim.
- 2) Undang-Undang yang mengatur pengelolaan sumber daya alam.
- 3) Undang-Undang yang mengatur Jasa Kemaritiman.
- 4) Undang-Undang tentang Kewilayahan dan Tata Ruang.

1.4.2.2 Ancaman (*Threats*)

Beberapa ancaman atau masalah kemaritiman Indonesia dapat dijabarkan dalam berbagai masalah strategis dalam pengembangan sektor maritim Indonesia yakni:

- Masalah Pengamanan dan Keamanan Kemaritiman

Upaya untuk meningkatkan pemahaman terhadap kejadian-kejadian di laut dan kawasan pantai serta mencari solusi yang tepat dalam penyelesaiannya. Perlunya kesadaran terhadap wilayah maritim sehingga dapat terbangun pertukaran informasi, jaringan dan kegiatan analisis antara *stakeholder* maritim atas apa yang terjadi di laut dan sekitarnya sehingga setiap peristiwa yang mengancam keamanan maritim dapat segera direspon dengan cepat. Memanfaatkan teknologi pertahanan secara intensif adalah komitmen memperkuat kapasitas dan bila ini dilaksanakan, maka Indonesia punya modal untuk mewujudkan poros maritim.

- Masalah lingkungan dan sumber daya alam. Terkait isu dan masalah ini, dapat dicontohkan pada eksploitasi minyak dan tambang lainnya yang berada pada dualisme, yakni peningkatan energi dan ekonomi negara versus masalah lingkungan, pencemaran.
- Masalah sosial yang lebih banyak mengarah pada ketidakberdayaan nelayan kita menghadapi berbagai persoalan yang dihadapi nelayan, di antaranya nelayan tradisional susah dalam mengakses *fishing ground*, juga masalah sosial lainnya adalah seperti *mindset* masyarakat Indonesia yang

memandang Indonesia hanya sebagai negara agraris dan melupakan sejarah nenek moyang tentang kekuatan kerajaan-kerajaan maritim Indonesia dalam menguasai dan melindungi perairan Indonesia.

- Masalah ekonomi, khususnya dalam kaitan Indonesia di tengah era ekonomi pasifik. Saat ini, kemaritiman Indonesia belum membawa pengaruh signifikan bagi ekonomi Indonesia, ini dikarenakan Indonesia masih belum bisa menguasai kemaritimannya dan lebih banyak bergantung pada daerah daratannya.
- Masalah teknologi di mana kelemahan nasional dalam menguasai dan mengembangkan teknologi di bidang kemaritiman. Dalam kaitan dengan teknologi ini, persoalan lain yang mengemuka adalah aksesibilitas dan konektivitas pulau-pulau kecil dengan daratan dalam membuka keterisolasian. Pada level kebutuhan masyarakat kepulauan banyak persoalan di bidang teknologi informasi yang harus ditingkatkan pelayanannya, begitu pula akan lebih banyak bila persoalan di tingkat negara, seperti pertahanan dan keamanan di bidang kemaritiman.
- Berkembangnya terorisme Internasional dan kejahatan lintas Negara
- Masalah pengembangan infrastruktur, melalui pembangunan infrastruktur pelayaran, perikanan dan kelautan, infrastruktur konektivitas antar moda dan sistem logistik nasional serta tata ruang wilayah laut menjamin prospek Indonesia menuju poros maritim dunia mempunyai pengaruh yang sangat positif, sebab infrastruktur kemaritiman Indonesia masih jauh terabaikan pada saat ini sehingga sembari mengatur, Indonesia bisa memaksimalkan kapabilitasnya sebagai negara maritim.
- Masalah pengembangan Ilmu Pengetahuan Teknologi dan Budaya Maritim, jelas akan sangat mendorong keberhasilan Indonesia menuju poros maritim dunia. Minimnya pengetahuan masyarakat Indonesia tentang kemaritiman atau masyarakat pesisir tentang kemaritiman pada saat ini menjadikan hambatan bagi Indonesia menuju poros maritim dunia. Pengembangan IPTEK dan budaya maritim akan membuat sinkronisasi Indonesia menuju poros maritim dunia.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN TAHUN 2015-2019

Berdasarkan kondisi umum, potensi, permasalahan dan tantangan yang dihadapi ke depan, sebagaimana telah dijelaskan pada Bab I, maka Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya sebagai kementerian koordinator dan sebagai perpanjangan tangan Presiden dalam mengoordinasikan kebijakan pembangunan di bidang kemaritiman, diharapkan dapat mempercepat perwujudan Indonesia sebagai negara maritim yang maju, mandiri dan kuat sehingga menjadi poros maritim dunia. Untuk itu, disusunlah visi dan misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang akan dicapai melalui pencapaian tujuan dan pelaksanaan kegiatan utama dan kegiatan pendukung.

Kabinet Kerja telah menetapkan visi yang harus diacu oleh Kementerian/Lembaga, yaitu “*Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong*”. Selain mempertimbangkan potensi dan masalah kemaritiman yang ada, penetapan visi kementerian harus memperhatikan visi pemerintah tersebut. Visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman juga harus selaras dengan visi kemaritiman Presiden.

2.1 Visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

Fakta fisik dan kondisi geografi wilayah Indonesia adalah sebuah kepulauan yang besar, yang mengandung kekayaan alam yang melimpah. Dari aspek politik dan hukum, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 25A Undang-Undang Dasar 1945 dan misi ke-7 Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional, Indonesia remi sebagai negara kepulauan. Sejarah juga mengajarkan kepada kita bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa bahari yang sejatinya. Oleh karena itu, sudah seharusnya visi dan orientasi pembangunan nasional Indonesia diarahkan ke bidang kemaritiman.

Gagasan pemerintah yang disampaikan oleh Presiden Joko Widodo dalam sejumlah kesempatan sudah sangat jelas: “Laut sebagai masa depan bangsa Indonesia dan oleh karenanya indonesia harus menjadi pusat peradaban maritim dunia. Salah satu misi yang diusung dan dinyatakan dalam dokumen RPJM Nasional Tahun 2015-2019 adalah mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, dan kuat serta berbasiskan kepentingan nasional”.

Gagasan Presiden Joko Widodo untuk membentuk membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dalam jajaran Kabinet Kerja tentu tidak lepas dari visi untuk menjadikan kemaritiman sebagai *mainstream* dalam perencanaan dan pelaksanaan pembangunan nasional.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka rumusan visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman adalah:

“Indonesia poros maritim dunia”

Visi “Indonesia poros maritim dunia” mengandung makna bahwa Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman harus dapat mendorong perwujudan Indonesia menjadi poros maritim dunia melalui sinkronisasi,

koordinasi dan pengendalian kebijakan pembangunan kemaritiman yang dilaksanakan.

Rumusan visi tersebut dilatarbelakangi oleh pemikiran sebagai berikut:

1. Secara faktual, Indonesia merupakan kepulauan yang terbesar di kawasan tropis, pada posisi silang antara 2 samudera besar dan 2 benua;
2. Undang-undang Dasar 1945 Pasal 25A secara jelas menyebutkan bahwa Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan; dan
3. Gagasan Presiden Joko Widodo yang ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Dalam konteks tertentu poros dipahami sebagai sumbu, yaitu suatu acuan atau rujukan. Dalam konteks visi Indonesia poros maritim dunia, poros maritim dunia dapat dimaknai sebagai rujukan peradaban maritim dunia. Kata rujukan di sini juga bisa dimaknai sebagai pusat orientasi atau kiblat. Dengan demikian Indonesia poros maritim dunia harus dimaknai Indonesia yang menjadi pusat orientasi peradaban maritim dunia.

Menjadi poros maritim dunia pada hakekatnya adalah menjadi sebuah negara kepulauan yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional yang mampu menjadikan Indonesia sebagai pusat peradaban kemaritiman dunia.

2.2 Misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

Perwujudan Indonesia menjadi poros maritim dunia melibatkan sejumlah Kementerian dan Lembaga. Oleh karena itu, untuk meningkatkan koordinasi di antara lembaga tersebut dibentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian urusan kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang kemaritiman.

Menjadi poros maritim dunia, jika dimaknai menjadi pusat orientasi peradaban maritim dunia, sekurang-kurangnya memerlukan 2 kondisi, jati diri sebagai negara kepulauan yang kuat dan kekuatan ekonomi maritim. Kedua kondisi tersebut harus menjadi misi utama dalam membangun Indonesia menjadi poros maritim dunia. Oleh karena itu, misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dirumuskan sebagai berikut:

- 1) Mempertegas jati diri Indonesia sebagai negara kepulauan yang maju, mandiri dan kuat.
- 2) Membangun kekuatan ekonomi maritim dengan dukungan IPTEK yang handal.

