

PENYUSUNAN KERANGKA RENCANA AKSI PEMBANGUNAN KEMARITIMAN

ABSTRAK

Sektor Kemaritiman dan kelautan merupakan salah satu prioritas di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Pembangunan sektor kemaritiman dan kelautan ini mencakup aspek yang sangat luas dan komprehensif, sehingga dalam implementasinya membutuhkan adanya sinergi lintas pelaku dan keterkaitan antar program yang kuat. Target-target besar yang telah dicanangkan untuk dapat dicapai pada akhir tahun 2019 membutuhkan langkah yang sungguh-sungguh; kegiatan yang jelas dan terarah; dan penentuan indikator yang terukur. Kajian ini bertujuan untuk membuat pemetaan program prioritas dan kegiatan prioritas terkait sektor kemaritiman dan kelautan; mengidentifikasi pemangku kepentingan (stakeholders) yang terkait didalamnya; menganalisis dan mengembangkan indikator pembangunan kemaritiman yang tepat; menyusun kerangka rencana aksi yang komprehensif, memenuhi kaidah holistik, integratif, tematik (HIT). Metodologi kajian dilakukan melalui penggunaan sumberdata primer dan sekunder, yang berasal dari diskusi terfokus, kunjungan lapang, dan studi literatur. Data yang diperoleh selanjutnya dianalisa secara mendalam. Hasil yang diperoleh mencakup uraian deskriptif mengenai tantangan terkini di sektor kemaritiman; pengelompokan program; serta bagaimana membangun interaksi lintas sektor dan antar programnya. Kajian ini menguraikan pengelompokan pembangunan kemaritiman dan kelautan kedalam 5 (lima) klaster program prioritas, yaitu: (1) Batas Maritim Ruang Laut, Diplomasi Maritim; (2) Industri Maritim dan Konektivitas Laut; (3) Industri Sumber Daya Alam Dan Jasa Kelautan Serta Pengelolaan Lingkungan Laut; (4) Pertahanan Dan Keamanan Laut; dan (5) Budaya Bahari. Selanjutnya, untuk mencapai target-target besar pembangunan kemaritiman maka disusun kerangka rencana aksi yang dapat dijadikans sebagai rujukan bersama antar segenap pelaku pembangunan kemaritiman baik dipusat maupun di daerah.

Kata kunci: kemaritiman, program nasional, rencana aksi

PENYUSUNAN KERANGKA RENCANA AKSI PEMBANGUNAN KEMARITIMAN

1. Latar Belakang

Visi Indonesia menuju negara maritim yang kuat merupakan pilihan strategis bangsa ke depan. Penentuan visi sebagai negara maritim tentunya didasari oleh beberapa faktor, diantaranya adalah sejarah kebaharian yang sangat kuat di era kerajaan nusantara dimasa lampau; posisi geostrategis Indonesia yang memiliki beragam keunggulan dari perspektif geo-politis dan geo-ekonomi; dan ketersediaan sumberdaya kelautan dan maritim didalam laut Indonesia yang sangat melimpah. Unsur-unsur tersebut sudah barang akan berkontribusi positif terhadap perwujudan Indonesia untuk menjadi negara maritim yang kuat, apabila dan hanya jika mampu dikelola dan didayagunakan secara optimal dan berkelanjutan.

Pembangunan kemaritiman dan kelautan Indonesia selama ini belum dilaksanakan secara terpadu, masih sektoral *oriented*, dan *fragmented*, sehingga mengakibatkan sering terjadinya tumpang tindih dalam pelaksanaan dan pengelolannya. Hal ini diakibatkan karena belum adanya *grand design* pembangunan bidang kemaritiman dan kelautan Indonesia yang melibatkan peran semua *stakeholders* secara rinci dan terpadu. Pembangunan kemaritiman cenderung ditafsirkan berbeda-beda oleh pemangku kepentingan yang berlainan. Akibatnya, adanya kepentingan yang tidak sama seringkali menyebabkan timbulnya inefisiensi proses pembangunan. Sebagai contoh --secara vertikal-- masih adanya penafsiran yang belum seragam terkait bagaimana peran pusat dan daerah dalam membangun aspek maritim. Secara horizontal, adanya konflik antar sektor terkait pemanfaatan ruang maritim dan laut masih banyak ditemukan di berbagai tempat. Oleh karena itu, untuk mengoptimalkan pemanfaatan sumberdaya laut dan maritim yang dimiliki guna mengakselerasi pembangunan nasional, maka diperlukan adanya kerangka rencana aksi yang sinergis satu sama lain. Keterlibatan segenap pihak secara horizontal maupun vertikal akan sangat dibutuhkan dalam sebuah kerangka kerja yang holistik dan integratif. Pembagian dan pengelolaan peran yang melibatkan segenap aktor pelaku pembangunan kemaritiman baik pemerintah, swasta, akademisi, masyarakat sipil perlu dirancang secara seksama menuju Indonesia sebagai kekuatan maritim baru.

2. Tujuan

Tujuan :

Kajian ini bertujuan memetakan program prioritas kemaritiman secara komprehensif; menyusun kerangka rencana aksi pembangunan kemaritiman yang terpadu, memenuhi kaidah holistik, integratif, tematik (HIT)

Sasaran (Output) :

- a. Terpetakannya kondisi, tantangan, program dan kegiatan prioritas terkait sektor kemaritiman secara menyeluruh disertai dengan pembagian peran pelaku yang terlibat didalamnya;
- b. Tersusunnya Kerangka Rencana Aksi yang komprehensif untuk pembangunan kemaritiman dan kelautan disertai dengan indikator yang terukur untuk dicapai pada waktu tertentu.

Manfaat :

Kajian ini bermanfaat untuk dijadikan sebagai masukan (*input*) bagi penyusunan Rencana Aksi pembangunan kemaritiman yang bisa dirujuk oleh semua pelaku pembangunan kemaritiman; sekaligus menjadi langkah terpadu dan penguat komitmen bersama dalam mewujudkan Indonesia sebagai kekuatan maritim baru.