2.3 Tujuan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

Mempertimbangkan visi Kementerian Koordinator dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang akan dilaksanakan melalui dua misi, misi memperkuat jati diri dan membangun ekonomi, maka tujuan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman secara umum adalah:

1. Mewujudkan jati diri Indonesia sebagai negara kepulauan yang kuat serta berdaulat dan bangsa bahari yang berkarakter budaya nusantara yang memiliki kepemimpinan kuat dalam diplomasi kemaritiman dunia.
2. Mengembangkan kekuatan ekonomi maritim yang berdaya saing melalui pemerataan pembangunan infrastruktur dan konektivitas serta

pengelolaan sumber daya maritim yang berkelanjutan dengan dukungan IPTEK yang handal.

Pemerataan pembangunan dan daya saing bangsa diyakini merupakan dua isu strategis yang akan memperkuat jatidiri bangsa Indonesia dan akan mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi nasional. Pada gilirannya akan menjadikan Indonesia negara kepulauan yang maju, mandiri dan kuat, sebagai poros maritim dunia. Harapan untuk menjadikan Indonesia pusat orientasi peradaban maritim dunia pada saatnya akan dapat diwujudkan.

2.4 Sasaran Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

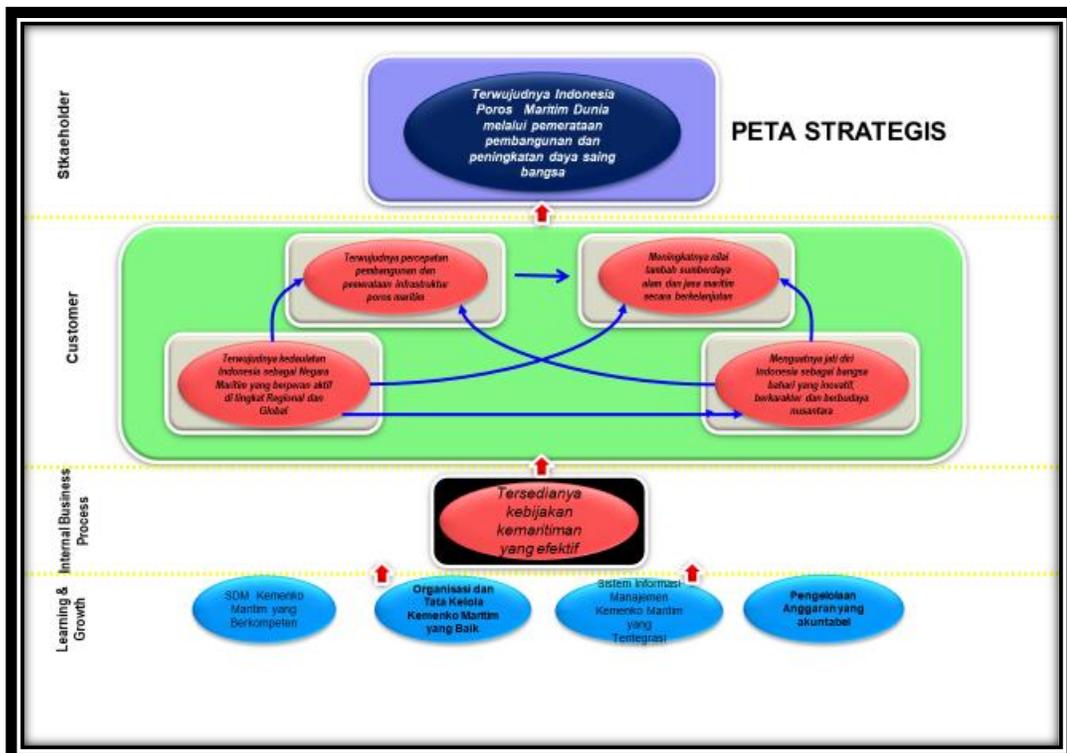
Sehubungan dengan tujuan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang telah dirumuskan sebagaimana tersebut di atas, sasaran Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dirumuskan sebagai berikut:

- 1) menguatnya jati diri Indonesia sebagai bangsa bahari yang inovatif, berkarakter dan berbudaya nusantara;
- 2) terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim yang berperan aktif di tingkat Regional dan Global;
- 3) meningkatnya nilai tambah sumber daya alam dan jasa maritim secara berkelanjutan; dan
- 4) terwujudnya percepatan pembangunan dan pemerataan infrastruktur poros maritim.

2.5 Peta Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

Strategi pencapaian visi dan misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman menggunakan pendekatan *Balance score card* (BSC) dan digambarkan dalam peta strategis sebagaimana ditunjukkan pada gambar berikut.

Gambar 2.1 Peta Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman



Peta strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman membagi sasaran kementerian ke dalam 4 (empat) perspektif, yaitu perspektif pembelajaran dan pertumbuhan (*learning & growth perspective*), perspektif proses bisnis internal (*internal process bussines perspective*), perspektif pengguna (*customer perspective*) dan perspektif pemangku kepentingan (*stakeholder perspective*)

Peta strategi ini memfokuskan pada pencapaian tujuan untuk memberikan kepuasan kepada para pemangku kepentingan melalui 4 (empat) sasaran strategis utama yakni: menguatnya jati diri Indonesia sebagai bangsa bahari yang inovatif, berkarakter dan berbudaya nusantara; terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim yang berperan aktif di tingkat Regional dan Global; meningkatnya nilai tambah sumber daya alam dan jasa 29aritime secara berkelanjutan; dan terwujudnya percepatan pembangunan dan pemerataan infrastruktur poros maritim.

Pencapaian keempat sasaran strategis utama dimaksud didukung oleh 4 (empat) sasaran strategis pendukung yang ada dalam perspektif pembelajaran dan pertumbuhan, yaitu: tersedianya SDM Kementerian Koordinator yang kompeten; terwujudnya organisasi dan tata kelola kementerian koordinator yang baik; terbangunnya sistem informasi manajemen kementerian koordinator yang terintegrasi; dan pengelolaan anggaran yang akuntabel.

Pencapaian empat sasaran strategis utama tersebut pada gilirannya akan meningkatkan ketersediaan rekomendasi kebijakan kemaritiman yang efektif kepada pengguna, yaitu kementerian dan/atau lembaga yang menangani sektor kemaritiman. Pada akhirnya implementasi rekomendasi kebijakan kemaritiman dimaksud akan secara efektif mendorong terwujudnya Indonesia poros maritim dunia melalui pemerataan pembangunan dan peningkatan daya saing bangsa yang menjadi harapan para pemangku kepentingan.

Tujuan dan sasaran Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman akan dapat diwujudkan dengan kebijakan dan strategi yang baik yang dilaksanakan melalui program dan kegiatan koordinasi di seluruh unit kerja. Pemilihan isu yang tepat dan strategis juga menjadi faktor penentu keberhasilan pencapaian tujuan dan sasaran Kementerian Koordinator.

Tabel 2.1 Sasaran Strategis dan IKU Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