Ruang lingkup :

Ruang lingkup kajian ini mencakup : (a) pembangunan kemaritiman dan kelautan dalam konteks pembangunan Nasional; (b) kondisi dan tantangan pembangunan kemaritiman dan kelautan; (c) skematik program dan kegiatan prioritas kemaritiman; (d) rekomendasi kerangka rencana aksi pembangunan kemaritiman.

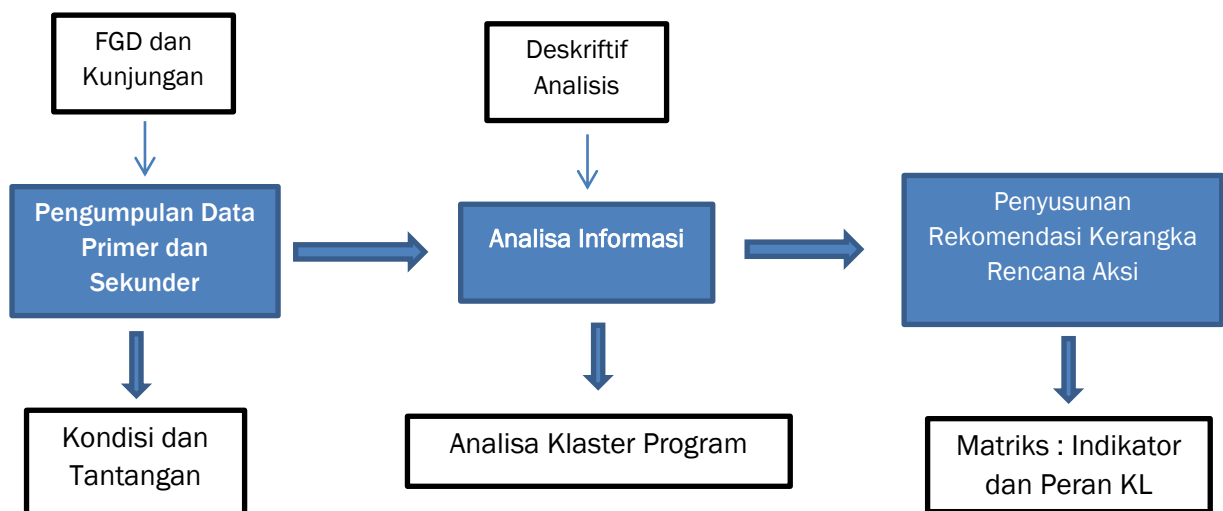
3. Metodologi**3.1. Data**

Jenis dan sumber data yang digunakan dalam kajian ini berupa data primer dan data sekunder, yang bersumber dari kunjungan dan diskusi. Data primer diperoleh melalui kunjungan ke lokasi tertentu sekaligus melakukan diskusi untuk memperoleh informasi lapangan. Disamping itu, dilakukan juga *focus group discussion* dengan para pakar, perwakilan K/L, dan akademisi untuk membahas topik-topik secara tematik dan mendalam. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari *literature review* dan *desk study* untuk memperkaya data yang telah dikumpulkan. Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui penelusuran terhadap berbagai dokumen, peraturan serta kebijakan yang terkait bidang kemaritiman.

3.2. Metodologi Pelaksanaan Kajian

Pengumpulan data primer dan sekunder melalui FGD dan kunjungan lapang. Selanjutnya dilakukan analisa mendalam terhadap data dan informasi yang terkumpul. Analisis deskriptif digunakan untuk melihat kondisi pembangunan kemaritiman dan kelautan yang terjadi saat ini. Hal-hal yang dilakukan meliputi pemetaan kondisi dan kinerja semua sektor terkait; isu utama dan persoalan yang dihadapi; dan analisa langkah strategis yang diperlukan, untuk mencapai target tertentu sesuai dengan RPJM 2015-2019. Selanjutnya disusun pengelompokan kluster program kemaritiman. Langkah terakhir adalah dilakukan penyusunan matriks Kerangka Rencana Aksi Kemaritiman

Gambar 1. Skema Penulisan Kajian



4. Hasil Kajian dan Analisis

Langkah awal untuk mengembalikan kejayaan bangsa maritim dimulai dengan Deklarasi Djuanda pada tahun 1957, dimana dinyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, laut di antara dan laut di dalam Kepulauan Indonesia, menjadi satu kesatuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Deklarasi tersebut menegaskan: (1) Bahwa Indonesia menyatakan sebagai negara kepulauan yang mempunyai corak tersendiri; (2) Bahwa sejak dahulu kala, kepulauan Nusantara ini sudah merupakan satu kesatuan.

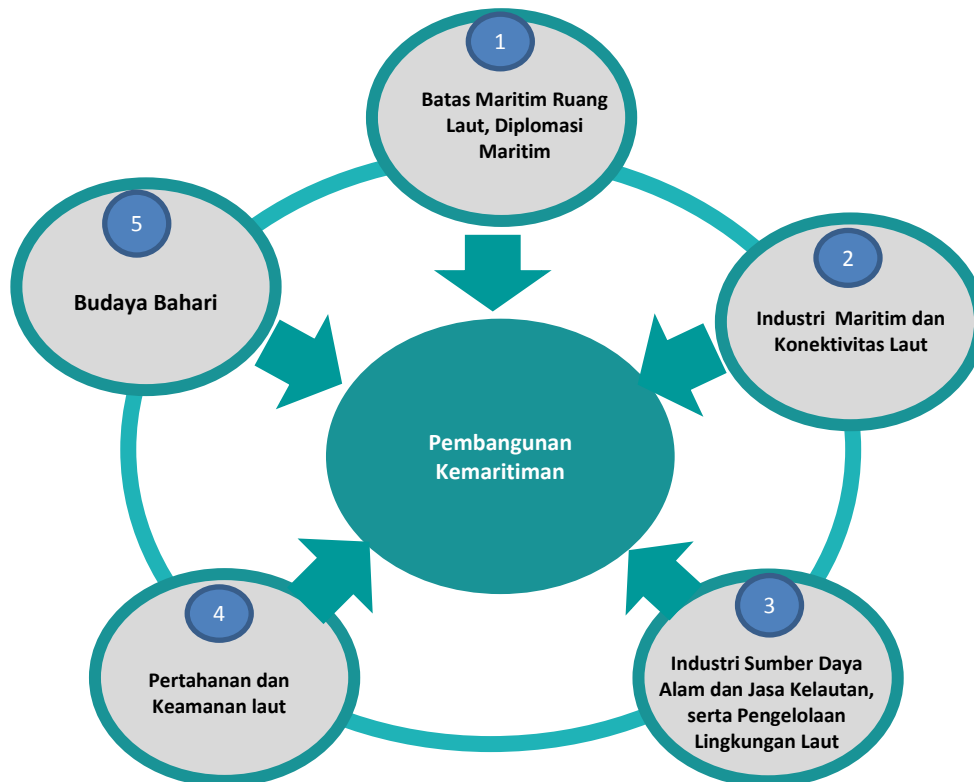
Setelah melalui perjuangan panjang, Deklarasi Djuanda akhirnya diterima dan ditetapkan dalam Konvensi Hukum Laut PBB (*UNCLOS-United Nations Convention on the Law of the Sea*) ke-3 tahun 1982. Melalui Konvensi Hukum Laut, Indonesia berhasil menambah luas yurisdiksi wilayah laut menjadi sekitar 5,8 juta km², termasuk Zona Ekonomi Eksklusif. Luas laut yang mencapai 70 % dari luas wilayah nasional ini meliputi panjang pantai sekitar 95.181 Km dan jumlah pulau 17.504 (DEKIN 2009). Selanjutnya, Indonesia meratifikasi melalui UU No. 17 tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS 1982, dengan menegaskan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan. Istilah negara kepulauan juga masuk dalam amandemen UUD RI. Negara Kepulauan RI dianugrahi wilayah yang secara geografis berada pada posisi silang antar dua benua dan dua samudera yang menjadi alur laut utama untuk perdagangan dunia. Dengan telah diratifikasinya *Law of The Sea Convention* (LOSC) 1982 oleh negara-negara di dunia, maka Indonesia secara resmi diakui sebagai negara kepulauan yang memiliki posisi geostrategis baik secara geopolitik maupun geoekonomi dalam konteks regional dan global. Selanjutnya, sejalan dengan tekad untuk mewujudkan bangsa Indonesia sebagai negara maritim, Presiden RI ke-7 Joko Widodo mengungkapkan visi kemaritiman yang akan dibangun melalui pengembangan 5 Pilar Poros Maritim, yang disampaikan pada momentum *East Asian Summit tahun 2014* yaitu mencakup¹:

Untuk mewujudkan visi kemaritiman dan kelautan nasional dalam program-program pembangunan yang konkrit, maka Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019 yang telah disahkan melalui Perpres No.2/2015, secara tegas mengelaborasi target-target besar Program Pembangunan Kemaritiman dan Kelautan. Pelbagai program kemaritiman diuraikan dalam beberapa agenda pembangunan. Salah satu Agenda Pembangunan Nasional sebagai perwujudan Nawacita ke-7 adalah “Mewujudkan Kemandirian Ekonomi dengan Menggerakkan Sektor-Sektor Strategis Ekonomi Domestik” yang didalamnya terdapat prioritas Pengembangan Ekonomi Maritim dan Kelautan yang mengamankan pentingnya pemanfaatan sumberdaya kelautan secara optimal dan berkelanjutan, pengembangan tol laut, pengelolaan lingkungan laut dan pengembangan SDM dan Iptek kelautan yang berkualitas. Selain itu, RPJMpun menegaskan bahwa diperlukan percepatan pembangunan kelautan untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim dunia. Untuk itu RPJM mengamankan penyusunan **Rencana Aksi Pembangunan Kelautan dan Maritim** untuk penguasaan dan pengelolaan sumber daya kelautan dan maritim bagi kesejahteraan rakyat, sebagai bagian dari upaya memperkuat jatidiri sebagai negara maritim (Nawacita ke-1).

¹ Pertama : Membangun budaya maritim Indonesia.
 Kedua : Menjaga laut dan sumberdaya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
 Ketiga : Memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim
 Keempat : Diplomasi maritim,
 Kelima : membangun kekuatan pertahanan maritim..

Secara tinjauan akademis, pilar pembangunan kemaritiman dan kelautan mencakup aspek Budaya Kelautan (*Ocean Culture*), Tata Kelola Kelautan (*Ocean Governance*), Keamanan Maritim (*Maritime Security*), Ekonomi Kelautan (*Ocean Economic*), Lingkungan Laut (*Marine Environment*). Lingkup pembangunan kemaritiman dan kelautan yang luas ini mencakup aspek nonfisik dan fisik. Aspek non fisik diantaranya terkait dengan pembangunan budaya bahari dan tata kelola laut. Sedangkan pembangunan fisik mencakup aspek ekonomi kelautan, lingkungan laut dan keamanan laut. Keduanya aspek tersebut perlu dikembangkan secara bersama sehingga esensi pembangunan kemaritiman bisa terwujud secara holistik.