Sasaran Strategis		IKU		2016	Target			Alokasi dalam jutaan Rupiah			Unit Pelaksana
					2017	2018	2019	2017	2018	2019	
STAKEHOLDER PERSPECTIVE											
SS1	Terwujudnya Indonesia Poros Maritim Dunia melalui pemerataan pembangunan dan peningkatan daya saing bangsa	1.1	Pertumbuhan PDB Maritim	3,03	3,50	3,75	4,00	350.532	300.306	254.166	Seluruh Deputi
		1.2	Peringkat <i>Logistic Performance Index</i>	63	-	57	-				Seluruh Deputi
CUSTOMER PERSPEKTIVE											
SS2	Terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim yang berperan aktif di tingkat Regional dan Global	2.1	% Inisiasi Gagasan Indonesia yang diterima di level Internasional	80	80	80	80	28.085	32.750	22.639	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim
		2.2	% Penanganan Pelanggaran Kedaulatan Maritim	≥50	≥50	≥50	≥50				Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim
SS3	Meningkatnya nilai tambah sumber daya alam dan jasa maritime secara berkelanjutan	3.1	% capaian produksi Sumber Daya kelautan	85	85	85	85	16.127	29.500	20.428	Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa
		3.2	<i>Ocean Health Index</i>	64	64	64	64				Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa
SS4	Terwujudnya percepatan pembangunan dan pemerataan infrastruktur poros maritim	4.1	% Disparitas investasi Infrastruktur Maritim Indonesia	-	0,50	0,40	0,30	18.745	33.250	23.251	Deputi Bidang Infrastruktur
		4.2	% Biaya Logistik Nasional terhadap PDB	22,0	21,5	21,0	20,5				Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur
SS5	Menguatnya jati diri Indonesia sebagai bangsa bahari yang inovatif, berkarakter dan berbudaya nusantara	5.1	Nilai Indeks Inovasi (1-100)	≥30	≥30	≥30	≥30	30.961	36.000	27.575	Deputi Bidang Koordinasi SDM, Iptek dan Budaya Maritim
		5.2	Indeks Daya Saing Pariwisata	-	42	-	30				Deputi Bidang Koordinasi SDM, Iptek dan Budaya Maritim
INTERNAL BUSINESS PROSES											
SS6	Tersedianya rekomendasi kebijakan kemaritiman yang efektif	6.1	% Rekomendasi kebijakan kemaritiman yang menjadi dasar penerbitan kebijakan para pemangku kepentingan	100	100	100	100	350.532	300.306	123.189	Seluruh Deputi
		6.2	% Efektifitas Hasil Pelaksanaan Pengendalian Kebijakan	100	100	100	100				Seluruh Deputi
LEARNING & GROWTH PERSPEKTIVE											
SS7	SDM Kemenko Maritim yang Berkompeten	7.1	Persentase pejabat yang telah memenuhi standar kompetensi jabatan	50	70	75	80	4.000	6.266	6.266	Sekretariat Kemenko
SS8	Organisasi dan Tata Kelola Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang Baik	8.1	Nilai Kemajuan Reformasi Birokrasi Kemenko maritim	60	70	75	80	12.230	23.750	11.339	Sekretariat Kemenko
SS9	Sistem Informasi Manajemen Kemenko Maritim yang Terintegrasi	9.1	Indeks SPBE	-	2,50	2,75	3,00	14.170	17.000	13.818	Sekretariat Kemenko
SS 10	Pengelolaan Anggaran yang Akuntabel	10.2	Tingkat opini Badan Pemeriksa Keuangan (BPK)	WTP	WTP	WTP	WTP	5.700	4.634	4.634	Sekretariat Kemenko

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

Arah kebijakan dan strategi suatu organisasi akan memberikan gambaran ke arah mana akan pelaksanaan program dan kegiatan akan dilakukan. Untuk mencapai visi, misi, tujuan dan sasaran strategis sebagaimana telah diuraikan dalam Bab II, arah kebijakan dan strategi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman mengacu pada arah kebijakan dan strategi nasional sebagaimana tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019.

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

Sebagaimana disebutkan dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, tujuan pembentukan Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Oleh karena itu, arah kebijakan dan strategi pembangunan nasional adalah dalam rangka mewujudkan hal tersebut di atas.

3.1.1 Visi dan Misi RPJP Nasional 2005-2025

Visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025 adalah INDONESIA YANG MANDIRI, MAJU, ADIL DAN MAKMUR. Sedangkan untuk mewujudkan visi tersebut, misi RPJPN 2005-2025 adalah sebagai berikut:

- 1) Mewujudkan masyarakat berakhlak mulia, bermoral, beretika, berbudaya, dan beradab berdasarkan falsafah Pancasila;
- 2) Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing;
- 3) Mewujudkan masyarakat demokratis berlandaskan hukum;
- 4) Mewujudkan Indonesia aman, damai, dan bersatu;
- 5) Mewujudkan pemerataan pembangunan yang berkeadilan;
- 6) Mewujudkan Indonesia asri dan lestari;
- 7) Mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional;
- 8) Mewujudkan Indonesia berperan penting dalam pergaulan dunia internasional.

Visi ke tujuh rencana pembangunan jangka panjang nasional secara jelas merupakan visi pembangunan berbasis kemaritiman.

3.1.2 Arah Pembangunan Jangka Menengah Nasional ke-3 (2015-2019)

Dalam upaya mewujudkan tujuan nasional sebagaimana diamanatkan dalam visi Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025, pada tahun 2025 Indonesia diharapkan sudah memasuki gerbang sebagai negara berpendapatan tinggi dan maju, serta terlepas dari posisi sebagai negara berpendapatan menengah. Banyak negara berkembang yang terperangkap dalam posisi negara berpendapatan menengah (*Middle Income Trap/MIT*) dan tidak berhasil melakukan transformasi menjadi negara maju. Untuk itu, sesuai arahan RPJP Nasional, *pembangunan dalam RPJMN ke-3 (2015-2019)* ditujukan untuk lebih memantapkan pembangunan secara menyeluruh di berbagai bidang dengan menekankan pencapaian daya saing kompetitif perekonomian berlandaskan

keunggulan sumber daya alam dan sumber daya manusia berkualitas serta kemampuan IPTEK yang terus meningkat. Hal ini untuk memastikan bahwa Indonesia memiliki landasan pembangunan yang mantap sehingga bisa terlepas dari perangkap negara berpenghasilan menengah. Dengan demikian mulai tahun 2025 dapat memasuki gerbang untuk menjadi negara maju pada 2030.

Berdasarkan arahan tersebut diatas, pembangunan Indonesia dalam periode 2015- 2019, diarahkan untuk mencapai perekonomian yang kuat, inklusif dan berkelanjutan. Dalam kaitan ini, struktur perekonomian Indonesia harus bertransformasi menuju ekonomi dengan produktivitas dan nilai tambah yang tinggi berlandaskan kemampuan sumber daya manusia (SDM) berkualitas, dengan didukung infrastruktur yang handal serta perluasan inovasi dan penerapan teknologi.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang RPJM Nasional 2015-2019 telah ditetapkan 7 (tujuh) arah kebijakan umum yakni:

- 1) Meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan,
- 2) Meningkatkan pengelolaan dan nilai tambah sumber daya alam (SDA) yang berkelanjutan,
- 3) Mempercepat pembangunan infrastruktur untuk pertumbuhan dan pemerataan,
- 4) Peningkatan kualitas lingkungan hidup, mitigasi bencana alam dan perubahan iklim,
- 5) Penyiapan landasan pembangunan yang kokoh,
- 6) Meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan kesejahteraan rakyat yang berkeadilan, dan
- 7) Mengembangkan dan pemeratakan pembangunan daerah.

Kerangka pencapaian tujuan RPJMN 2015-2019 dirumuskan lebih lanjut dalam 9 Agenda Prioritas Pembangunan Nasional (Nawa Cita), yaitu:

- 1) Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara.
- 2) Membuat pemerintah selalu hadir dengan membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis, dan terpercaya.
- 3) Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.
- 4) Memperkuat kehadiran negara dalam melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.
- 5) Meningkatkan kualitas hidup manusia dan masyarakat Indonesia.
- 6) Meningkatkan produktifitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya.
- 7) Mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik.
- 8) Melakukan revolusi karakter bangsa.
- 9) Memperteguh ke-Bhinneka-an dan memperkuat restorasi sosial Indonesia.

Dari sembilan Agenda Pembangunan Nasional dimaksud, yang juga dikenal dengan Nawacita, terdapat lima agenda yang terkait erat dengan bidang kemaritiman, yaitu Agenda ke 1, 3, 4, 6 dan 7.

Terkait dengan Agenda ke-1, yakni menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman kepada seluruh warga negara, pembangunan kemaritiman terkait erat dengan dengan kegiatan dalam rangka:

- 1) Pelaksanaan Politik Luar Negeri Bebas Aktif, yaitu dengan: (a) menyusun kebijakan politik luar negeri Indonesia bebas dan aktif yang dilandasi kepentingan nasional dan jati diri sebagai negara maritim, dan (b) memperkuat diplomasi maritim untuk mempercepat penyelesaian perbatasan Indonesia dengan 10 negara tetangga, menjamin integritas wilayah NKRI, kedaulatan maritim dan keamanan/kesejahteraan di pulau-pulau terdepan, dan mengamankan sumber daya alam dan ZEE;
- 2) Memperkuat Jatidiri sebagai Negara Maritim dengan meningkatkan keamanan laut dan daerah perbatasan dalam rangka menjamin kedaulatan dan integritas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta mengamankan sumber daya alam dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE);
- 3) Memperkuat Peran Dalam Kerjasama Global dan Regional melalui kerjasama ekonomi di tingkat regional secara lebih intensif dan selektif, dengan tetap mengedepankan jati diri bangsa, meningkatkan citra Indonesia di mata internasional, serta menjaga kepentingan pertumbuhan ekonomi nasional secara berkelanjutan dan berkeadilan yang akan diarahkan pada kerjasama ekonomi di kawasan ASEAN dan Asia Pasifik, terutama dalam rangka:
 - (i) implementasi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2015,
 - (ii) ASEAN Post 2015, Asia Pacific Economic Cooperation (APEC),
 - (iii) kerjasama ASEAN dengan negara-negara mitra, kerjasama ekonomi dalam kerangka Indian Ocean Rim Association (IORA);