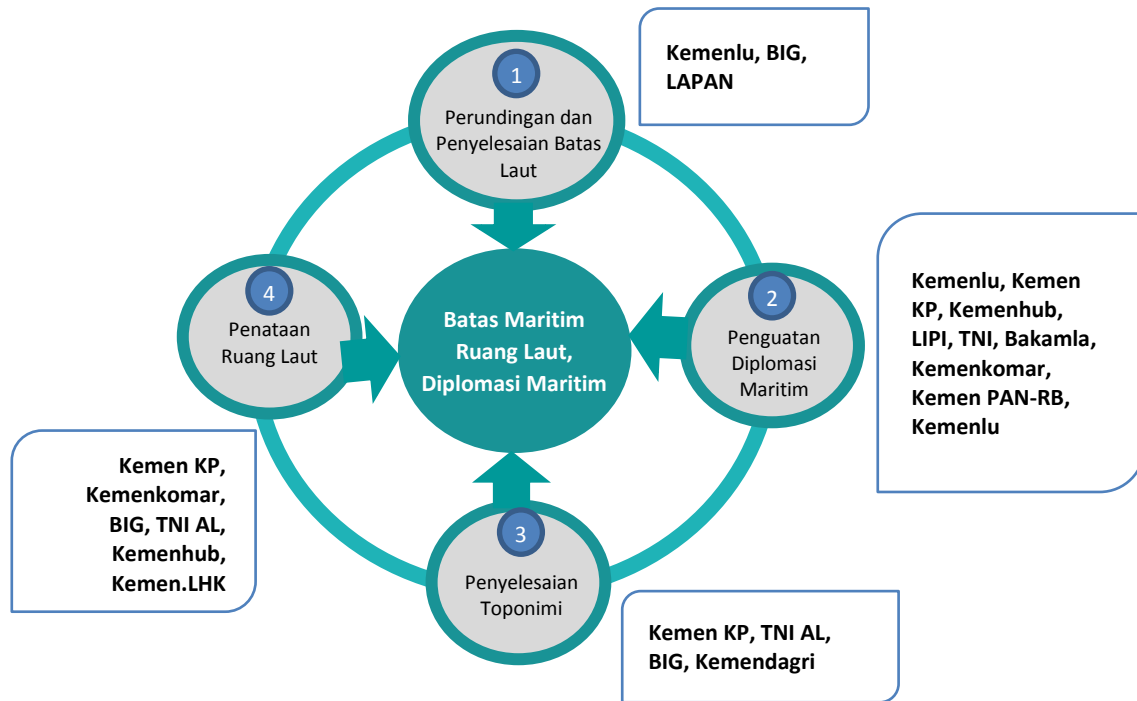
Secara konseptual Pembangunan Kemaritiman mencakup aspek yang sangat luas dan kompleks yang saling terkait satu aspek dengan yang lain. Secara skematik pembangunan kemaritiman ini dibagi kedalam 5 (lima) kluster program prioritas, yaitu: (1) Batas Maritim Ruang Laut, Diplomasi Maritim; (2) Industri Maritim dan Konektivitas Laut; (3) Industri Sumber Daya Alam Dan Jasa Kelautan Serta Pengelolaan Lingkungan Laut; (4) Pertahanan Dan Keamanan Laut; dan (5) Budaya Bahari; sebagaimana dibawah ini



Gambar 2. Skematik Program Pembangunan Kemaritiman

Klaster Program Batas Maritim, Ruang Laut dan Diplomasi Maritim

Klaster Program Batas Maritim Ruang Laut, Diplomasi Maritim terdiri dari 4 (empat) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Perundingan dan Penyelesaian Batas Laut; (2) Penguatan Diplomasi Maritim; (3) Penyelesaian Toponimi; dan (4) Penataan Ruang Laut.



Gambar 3. Skematik Program Batas Maritim, Ruang Laut dan Diplomasi Maritim

Isu dan Kondisi Saat ini

1. Perundingan dan Penyelesaian Batas Laut

Penentuan batas yurisdiksi wilayah laut merupakan bagian penting dalam kaitan penegakan kedaulatan wilayah laut Indonesia. Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki laut yang berbatasan langsung dengan 10 negara tetangga India, Thailand, Vietnam, Malaysia, Singapura, Filipina, Republik Palau, Papua New Guinea, Australia, dan Timor Leste. Batas laut ini melingkupi batas laut di ZEE, Landas Kontinen dan Zone Tambahan. Penetapan batas maritim sangat dibutuhkan untuk memperoleh kepastian hukum yang dapat mendukung berbagai kegiatan kelautan, seperti penegakan kedaulatan dan hukum di laut, perikanan, wisata bahari, eksplorasi lepas pantai (*off shore*), transportasi laut dan lainnya. Adapun batas-batas maritim Republik Indonesia dengan negara tetangga, mencakup Batas Laut Wilayah (*Territorial Sea*), batas perairan ZEE, batas Dasar Laut atau Landas Kontinen. Belum selesainya penentuan batas maritim antara pemerintah Indonesia dengan negara tetangga dapat membuat daerah perbatasan laut menjadi rawan konflik. Saat ini baru Papua New Guinea yang telah selesai penetapan batas lautnya.

2. Penguatan Diplomasi Maritim

Diplomasi maritim memainkan peran penting dalam hubungan antarbangsa, khususnya dalam persinggungan krusial tarik-menarik kepentingan kedaulatan nasional dan persoalan yuridiksi hukum internasional di lautan. Dengan luas laut 5,8 juta km² dan kekayaan yang berlimpah, Indonesia bisa menjadi aktor dalam menata kerja sama ekonomi, perdagangan global melalui laut. Berdasarkan letak geostrategis dan geopolitis, Indonesia perlu memiliki posisi tawar yang kuat dan memainkan politik diplomasi yang bebas aktif ditengah percaturan regional dan global. Model *smart diplomacy* merupakan pendekatan yang tepat yang perlu dikembangkan dalam kerangka kerjasama maritim di kawasan. Unsur penting saat melakukan diplomasi maritim untuk masalah perbatasan

maritim adalah dengan memperhatikan aspek hukum internasional dan hukum nasional serta mempertimbangkan *national interest* sebagai tujuan utamanya. Isu tentang kelautan dan kemaritiman telah menjadi tren pembahasan dalam berbagai forum kerja sama bilateral, regional dan internasional. Belum terbentuknya kesepahaman yang sama antarnegara terhadap implementasi *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang memuat hak dan kewajiban dalam mengelola sumber daya kelautan, menjadi suatu isu lainnya yang perlu segera diselesaikan. Saat ini Indonesia memiliki peran strategis sebagai ketua *Indian Ocean Rim Association* (IORA) yang merupakan perkumpulan negara-negara di kawasan Samudera Hindia.

3. Penyelesaian Toponimi

Toponimi pulau merupakan kebutuhan untuk mendapat pengakuan dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) terhadap eksistensi pulau yang dimiliki oleh sebuah negara. Toponimi ini mencakup penamaan dan posisi geografis di muka bumi. Setiap negara berhak menerbitkan dan melaporkan daftar pulau tersebut kepada dunia internasional, sebagai salah satu bukti daftar inventaris kondisi geografi wilayah kedaulatan negara. Indonesia mengklaim sebanyak 17.504 buah pulau yang terdapat diseluruh wilayah kedaulatan negara. Dari jumlah tersebut sebanyak 13.466 telah selesai toponiminya, sisanya sebanyak 4.038 masih memerlukan proses penyelesaian verifikasi dan validasi. Sampai dengan tahun 2015 telah dilakukan tambahan validasi pulau sebanyak 1.399 pulau, namun hanya 375 pulau yang telah dilakukan verifikasi. Hasil penamaan atau toponimi tersebut akan langsung didaftarkan pada sidang PBB tentang Standardisasi Nama Geografis (*United Nations Conference on Standardization of Geographical Names/UNCSSGN*).

4. Penataan Ruang Laut

Penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang. Tujuan disusunnya penataan ruang kelautan nasional, diantaranya adalah: (1) mempersiapkan dukungan bagi pengembangan kegiatan sumberdaya alam pesisir dan laut serta fungsi perlindungan lingkungan; (2) mempersiapkan wilayah pesisir dan laut untuk berperan dalam perkembangan global yang memberikan manfaat sebesar besarnya bagi kepentingan nasional; (3) membantu mengurangi kesenjangan perkembangan antar bagian wilayah nasional sesuai potensi dan daya dukung lingkungan serta membantu peningkatan kesejahteraan masyarakat terutama masyarakat marjinal di wilayah pesisir dan pulau - pulau kecil; (4) memperkuat akses antarbagian wilayah nasional sebagai negara kesatuan serta memperkuat kesatuan wilayah nasional melalui kawasan perbatasan dengan negara lain; serta (5) mempertahankan dan meningkatkan kelestarian lingkungan pesisir dan laut.

Strategi Implementasi

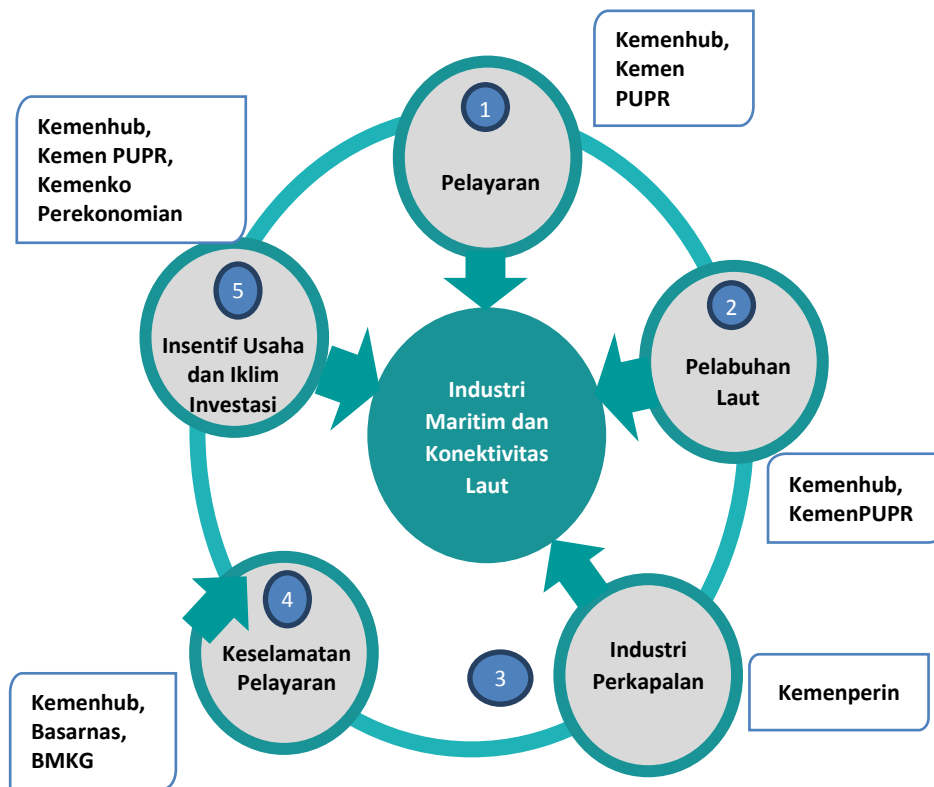
Strategi yang dilakukan mencakup : (1) Percepatan Penyelesaian Batas Maritim Indonesia Dengan Negara Tetangga; (2) Percepatan Submisi Penetapan Ekstensi Landas Kontinen Sesuai dengan Hukum Internasional; (3) Peningkatan Kepemimpinan Di dalam Berbagai Kerjasama Bidang Kelautan Pada Tingkat Bilateral, Regional dan Multilateral; (4) Peningkatan Peran Aktif Dalam Upaya Menciptakan Dan Menjaga Perdamaian Dan Keamanan Dunia Melalui Bidang Kelautan; (5) Kepemimpinan atau Peran Aktif Dalam Penyusunan Berbagai Norma Internasional Bidang Kelautan; (6) Peningkatan penempatan WNI di Berbagai Organisasi Internasional Bidang Kelautan; (7) Pembakuan Nama Pulau; (8) Penciptaan Keterpaduan Lintas Program Antar Sektor Di Wilayah Laut; (9) Percepatan Penetapan Rencana Tata Ruang Laut Nasional;

(10) Percepatan Penetapan Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil; (11) Percepatan Penyelesaian Rencana Zonasi Kawasan Strategis Nasional, RZ Kawasan Strategis Nasional Tertentu, dan RZ Kawasan Antar Wilayah; (12) Penyediaan Data Informasi Geospasial Dasar dan Informasi Geospasial Tematik Terpadu Dalam Kerangka Kebijakan Satu Peta; (13) Penyederhanaan Perizinan Pemanfaatan Ruang Laut; (14) Penguatan Pengelolaan Wilayah DAS, Pesisir Laut, dan Pulau-Pulau Kecil Melalui Manajemen Terpadu dan Berkelanjutan.

Secara rinci, Rencana Aksi yang akan dilakukan terkait Program Batas Maritim, Ruang Laut dan Diplomasi Maritim, beserta uraian indikator dan K/L pelaksanaannya dapat dilihat di buku laporan lengkap.