Terkait dengan Agenda ke-3, membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan, pembangunan kemaritiman utamanya dilaksanakan dalam rangka:

- 1) Mempercepat pengembangan kawasan perbatasan utamanya dengan mempercepat pembangunan kawasan perbatasan di berbagai bidang, terutama peningkatan bidang ekonomi, sosial dan keamanan, serta menempatkan kawasan perbatasan sebagai pintu gerbang aktifitas ekonomi dan perdagangan dengan negara tetangga secara terintegrasi dan berwawasan lingkungan.
- 2) Pengembangan Kawasan Strategis. Dalam hal ini setiap wilayah akan mengembangkan potensi dan keunggulannya, melalui pengembangan industri manufaktur, industri pangan, industri maritim, dan pariwisata. Strategi yang akan dilakukan dalam pengembangan kawasan strategis tersebut adalah dengan (a) Pengembangan Potensi Ekonomi Wilayah, (b) Percepatan Pembangunan Konektivitas, dan (c) Peningkatan Kemampuan SDM dan Iptek.

Untuk pelaksanaan Agenda ke-4, yakni memperkuat kehadiran negara dalam melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya, kegiatan bidang kemaritiman utamanya dilaksanakan dalam rangka pemberantasan tindakan penangkapan liar, perikanan liar, dan penambangan liar dengan sasaran utama:

- a. Meningkatnya ketaatan pelaku usaha perikanan dari 52% menjadi 87% di tahun 2019.
- b. Menurunnya kegiatan perikanan liar di wilayah perairan Indonesia.

Hal ini diupayakan melalui (a) penguatan lembaga pengawasan laut, (b) peningkatan koordinasi dalam penanganan pelanggaran tindak pidana, (c) penguatan sarana sistem pengawasan perikanan, (d) penataan sistem perijinan usaha perikanan tangkap, dan (e) peningkatan penertiban ketaatan kapal di pelabuhan perikanan.

Terkait dengan Agenda ke-6, meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional, kegiatan bidang kemaritiman dilakukan dalam rangka membangun konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan melalui upaya-upaya:

- 1) Meningkatkan kapasitas sarana prasarana transportasi, dan keterpaduan sistem transportasi multi moda – antar moda;
- 2) Meningkatkan kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional untuk mendukung Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan konektivitas global;
- 3) Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dan upaya pencarian, pertolongan dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi; dan
- 4) Menyediakan layanan transportasi dan komunikasi serta informatika di pedesaan, kawasan perbatasan, pulau terluar dan kawasan terpencil lainnya;

Terkait dengan Agenda ke-7, yakni *Mewujudkan Kemandirian Ekonomi dengan Menggerakkan Sektor Strategis*, kegiatan kemaritiman dilaksanakan dalam rangka:

- 1) peningkatan kedaulatan pangan yakni dengan upaya meningkatkan produksi ikan sebagai sumber protein hewani;
- 2) peningkatan kedaulatan energi, yaitu dalam rangka mengatasi defisit energi melalui pembangunan 35.000 MW pembangkit, dengan meningkatkan peran EBT, serta meningkatkan aksesibilitas energi;
- 3) pelestarian sumber daya alam, lingkungan hidup dan pengelolaan bencana;
- 4) pengembangan ekonomi maritim dan kelautan yakni sumber daya kelautan, kelestarian lingkungan, SDM, IPTEK & Budaya.

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kemenko Kemaritiman

Pembentukan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dimaksudkan untuk meningkatkan koordinasi dalam mempercepat perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia, yaitu sebuah negara kepulauan yang maju, kuat dan mandiri yang menjadi pusat orientasi peradaban kemaritiman dunia. Oleh karena itu, arah kebijakan dan strategi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman harus dirancang untuk mewujudkan hal tersebut.

Arah kebijakan Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman dirumuskan dengan mempertimbangkan arah kebijakan dan prioritas pembangunan nasional yang tertuang dalam RPJMN 2015-2019. Arah kebijakan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk jangka waktu lima tahun (2015-2019) akan diimplementasikan melalui aktualisasi 4 kebijakan pokok di bidang Kemaritiman dan peningkatan dukungan kesekretariatan, yakni :

- 1) Memperkuat Kedaulatan Maritim

Untuk mempercepat terjadinya sinergi di bidang kemaritiman dalam rangka perwujudan Indonesia sebagai Negara kepulauan yang berdaulat dan berperan aktif dalam kerjasama maritim regional dan global, maka arah kebijakan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kedaulatan maritim adalah sebagai berikut:

- a) Meningkatkan sinkronisasi dan harmonisasi hukum laut dan hukum maritim nasional, dan harmonisasi antara hukum maritim nasional dengan internasional;
- b) Mendorong implementasi hukum laut dan hukum maritim internasional, termasuk konvensi, resolusi dan bentuk perjanjian lainnya serta meningkatkan diplomasi maritim dengan mengutamakan kepentingan nasional;

- c) Mendorong penguatan sistem pengawasan maritim (*integrated maritime surveillance system*) yang memiliki kemampuan untuk penegakan hukum dan mendeteksi serta mengatasi ancaman dan gangguan keamanan di laut;
- d) Memperkuat kelembagaan keamanan maritim dan mengintegrasikan seluruh potensi dan kekuatan nasional untuk melakukan penegakan hukum;
- e) Mempercepat proses penuntasan **batas-batas maritim Indonesia**, berupa batas laut teritorial, batas ZEE, batas landas kontinen, dan submisi landas kontinen diluar 200 mil laur, yang kesemuanya didukung dengan data ilmiah yang memadai serta tetap memprioritaskan kepentingan nasional sesuai hukum internasional;
- f) Meningkatkan kemampuan nasional dalam penyelenggaraan sistem navigasi nasional maupun internasional yang mengacu pada standar internasional yang berlaku;
- g) Meningkatkan tatakelola sarana prasarana dan tatalaksana penanggulangan kecelakaan di laut

2) Memperkuat Sumber Daya Manusia, IPTEK dan Budaya Maritim

Untuk mempercepat terjadinya sinergi di bidang kemaritiman dalam rangka penguatan jati diri dan budaya sebagai bangsa bahari yang maju, dan berkarakter, maka arah kebijakan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian sumber daya manusia, iptek dan budaya maritim adalah sebagai berikut:

- a) Mendorong peningkatan kualitas Pendidikan dan Pelatihan Maritim untuk membentuk sumber daya manusia maritim yang andal dalam memperkuat karakter dan jatidiri sebagai bangsa bahari;
- b) Mendorong pemanfaatan data, informasi dan pengetahuan terkini secara terintegrasi dalam pengambilan kebijakan dan pelaksanaan pembangunan kemaritiman;
- c) Membangun kemandirian industri maritim nasional melalui inovasi berkelanjutan;
- d) Mendorong peningkatan kegiatan penelitian dan pengembangan (litbang) yang berorientasi pada invensi teknologi untuk pengembangan dan peningkatan pemanfaatan energi baru dan terbarukan;
- e) Mendorong peningkatan apresiasi seni dan budaya bahari yang mengakar pada karakter dan identitas bangsa bahari yang unik.
- f) Menumbuh kembangkan olahraga bahari menjadi ciri khas Indonesia sebagai negara maritim.
- g) Memperkuat jejaring inovasi maritim untuk mempercepat terbentuknya bangsa yang maju dan berkarakter bahari.