Klaster Program Industri Maritim dan Konektivitas Laut

Klaster Program Prioritas Industri Maritim dan Konektivitas Laut terdiri dari 5 (lima) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Pelayaran; (2) Pelabuhan Laut; (3) Industri Perkapalan; (4) Keselamatan Pelayaran; dan (5) Insentif Usaha dan Iklim Investasi.



Gambar 4. Skematik Program Industri Maritim dan Konektivitas Laut

Isu dan Kondisi Saat ini

Konektivitas laut yang handal merupakan kebutuhan, mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas, sehingga konektivitas laut harus mampu menghubungkan titik-titik penting dari Sabang sampai Merauke. Untuk itu, konektivitas laut perlu didukung oleh penguatan infrastruktur dan industri maritim yang mencakup industri galangan kapal dan komponen perkapalan, pelabuhan dan jasa maritim dan industri pelayaran.

Program pembangunan konektivitas maritim (tol laut) salah satunya dilatarbelakangi upaya untuk mengurangi disparitas regional Barat Timur, yang telah mengakibatkan terjadinya ketimpangan pertumbuhan ekonomi, gap infrastruktur dan lainnya. Tol laut diharapkan menjadi solusi untuk memperlancar arus pertukaran komoditas antara Barat dan Timur, meningkatkan mobilitas masyarakat, dan pemerataan pembangunan ekonomi. Hal tersebut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di wilayah Indonesia bagian barat dengan bagian timur yang ditunjukkan oleh ketimpangan sebaran kontribusi PDB antarwilayah yang cukup tinggi. Pada tahun 2013, kontribusi PDB Sumatera mencapai 23,88 %, Jawa mencapai 57,86 %, Bali-Nusa Tenggara mencapai 2,55 %, Kalimantan mencapai 8,93 %, Sulawesi mencapai 4,61 % dan Papua mencapai 2,33 %. Implementasi konsep Tol Laut diantaranya bertujuan untuk meningkatkan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, penurunan *dwelling time* sebagai penghambat utama kinerja pelabuhan nasional, serta peningkatan peran transportasi laut Indonesia yang saat ini baru mencapai 4% dari seluruh transportasi Indonesia. Sehingga dalam jangka panjang, diharapkan implementasi Tol Laut berdampak terhadap terciptanya keunggulan kompetitif bangsa, terciptanya perkuatan industri nasional di seluruh *hinterland* pelabuhan strategis, pemerataan nasional dan disparitas harga yang rendah.

1. Pelayaran

Saat ini transportasi angkutan laut domestik masih terpusat melayani wilayah yang memiliki aktivitas ekonomi tinggi yaitu di wilayah Barat Indonesia meskipun karakteristik kepulauan di wilayah Timur Indonesia telah menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung aktivitas pergerakannya saat ini. Hal ini karena jumlah muatan barang yang tidak berimbang dari wilayah timur Indonesia dibandingkan dengan dari wilayah barat Indonesia.

Potensi ekonomi perhubungan laut diperkirakan mencapai USD 25 miliar/tahun, di mana Indonesia memiliki tiga jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang dilalui lebih dari 45% total barang dan komoditas perdagangan antarbangsa di dunia dengan nilai sekitar USD 1.500 triliun/tahun yang diangkut oleh kapal-kapal niaga melalui laut Indonesia terutama jalur ALKI I (Selat Malaka; Selat Sunda dan Selat Karimata); ALKI II (Selat Lombok dan Selat Makassar); serta ALKI III (Selat Timor, Laut Banda, dan Laut Maluku). Namun demikian, potensi ini belum dimanfaatkan secara signifikan oleh pelabuhan-pelabuhan di sepanjang lokasi ALKI. Selain itu, penggunaan armada niaga nasional untuk angkutan ekspor dan impor juga masih rendah.

Selanjutnya, kinerja logistik nasional Indonesia masih tergolong rendah dan belum optimal, hal tersebut menunjuk kepada Indeks Kinerja Logistik Global (*Logistic Performance Index/LPI*) yang dikeluarkan oleh *Worldbank* yang pada tahun 2014. Berdasarkan peringkat *Logistic Performance Index*, Indonesia menduduki peringkat ke-53 dari 160 negara yang disurvei Biaya logistik di Indonesia yang tinggi, mencapai 24% dari PDB, menyebabkan rendahnya kompetensi Indonesia secara umum.

2. Pelabuhan Laut

Pembangunan jaringan pelabuhan strategis yang siap menampung kapal-kapal ukuran besar merupakan salah satu kebutuhan yang perlu segera dipenuhi. Sebaran pelabuhan tersebut akan dihubungkan oleh jaringan pelayaran yang dapat mencakup segenap wilayah tanah air. Dalam RPJMN 2015-2019, direncanakan pengembangan dan pembangunan 24 pelabuhan strategis yang terintegrasi dalam konsep tol laut. 24 pelabuhan tersebut adalah pelabuhan Banda Aceh, Belawan, Kuala Tanjung, Dumai, Batam, Padang, Pangkal Pinang, Pelabuhan Panjang, Tanjung Priok, Cilacap, Tanjung Perak, Lombok, Kupang, Pontianak, Palangkaraya, Banjarmasin, Maloy, Makassar, Bitung, Halmahera, Ambon, Sorong, Merauke, dan Jayapura.

Idealnya, beberapa pelabuhan harus mampu dilalui kapal-kapal besar berbobot 3.000-10.000 TEUs. Sementara rata-rata pelabuhan yang tersedia hanya memiliki kedalaman 9 -12 meter, sehingga hanya dapat disinggahi kapal dengan bobot maksimal 1.100 TEUs. Secara umum, tantangan utama pengembangan infrastruktur konektivitas maritim adalah terkait kesenjangan ketersediaan muatan antara wilayah barat dan timur yang masih tinggi, produktivitas bongkar muat (*dwelling time*) yang belum efisien; konektivitas intra dan antar infrastruktur transportasi darat dan laut yang rendah, termasuk kapasitas terminal yang masih terbatas, kedalaman alur pelayaran yang belum optimal, fasilitas pelabuhan dan kapasitas dermaga yang masih terbatas, kapasitas produksi galangan kapal dan akses keluar masuk pelabuhan yang masih terbatas, belum optimalnya pengelolaan kawasan pelabuhan dengan masih tingginya kontribusi biaya di pelabuhan yang mencapai 31 %; serta kapasitas dan kualitas manajemen kepelabuhanan yang rendah.

3. Industri Perkapalan

Pasca penerapan Inpres No. 5/2005, penerapan *azas cabotage* memang berhasil meningkatkan armada nasional hingga 100% pada kurun waktu 2005-2015. Namun demikian, jumlah armada yang diproduksi oleh industri galangan kapal dalam negeri hanya mencapai kurang dari 10% penambahan. Sehingga nilai investasi pelayaran untuk pengadaan kapal menjadi tidak optimal, karena impor kapal mendominasi. Hal tersebut terjadi karena harga kapal impor lebih murah dibandingkan dengan harga kapal yang diproduksi oleh galangan kapal dalam negeri. Akibatnya, *utilisasi* atau rasio penggunaan terhadap kapasitas terpasang industri galangan kapal dalam negeri untuk membangun kapal baru hanya 60%.

Berdasarkan jenis kapalnya, proporsi armada perkapalan nasional didominasi oleh jenis *Tugboat* dan *Barge*. Saat ini, industri galangan lebih banyak untuk *maintenance* bukan pembuatan kapal baru, karena ketergantungan komponen pembuatan kapal dari impor hingga mencapai 60% serta penguasaan teknologi pembuatan kapal dan penyediaan infrastruktur pendukungnya yang masih rendah. Industri galangan kapal dominan berada di Kawasan Barat Indonesia. Terdapat 250 unit galangan kapal nasional, dengan persebaran di wilayah Sumatera sebanyak 65 unit; di wilayah Kalimantan sebanyak 62 unit; di wilayah Jawa sebanyak 92 unit; serta di Indonesia bagian timur sebanyak 30 unit. Permasalahan lainnya terkait industri perkapalan adalah belum tersedianya kapal penangkap ikan yang “*ocean going*” untuk “mengisi kekosongan” pasca moratorium 1.132 kapal penangkap ikan terbuat dari besi/baja buatan luar negeri.

4. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran merupakan jaminan yang perlu diberikan bagi kapal-kapal yang melintasi wilayah laut Indonesia. Sebagai negara kepulauan yang memiliki tiga jalur ALKI sebagai jalur perdagangan laut internasional yang cukup padat, maka kewajiban Indonesia untuk dapat memberikan kepastian bagi keselamatan pelayaran. Pemerintah telah menetapkan alur dan pelintasan melalui pelaksanaan penandaan terhadap bahaya kenavigasian serta pemutakhiran kondisi perairan. Peraturan Keamanan dan Keselamatan di alur pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan. Pemberian koridor pelayaran bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan Indonesia diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Keselamatan pelayaran merupakan kebutuhan sehingga perlu segera diwujudkan dan mengaktifkan fungsi-fungsi keselamatan pelayaran melalui pembentukan lembaga dan manajemen serta fasilitas sarana dan prasarannya. Pemerintah perlu membangun manajemen dan aturannya, mendorong pemerintah melakukan terobosan atau reformasi, mewujudkan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan pelayaran.

5. Insentif Usaha dan Iklim Investasi

Insentif dan iklim usaha investasi yang kondusif sangat dibutuhkan untuk menggairahkan usaha dan meningkatkan daya saing bisnis. Salah satu hal yang menghambat industri galangan kapal dalam negeri adalah tingginya suku bunga kredit perbankan yang berkisar hingga 13-14%, sehingga memberatkan industri galangan untuk bersaing dengan industri galangan kapal negara lain yang memiliki tingkat suku bunga lebih kompetitif. Negara-negara dengan industri galangan kapal yang kuat memberikan bunga bank yang kompetitif, berkisar antara 5-6 %. Selanjutnya, isu dan permasalahan lainnya terkait pengembangan industri galangan kapal adalah tenaga kerja yang terbatas, industri komponen dalam negeri yang belum berkembang, kapasitas teknologi yang masih rendah, fasilitas produksi yang terbatas, peraturan daerah yang memberatkan dan regulasi yang tidak kondusif, ketidakjelasan status lahan dilingkungan pelabuhan untuk usaha industri perkapalan, biaya energi yang mahal, *cluster* industri yang belum terbentuk, serta pasar yang tidak efisien.