3) Meningkatkan Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Jasa yang berkelanjutan

Untuk mempercepat terjadinya sinergi di bidang kemaritiman dalam rangka peningkatan pengelolaan dan nilai tambah sumber daya alam, serta jasa kemaritiman yang berkelanjutan dan berdaya saing global, maka arah kebijakan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian sumber daya alam dan jasa adalah sebagai berikut:

- a) Meningkatkan kualitas pengelolaan dan nilai tambah sumber daya hayati laut yang berkelanjutan serta melestarikan keanekaragaman hayati laut menggunakan pertimbangan ilmiah berdasarkan data, informasi dan pengetahuan terkini yang tersedia;
- b) meningkatkan kualitas pengelolaan dan nilai tambah sumber daya mineral serta mendorong percepatan pemanfaatan energi baru dan

terbarukan dan meningkatkan efisiensi energi konvensional untuk mendukung kedaulatan energi nasional;

- c) meningkatkan eksplorasi dan pemanfaatan sumber daya nonkonvensional secara luas;
 - d) meningkatkan kualitas pengelolaan jasa transportasi dan kepelabuhanan yang berstandar internasional;
 - e) mendorong peningkatan kunjungan wisatawan nusantara dan mancanegara melalui peningkatan promosi, pengembangan destinasi dan daya tarik wisata, penyederhanaan perijinan, dan memberikan kemudahan investasi wisata;
 - f) melestarikan kearifan lokal, budaya bahari, dan lingkungan, serta meningkatkan kualitas sumber daya manusia pariwisata dalam mengembangkan Jasa Pariwisata;
 - g) mendorong penerapan tata ruang terpadu dengan memandang daratan dan perairan sebagai satu kesatuan;
 - h) mendorong terwujudnya lingkungan pesisir dan perairan yang bersih, sehat dan produktif untuk pelaksanaan pembangunan maritim yang berkelanjutan dan menjamin terciptanya kondisi lingkungan yang nyaman dan aman bagi masyarakat;
 - i) meningkatkan upaya mitigasi dalam pengelolaan kebencanaan maritim untuk mengurangi resiko dan memperkecil dampak;
- 4) Meningkatkan Pembangunan dan pemerataan Infrastruktur Poros Maritim

Untuk mempercepat terjadinya sinergi di bidang kemaritiman dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur maritim yang maju dan terpadu untuk keseimbangan pertumbuhan ekonomi, maka arah kebijakan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian infrastruktur adalah sebagai berikut:

- a) Mendorong diterapkannya konsep pengembangan infrastruktur konektivitas terpadu yang mengintegrasikan infrastruktur konektivitas laut dengan moda transportasi lainnya sehingga tercipta sistem transportasi nasional yang efisien.
- b) Mendorong terciptanya tata kelola sistem konektivitas dan logistik nasional terpadu yang kuat sehingga mampu mempercepat arus barang untuk meningkatkan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan.
- c) Mendorong pembangunan infrastruktur pertambangan untuk meningkatkan nilai tambah sumber daya secara mandiri dengan meningkatkan kontribusi kandungan lokal;
- d) Pengembangan infrastruktur energi diarahkan untuk mencapai kemandirian/kedaulatan energi dan kelistrikan dengan menyinergikan kemampuan nasional dan meningkatkan kandungan dalam negeri (*local content*).
- e) Meningkatkan pembangunan infrastruktur pariwisata bahari, perikanan, dan pelayaran rakyat yang berdaya saing dan berkelanjutan dengan melibatkan partisipasi masyarakat sehingga mampu meningkatkan daya dukung dan daya gerak pertumbuhan ekonomi dan sosial
- f) Mendorong terbangunnya industri penunjang infrastruktur yang kuat dan mandiri serta berbasis industri nasional yang meliputi industri dasar, industri manufaktur, industri rekayasa, konstruksi dan instalasi, yang memproduksi barang dan jasa yang berdaya saing global.

5) Mengimplementasikan *best-practices* tatakelola pemerintahan yang baik

Dalam rangka mewujudkan tatakelola pemerintahan yang baik di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, maka arah kebijakan yang akan dilakukan adalah:

- a) Meningkatkan kualitas perencanaan yang cermat, akurat dan akuntabel
- b) Mendorong peningkatan akuntabilitas kinerja dalam pencapaian target pembangunan
- c) Mendorong perluasan bidang kerjasama dengan berbagai institusi baik dalam maupun luar negeri
- d) Meningkatkan kualitas pelaksanaan Reformasi Birokrasi untuk mendukung pencapaian kinerja yang optimal
- e) Meningkatkan pengelolaan data dan sistem informasi baik untuk kebutuhan internal maupun eksternal
- f) Meningkatkan kualitas kegiatan kehumasan untuk mendapatkan dukungan dari seluruh *stakeholders* dan *shareholders* dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi
- g) Meningkatkan kualitas produk hukum dan meningkatkan tatakerja organisasi yang efektif dan efisien
- h) Meningkatkan kualitas penyelenggaraan persidangan dalam berbagai level
- i) Meningkatkan pengelolaan tatausaha dan protokol untuk mendukung kegiatan pimpinan
- j) Meningkatkan pengelolaan keuangan yang bersih dan tertib administrasi
- k) Meningkatkan kualitas pengelolaan rumah tangga dan perlengkapan untuk memperlancar pelaksanaan tugas dan fungsi kementerian.

3.3 Kerangka Regulasi

Pengelolaan urusan pemerintahan di bidang kemaritiman mengacu pada sejumlah peraturan perundang-undangan. Saat ini terdapat sekurangnya 30 undang-undang dan ratusan peraturan pelaksanaan yang mengatur urusan ini.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman adalah Kementerian baru yang dibentuk dalam jajaran Kabinet Kerja. Urusan pemerintah yang berada di bawah koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman telah lama ada dan diatur dengan peraturan perundang-undangan yang ada. Beberapa Undang-Undang yang telah diterbitkan antara lain:

- A. Undang-Undang yang mengatur lingkungan laut dan/atau maritim:
 - 1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nation Convention on the Law of the Sea*;
 - 2) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia;
 - 3) Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014;
 - 4) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2009 tentang Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika;
 - 5) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
 - 6) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Informasi Geospasial;
 - 7) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

B. Undang-Undang yang mengatur pengelolaan sumber daya alam:

- 1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya;
- 2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1994 tentang Pengesahan *United Nations Convention On Biological Diversity* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Mengenai Keanekaragaman Hayati);
- 3) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1994 tentang Pengesahan *United Nations Framework Convention On Climate Change* (Konvensi Kerangka Kerja Perserikatan Bangsa-Bangsa Mengenai Perubahan Iklim);
- 4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi;
- 5) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009;
- 6) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2007 tentang Energi;
- 7) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara;
- 8) Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Paris Agreement To The United Nations Framework Convention On Climate Change* (Persetujuan Paris Atas Konvensi Kerangka Kerja Perserikatan Bangsa-Bangsa Mengenai Perubahan Iklim).

C. Undang-Undang yang mengatur Jasa Kemaritiman:

- 1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
- 3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- 4) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata.

D. Undang-Undang tentang Kewilayahan dan Tata Ruang:

- 1) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1961 tentang pengesahan *Convention on the Continental Shelf 1958, Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas 1958, Convention on the High Seas 1958*;
- 2) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1971 tentang Perjanjian Antara Republik Indonesia dan Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Selat Malaka;
- 3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia;
- 4) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia;
- 5) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
- 6) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional;
- 7) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2007 tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Sosialis Vietnam tentang Penetapan Batas Landas Kontinen, 2003 (*Agreement Between The Government Of The Republic Of Indonesia And The Government Of The Socialist Republic Of Vietnam Concerning The Delimitation of the Continental Shelf Boundary, 2003*);
- 8) Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara;
- 9) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2010 tentang Pengesahan Perjanjian Antara Republik Indonesia dan Republik Singapura Tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara di Bagian Barat

Selat Singapura, 2009 (*Treaty Between The Republic of Indonesia And The Republic of Singapore Relating to the Delimitation of The Territorial Seas of the Two Countries in The Western Part of the Strait of Singapore, 2009*);

- 10) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2017 tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Filipina Mengenai Penetapan Batas Zona Ekonomi Eksklusif, 2014 (*Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of the Philippines Concerning The Delimitation of the Exklusne Economic Zone Boundary, 2014*).

Regulasi ini merupakan perangkat lunak (*software*) yang akan menopang pelaksanaan pembangunan kemaritiman di Indonesia. Oleh karena itu, keberadaan regulasi yang lengkap dan saling menunjang sangat dibutuhkan dalam hal ini. Arah kebijakan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dalam bidang regulasi ini antara lain:

- a. melakukan reviu terhadap semua peraturan perundang-undangan yang terkait dengan bidang kemaritiman. Kegiatan ini dimaksudkan untuk:
 - 1) melakukan *lack analysis* terhadap kebutuhan peraturan perundang-undangan dalam pelaksanaan pembangunan kemaritiman;
 - 2) mengevaluasi adanya potensi tumpang-tindih pengaturan antar Undang-Undang yang telah ada.
- b. mengusulkan penyusunan peraturan perundang-undangan baru guna melengkapi kebutuhan dalam rangka pelaksanaan pembangunan kemaritiman sesuai kebutuhannya;
- c. melakukan harmonisasi peraturan perundang-undangan jika terdapat pengaturan yang tidak sinkron antar peraturan perundang-undangan berdasarkan reviu dan/atau kajian yang dilakukan dan mengusulkan rancangan peraturan perundang-undangan perubahannya;
- d. memantau tindak lanjut peraturan perundang-undangan, termasuk konvensi dan perjanjian internasional, di bidang kemaritiman.

3.4 Kerangka Kelembagaan

3.4.1 Kelembagaan Kementerian Koordinator

3.4.1.1 Kondisi Kelembagaan Saat Ini

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015 sebagaimana diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2018 dan ditindaklanjuti dengan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 1 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang diterbitkan pada tanggal 13 Maret Tahun 2015.

Berdasarkan dasar hukum tersebut di atas, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian urusan Kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang kemaritiman. Sehubungan dengan hal tersebut Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman menyelenggarakan fungsi:

- a. koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kemaritiman;

- b. pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kemaritiman;
- c. koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman;
- d. koordinasi dan sinkronisasi kebijakan penguatan negara maritim dan pengelolaan sumber daya maritim;
- e. koordinasi kebijakan pembangunan sarana dan prasarana kemaritiman;
- f. pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman;
- g. pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman; dan
- h. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Presiden.

Untuk menunjang pelaksanaan fungsi tersebut Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman didukung dengan 5 unit kerja eselon I dengan 4 Staf Ahli, dan 1 Inspektorat, yaitu:

- a. Sekretariat Kementerian Koordinator;
- b. Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim;
- c. Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa;
- d. Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur;
- e. Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Manusia, Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, dan Budaya Maritim;
- f. Staf Ahli Bidang Hukum Laut;
- g. Staf Ahli Bidang Sosio-Antropologi Maritim;
- h. Staf Ahli Bidang Ekonomi Maritim;
- i. Staf Ahli Bidang Manajemen Konektivitas; dan
- j. Inspektorat Kementerian Koordinator;

Dari seluruh unit kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman terdapat 140 jabatan struktural, terdiri dari 1 Sekretaris Kementerian Koordinator, 4 Deputy dan 4 Staf Ahli, 24 pejabat eselon II, 68 pejabat eselon III dan 39 pejabat eselon IV.

3.4.1.2 Kebutuhan Penataan Kelembagaan

Organisasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman memiliki tanggungjawab atau responsibilitas yang tinggi terhadap dinamika perubahan lingkungan dan tuntutan publik baik sebagai regulator maupun sebagai pemberi layanan. Oleh karena itu kegiatan penataan organisasi di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman harus dilakukan secara berkesinambungan dalam rangka mengantisipasi perubahan lingkungan agar struktur dan kultur organisasi pada setiap unit organisasi di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dapat mendukung terwujudnya tata kelola pemerintahan yang profesional, produktif, transformatif, serta kondusif bagi pertumbuhan kinerja di masyarakat.

Penataan organisasi di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman merupakan kegiatan strategis yang harus selalu dilakukan untuk membangun organisasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang responsif dan mampu beradaptasi dengan dinamika lingkungan, serta dapat memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat.

Pelaksanaan penataan organisasi di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut:

- a. aspek Penataan;
- b. aspek Pengorganisasian, Perubahan, Struktur dan Bagan, Nomenklatur;
- c. aspek Perumusan Tugas dan Fungsi;
- d. aspek Rentang Kendali (*Span of Control*).

3.4.1.3 Program Penataan Kelembagaan

Penataan kelembagaan dan/atau organisasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman secara garis besar dibagi dalam beberapa tahap sebagai berikut:

- a. tahap persiapan, mencakup pembentukan tim, identifikasi masalah, *aligning* penataan organisasi, reviu peraturan perundang-undangan, analisis lingkungan strategis, dan *benchmarking*;
- b. tahap perencanaan desain struktur organisasi, mencakup identifikasi kewenangan, identifikasi perumpunan, dan menentukan struktur organisasi;
- c. tahap formalisasi, yang mencakup proses penyusunan peraturan perundang-undangan sebagai sasaran diterapkannya desain penataan organisasi yang telah disusun;
- d. tahap pelaksanaan yang mencakup sosialisasi dan *handling turbulence*; dan
- e. tahap evaluasi, yang terdiri dari evaluasi penataan, evaluasi kinerja, evaluasi efisiensi relatif, dan kebutuhan penataan lebih lanjut.

3.4.2 Kelembagaan Kemaritiman Nasional

3.4.2.1 Kondisi Kelembagaan Kemaritiman Saat Ini

Merujuk pada Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Pasal 4, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman mengoordinasikan:

- a. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral;
- b. Kementerian Perhubungan;
- c. Kementerian Kelautan dan Perikanan;
- d. Kementerian Pariwisata; dan
- e. Instansi lain yang dianggap perlu.

Meskipun demikian, kegiatan kemaritiman tidak hanya terbatas pada 4 Kementerian di atas, tetapi menyebar lebih luas di hampir seluruh Kementerian/Lembaga. Menurut berbagai sumber urusan kemaritiman saat ini ditangani oleh lebih dari 14 Kementerian dan Lembaga Negara.

3.4.2.2 Urgensi Penataan Kelembagaan Maritim dan Kelautan Nasional

Penataan kelembagaan bukan suatu keharusan, tetapi suatu kebutuhan untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi penyelenggaraan urusan pemerintah. Banyaknya kementerian dan lembaga yang terlibat dalam urusan kemaritiman tidak serta merta berdampak positif pada efektifitas dan efisiensi pembangunan kemaritiman di Indonesia. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman harus mampu mendorong melalui koordinasi yang efektif untuk terjadinya sinergi di antara kementerian dan lembaga yang ada.

Fakta menunjukkan bahwa sejumlah urusan di bidang kemaritiman dikerjakan di sejumlah kementerian. Sebagai contoh, urusan patroli keamanan laut saat ini masih menjadi tugas di lebih dari 13 kementerian/lembaga sesuai mandat yang dimiliki masing-masing. Selanjutnya urusan penelitian dan pengembangan kelautan, setidaknya dikerjakan oleh lebih dari 10 kementerian

lembaga dan di sejumlah perguruan tinggi. Begitu pula urusan observasi maritim pada saat ini juga menjadi tugas di sejumlah kementerian dan lembaga.

Hal lain yang menjadi pertimbangan penataan kelembagaan maritim antara lain kewajiban menurut undang-undang. Sejumlah Konvensi Internasional dan undang-undang nasional mengamanatkan pembentukan lembaga tertentu untuk menangani urusan tertentu. Sebagai contoh, UNCLOS 82 mengamanatkan antara lain pembentukan lembaga riset kelautan nasional dan sejumlah kelembagaan lainnya. Namun demikian belum semua amanat Undang-Undang dimaksud dapat ditindaklanjuti. Kondisi ini tentu saja memerlukan upaya yang lebih keras untuk mengoordinasikan dan menyinergikannya. Oleh karena itu perlu dikaji lebih jauh untuk ditata ulang.

3.4.2.3 Arah Penataan Kelembagaan Maritim Indonesia

Penataan kelembagaan maritim nasional dilakukan bertahap dan terencana. Tahapan penataan lembaga kemaritiman nasional adalah sebagai berikut:

a. Pemetaan kelembagaan maritim dan kelautan.

Tahapan ini harus dilakukan di awal dari seluruh tahapan. Sasarannya adalah memetakan tugas, fungsi, sarana teknologi dan sumber daya manusia maritim yang ada di Indonesia. Dari kegiatan ini dapat diketahui adanya tumpang tindih dan ketidakersediaan kelembagaan yang dibutuhkan menurut peraturan perundang-undangan.

b. Kajian penataan dan pengembangan kelembagaan maritim dan kelautan.

Berdasarkan hasil pemetaan kelembagaan dilakukan kajian terpadu sesuai kebutuhan ideal kelembagaan maritim nasional. Kajian di sini harus bisa memberikan rekomendasi postur kelembagaan kemaritiman yang ideal yang memenuhi kriteria efisien, efektif dan menyeluruh. Efisien dalam arti harus mampu meminimalkan tumpang tindih tugas dan kewenangan antar lembaga. Efektif dalam arti harus mampu melaksanakan tugas-tugasnya dengan baik. Menyeluruh dalam arti semaksimal mungkin semua urusan kemaritiman tertangani.

c. Penataan kelembagaan maritim dan kelautan nasional.

Pelaksanaan penataan kelembagaan dilakukan dengan dengan penetapan peraturan perundangan sesuai tingkatannya. Pada periode ini dilakukan manajemen transisi dan manajemen perubahan.

3.5 Kerangka Kebijakan Strategis

Wawasan pembangunan kemaritiman di Indonesia telah berkembang pesat. Demikian pula dalam tataran kebijakan juga telah dirumuskan berbagai kebijakan yang mengarah kepada pembangunan kemaritiman. Namun demikian kebijakan ini perlu diterjemahkan dalam bentuk program kerja dengan indikator kinerja dan target yang lebih terukur.

Pada saat ini kegiatan pembangunan terkait kemaritiman terdapat di sejumlah kementerian/lembaga. Pemerintah telah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI). Terdapat 7 (tujuh) pilar kebijakan pembangunan kelautan dalam KKI ini. Ini merupakan langkah maju, meskipun dalam dokumen ini belum terlihat jelas target kinerja yang direncanakan. Begitu pula strategi pencapaian. Untuk itu Kebijakan Kelautan Indonesia di masa mendatang perlu diperkuat.

BAB 4
PROGRAM, KEGIATAN, DAN INDIKATOR KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN

4.1 Program Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

Kebijakan dan strategi sebagaimana diuraikan dalam Bab terdahulu selanjutnya dituangkan dalam Program Teknis dan Program Generik Koordinasi Pembangunan Kemaritiman sebagai berikut:

1. Program Teknis: Program Koordinasi Pengembangan Kebijakan Kemaritiman.
Program ini memayungi berbagai kegiatan-kegiatan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian pelaksanaan kebijakan yang dilaksanakan oleh unit kerja Deputi Bidang Koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.
2. Program Generik Kementerian dan Lembaga: Program Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.

Program ini memayungi kegiatan-kegiatan yang bersifat mendukung pelaksanaan Program Teknis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.

4.1.1 Nomenklatur Program dan Kegiatan di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

Tabel 4.1 Program dan Kegiatan

No	Program/Sub Program	Kegiatan
1.	Program Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	
		1. Penyelenggaraan pelayanan umum perkantoran serta dukungan manajemen dan tugas teknis lainnya 2. Penguatan dan Penataan Regulasi dan Kelembagaan, Kemaritiman Nasional. 3. Penyusunan Rencana, Program, Anggaran, Kerjasama, Akuntabilitas, Kinerja, dan Reformasi Birokrasi 4. Pengelolaan Informasi, Persidangan, Kehumasan, Administrasi Hukum dan Organisasi 5. Pengawasan Akuntabilitas Aparatur Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman
2.	Program Koordinasi Pengembangan Kebijakan Kemaritiman	
	A. Penyelenggaraan Koordinasi Kebijakan	6. Koordinasi Hukum dan Perjanjian Maritim 7. Koordinasi Keamanan dan Ketahanan Maritim 8. Koordinasi Delimitasi Zona Maritim

	Kedaulatan Maritim	<p>9. Koordinasi Navigasi dan Keselamatan Maritim</p> <p>10. Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim</p>
	B. Penyelenggaraan Koordinasi Kebijakan SDM, IPTEK, dan Budaya Maritim	<p>11. Koordinasi Pendidikan dan Pelatihan Maritim</p> <p>12. Koordinasi Pendayagunaan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Maritim</p> <p>13. Koordinasi Budaya, Seni dan Olah Raga Bahari</p> <p>14. Koordinasi Jejaring Inovasi Maritim</p> <p>15. Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Manusia, Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, dan Budaya Maritim</p>
	C. Penyelenggaraan Koordinasi Kebijakan Sumber Daya Alam dan Jasa	<p>16. Koordinasi Sumber Daya Hayati</p> <p>17. Koordinasi Sumber Daya Mineral Energi dan Nonkonvensional</p> <p>18. Koordinasi Jasa Kemaritiman</p> <p>19. Koordinasi Lingkungan dan Kebencanaan Maritim</p> <p>20. Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa</p>
	D. Penyelenggaraan Koordinasi Kebijakan Infrastruktur	<p>21. Koordinasi Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik</p> <p>22. Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi</p> <p>23. Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata</p> <p>24. Koordinasi Industri Penunjang Infrastruktur</p> <p>25. Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur</p>

4.2 Sasaran dan Indikator

4.2.1 Indikator Kinerja Utama

Tabel 4.2 Indikator Kinerja Utama

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Penanggung Jawab
Stakeholders Perspective		
1. Terwujudnya Indonesia Poros Maritim Dunia melalui pemerataan pembangunan dan peningkatan daya saing bangsa	• Pertumbuhan PDB Maritim	Seluruh Deputi
	• Peringkat <i>Logistic Performance Index</i>	
Customer Perspective		
2. Terwujudnya kedaulatan Indonesia	• % Inisiasi Gagasan Indonesia yang	

sebagai Negara Maritim yang berperan aktif di tingkat Regional dan Global	diterima di level Internasional	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim
	<ul style="list-style-type: none"> • % Penanganan Pelanggaran Kedaulatan Maritim 	
3. Meningkatnya nilai tambah sumberdaya kelautan dan jasa maritim secara berkelanjutan	<ul style="list-style-type: none"> • % Capaian Produksi Sumber Daya Kelautan 	Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ocean Health Index</i> 	
4. Terwujudnya percepatan pembangunan dan pemerataan infrastruktur poros maritim	<ul style="list-style-type: none"> • % Disparitas Investasi Infrastruktur Maritim Indonesia 	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur
	<ul style="list-style-type: none"> • % Biaya Logistik Nasional Terhadap PDB 	
5. Menguatnya jati diri Indonesia sebagai bangsa bahari yang inovatif, berkarakter dan berbudaya nusantara	<ul style="list-style-type: none"> • Nilai Indeks Inovasi (1-100) 	Deputi Bidang Koordinasi SDM, IPTEK, dan Budaya Maritim
	<ul style="list-style-type: none"> • Indeks Daya Saing Pariwisata 	
Internal Business Process		
6. Tersedianya rekomendasi kebijakan kemaritiman yang efektif	<ul style="list-style-type: none"> • % Rekomendasi kebijakan kemaritiman yang menjadi dasar penerbitan kebijakan para pemangku kepentingan 	Sekretariat Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman
	<ul style="list-style-type: none"> • % Efektivitas Hasil Pelaksanaan Pengendalian Kebijakan 	

4.2.2 Nomenklatur Program/Sub Program/Kegiatan/Output

Nomenklatur Program/Sub Program/Kegiatan/Output Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman sebagaimana pada Tabel 4.3.

Tabel 4.3 Program/Sub Program/Kegiatan/Output

Program/kegiatan		Sasaran	Output		Penanggung jawab
01	Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	Meningkatnya dukungan manajemen dan pelaksanaan tugas teknis lainnya serta fasilitasi koordinasi dan sinkronisasi penyusunan arah kebijakan bidang Kemaritiman di lingkup Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman			Sekretariat Kemenko Bidang Kemaritiman
5601	Penyelenggaraan pelayanan umum perkantoran serta dukungan manajemen dan tugas teknis lainnya	Terselenggara-nya operasional perkantoran yang efektif dan efisien, tata usaha dan protokol, administrasi dan pembinaan kepegawaian dan keuangan, rumah tangga dan perlengkapan, serta dukungan staf ahli	111	Jumlah Laporan Keuangan dan BMN	Biro Umum
			112	Jumlah Pelaksanaan Perbendaharaan	
			113	Jumlah Pengelolaan Aset BMN dan Perlengkapan	
			114	Jumlah Pelayanan Umum Kerumahtanggaan	
			115	Jumlah Perencanaan, Pembinaan, Manajemen dan Pengembangan Pegawai	
			116	Jumlah Pelayanan Ketatausahaan	
			117	Jumlah Pelayanan Protokoler	
5748	Penguatan dan Penataan Regulasi dan Kelembagaan Kemaritiman Nasional	Terwujudnya penguatan dan penataan regulasi dan kelembagaan kemaritiman nasional	121	Jumlah Rekomendasi Penguatan dan Penataan Regulasi Kemaritiman	
			122	Jumlah Rekomendasi Penguatan dan Penataan Kelembagaan Kemaritiman	
5602	Penyusunan Rencana, Program, Anggaran, Kerjasama, Akuntabilitas Kinerja, dan Reformasi Birokrasi	Terselenggara-nya perencanaan program dan anggaran, administrasi kerjasama, akuntabilitas kinerja, dan pengelolaan Reformasi Birokrasi	131	Jumlah Perencanaan Program dan Anggaran	Biro Perencanaan
			132	Jumlah Monitoring, Evaluasi, Pengendalian, dan Pelaporan	
			133	Jumlah Koordinasi dan administrasi kerjasama	
			134	Jumlah Pengelolaan Reformasi Birokrasi	
5603	Pengelolaan informasi, persidangan,	Terselenggaranya pengelolaan informasi, materi	141	Jumlah Penyusunan Peraturan perundang-	Biro Informasi dan Hukum

		kehumasan, administrasi hukum dan organisasi	persidangan, kehumasan, administrasi hukum dan organisasi		undangan dan Pembinaan Hukum	
				142	Jumlah Pertimbangan/opini Hukum dan Bantuan Hukum	
				143	Jumlah Penataan Organisasi dan Tatalaksana	
				144	Jumlah Pelaksanaan Kehumasan dan Pengelolaan Opini Publik	
				145	Jumlah Pelaksanaan Publikasi dan Perpustakaan	
				146	Jumlah Layanan Pengelolaan Data dan Informasi	
				147	Jumlah Layanan Penyelenggaraan Rapat dan Persidangan Menteri	
				148	Jumlah Bahan/ transkrip dan/atau Perumusan Hasil Rapat Koordinasi/persidangan Menteri	
	5604	Pengawasan Akuntabilitas Aparatur Kemenko Bidang Kemaritiman	Terselenggaranya pengawasan akuntabilitas aparatur Kemenko Bidang Kemaritiman	151	Laporan Audit, Evaluasi dan Reviu	Inspektorat
				152	Pembinaan, Pengawasan Internal dan Penjaminan Kualitas	
				153	Tindak Lanjut Laporan Hasil Pemeriksaan dan Pengaduan Masyarakat	

06	<i>Program Koordinasi Pengembangan Kebijakan Kemaritiman</i>	Terwujudnya sinergi antar sektor, tersedianya rekomendasi solusi atas permasalahan sektoral, serta termonitornya implementasi kebijakan di bidang kedaulatan maritim, sumber daya alam dan jasa, infrastruktur dan SDM, Iptek dan budaya maritim melalui koordinasi kebijakan yang efektif dan produktif.		Seluruh Deputi lingkup Kemenko Bidang Kemaritiman	
<i>0.6.1 Penyelenggaraan Koordinasi Kedaulatan Maritim</i>					
5605	Koordinasi Hukum dan Perjanjian Maritim	<i>Terlaksananya Koordinasi Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim</i>	111	Jumlah Formulasi Kebijakan Hukum dan Perjanjian Maritim	Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim
	112	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Hukum dan Perjanjian Maritim		Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	113	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	121	Jumlah Formulasi Kebijakan Keamanan dan Ketahanan Maritim	
	122	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Keamanan dan Ketahanan Maritim		Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	123	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	131	Jumlah Formulasi Kebijakan Delimitasi Zona Maritim	Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim
	132	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Delimitasi Zona Maritim		Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	133	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	141	Jumlah Formulasi Kebijakan Navigasi dan Keselamatan Maritim	
	142	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Navigasi			

					dan Keselamatan Maritim	
				143	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	5752	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan	Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim	151	Penyusunan Rencana, Program, dan Anggaran Koordinasi Kedaulatan Maritim	Sekretariat Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim
				152	Penyelenggaraan Ketatausahaan dan Pelaporan	
0.6.2	Penyelenggaraan Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa					
	5606	Koordinasi Sumber Daya Hayati	Terlaksananya Koordinasi Bidang Sumber Daya Hayati	211	Jumlah Formulasi Kebijakan Sumber Daya Hayati	Asisten Deputy Sumber daya Hayati
				212	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Sumber Daya Hayati	
				213	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	5753	Koordinasi Sumber Daya Mineral Energi dan Non Konvensional	Terlaksananya Koordinasi Bidang Sumber Daya Mineral, Energi, dan Non Konvensional	221	Jumlah Formulasi Kebijakan Sumber Daya Mineral, Energi, dan Non Konvensional	Asisten Deputy Sumber daya Mineral Energi dan
				222	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Sumber Daya Mineral, Energi, dan Non Konvensional	
				223	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	5754	Koordinasi Jasa Kemaritiman	Terlaksananya Koordinasi Bidang Jasa Kemaritiman	231	Jumlah Formulasi Kebijakan Jasa Kemaritiman	Asisten Deputy Jasa Kemaritiman
				232	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Jasa Kemaritiman	
				233	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	5755	Koordinasi Lingkungan dan Kebencanaan Maritim	Terlaksananya Koordinasi Bidang Lingkungan dan Kebencanaan Maritim	241	Jumlah Formulasi Kebijakan Lingkungan dan Kebencanaan Maritim	Asisten Deputy Lingkungan dan Kebencanaan Maritim
				242	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Lingkungan dan Kebencanaan Maritim	
				243	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	5756	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa	Terlaksananya Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa	251	Penyusunan Rencana, Program, dan Anggaran Koordinasi Kebijakan Sumber daya Alam dan Jasa	Sekretaris Deputy Bidang Koordinasi Sumber daya Alam dan Jasa
				252	Penyelenggaraan Ketatausahaan dan Pelaporan	
0.6.3	Penyelenggaraan Koordinasi Kebijakan Infrastruktur					
	5607	Koordinasi Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik	Terlaksananya Koordinasi Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik	311	Jumlah Formulasi Kebijakan Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik	Asisten Deputy Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik

				312	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik	
				313	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	5758	Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi	Terlaksananya Koordinasi Bidang Infrastruktur Pertambangan dan Energi	321	Jumlah Formulasi Kebijakan Infrastruktur Pertambangan dan Energi	Asisten Deputi Infrastruktur Pertambangan dan Energi
				322	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Infrastruktur Pertambangan dan Energi	
				323	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	5759	Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata	Terlaksananya Koordinasi Bidang Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata	331	Jumlah Formulasi Kebijakan Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata	Asisten Deputi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata
				332	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata	
				333	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	5760	Koordinasi Industri Penunjang Infrastruktur	Terlaksananya Koordinasi Bidang Industri Penunjang Infrastruktur	341	Jumlah Formulasi Kebijakan Industri Penunjang Infrastruktur	Asisten Deputi Industri Penunjang Infrastruktur
				342	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Industri Penunjang Infrastruktur	
				343	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
	5761	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur	Terselenggaranya Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur	351	Penyusunan Rencana, Program, dan Anggaran Kebijakan Infrastruktur	Sekretaris Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur
				352	Penyelenggaraan Ketatausahaan dan Pelaporan	
0.6.4	Penyelenggaraan Koordinasi Kebijakan SDM, IPTEK, dan Budaya Maritim					
	5608	Terlaksananya Koordinasi Pendidikan dan Pelatihan Maritim	Terlaksananya Koordinasi Bidang Pendidikan dan Pelatihan Maritim	411	Jumlah Formulasi Kebijakan Pendidikan dan Pelatihan Maritim	Asisten Deputi Pendidikan dan Pelatihan Maritim
				412	Fasilitasi Rapat dan Koordinasi	
				413	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Pendidikan dan Pelatihan Maritim	
				414	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	

5762	Koordinasi Pendayagunaan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Maritim	Terlaksananya Koordinasi Bidang Pendayagunaan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Maritim	421	Jumlah Formulasi Kebijakan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Maritim	Asisten Deputi Pendayagunaan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Maritim
			422	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Maritim	
			423	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
5763	Koordinasi Budaya, Seni dan Olah Raga Bahar	Terlaksananya Koordinasi Bidang Seni dan Olahraga Bahari	431	Jumlah Formulasi Kebijakan Seni dan Olahraga Bahari	Asisten Deputi Budaya, Seni dan Olah Raga Bahari
			432	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Seni dan Olahraga Bahari	
			433	Jumlah penyelesaian tugas lainnya	
5764	Koordinasi Jejaring Inovasi Maritim	Terlaksananya Koordinasi Bidang Jejaring Inovasi Maritim	441	Jumlah Formulasi Kebijakan Jejaring Inovasi Maritim	Asisten Deputi Jejaring Inovasi Maritim
			442	Jumlah Rekomendasi Tindak Lanjut Jejaring Inovasi Maritim	
			443	Jumlah Penyelesaian Tugas Lainnya	
0.6.4-5	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi SDM, IPTEK dan Budaya Maritim	Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi SDM, IPTEK dan Budaya Maritim	451	Penyusunan Rencana, Program, dan Anggaran SDM, Iptek, dan Budaya Maritim	Sekretaris Deputi Bidang Koordinasi SDM, IPTEK dan Budaya Maritim
			452	Penyelenggaraan Ketatausahaan dan Pelaporan	

MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN
REPUBLIK INDONESIA,

Ttd

LUHUT B. PANDJAITAN

Salinan sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN RI
Kepala Biro Informasi dan Hukum,



Latief Nurbana
NIP. 19620607 198711 1 001