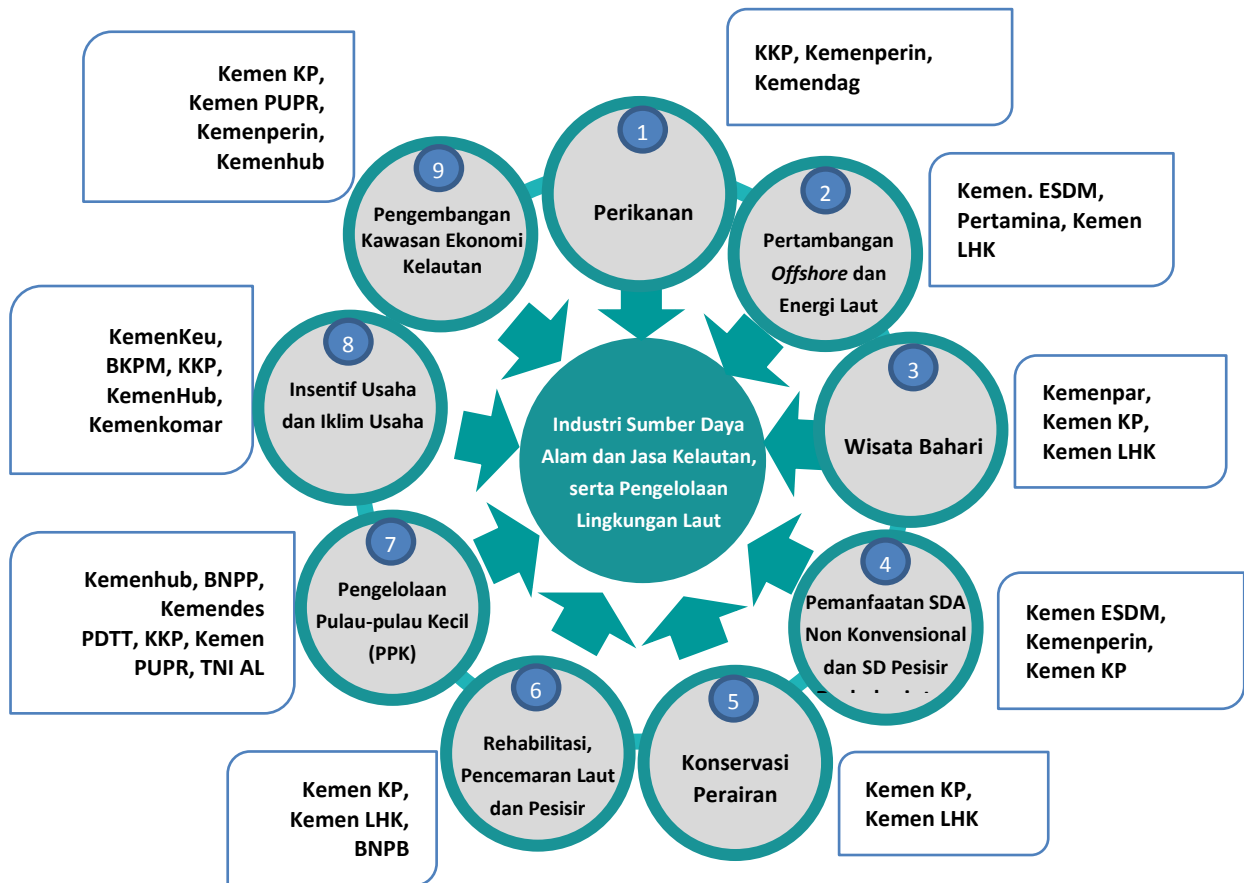
Strategi Implementasi

Strategi yang dilakukan mencakup : (1) Pengembangan sistem konektivitas transportasi kelautan melalui peningkatan pelayaran; (2) Pengembangan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan laut; (3) Pengembangan kemampuan dan kapasitas badan usaha nasional di bidang pembangunan dan pengelolaan infrastruktur yang berdaya saing dan bertaraf internasional dengan negara mitra; (4) Meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran; (5) Peningkatan kemampuan sumber pendanaan nasional untuk pembangunan infrastruktur kelautan; (6) Penciptaan iklim investasi yang baik untuk pembangunan dan pengelolaan infrastruktur kelautan; (7) Peningkatan kerja sama investasi pembangunan infrastruktur dengan negara-negara mitra.

Secara rinci, Rencana Aksi yang akan dilakukan terkait Program Industri Maritim dan Konektivitas Laut, beserta uraian indikator dan K/L pelaksanaannya dapat dilihat di buku laporan lengkap.

Klaster Program Prioritas Industri Sumberdaya Alam, Jasa Kelautan, serta Pengelolaan Lingkungan Laut

Program Industri Sumber Daya Alam Dan Jasa Kelautan serta Pengelolaan Lingkungan Laut terdiri dari 9 (sembilan) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Perikanan; (2) Pertambangan *Offshore* Dan Energi Laut; (3) Wisata Bahari; (4) Pemanfaatan Sumber Daya Alam Non Konvensional dan Sumber Daya Pesisir Berkelanjutan; (5) Konservasi Perairan; (6) Rehabilitasi, Pencemaran Laut Dan Pesisir; (7) Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil; (8) Insentif Usaha Dan Iklim Usaha; dan (9) Pengembangan Kawasan Ekonomi Kelautan. Keterkaitan antar programnya dapat dilihat pada diagram dibawah ini :



Gambar 5. Skematik Program Industri Sumber Daya Alam dan Jasa Kelautan, serta Pengelolaan Lingkungan Laut

Isu dan Kondisi Saat ini

1. Perikanan

Sumber daya alam perikanan merupakan salah satu potensi unggulan yang terkandung di laut Nusantara. Sumberdaya perikanan terbagi kedalam dua kelompok besar, yaitu tangkap dan budidaya. Perairan laut nusantara dibagi kedalam 11 Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) disesuaikan karakteristik sumber daya ikan yang terdapat didalamnya, dan karakteristik biofisik dinamika laut yang menunjang perikanan. Indonesia merupakan salah satu negara produsen perikanan utama di dunia. Pada tahun 2014, untuk perikanan tangkap, Indonesia menempati urutan kedua setelah China dengan nilai volume 6,48 juta ton atau menyumbang 7,38% perikanan tangkap di dunia (*FAO, of Fisheries and Aquaculture 2016*), dengan komoditas utama Tuna, Tongkol, Cakalang dan Udang. Namun demikian, produksi perikanan mengalami stagnasi dengan rata-rata pertumbuhan kurang dari 3 persen per tahun sejak tahun 2010. Provinsi produsen perikanan tangkap yang terbesar adalah Maluku, Jawa Timur dan Sumatera Utara. Sementara itu, produksi perikanan budidaya pada tahun 2014 mencapai 14,5 juta ton dengan komoditas utamanya adalah produk rumput laut (70%). Data FAO menunjukkan bahwa Indonesia merupakan produsen kedua di dunia untuk komoditas rumput laut dengan nilai 10,08 juta ton, dan produsen nomor tiga dunia untuk komoditas ikan dengan volume 4,28 juta ton (*FAO, of Fisheries and Aquaculture 2016*). Pengembangan usaha perikanan budidaya laut dan payau masih terkendala oleh ketersediaan benih unggul

dan tahan penyakit serta ketergantungan terhadap bahan baku impor untuk pakan. Selanjutnya, pertumbuhan PDB subsektor perikanan pada tahun 2015 mencapai angka 8,37%, melebihi angka pertumbuhan sektor pertanian, dengan kontribusi utama berasal dari PDB perikanan budidaya.

Tantangan yang dihadapi kedepan adalah terkait pengelolaan WPP dan peningkatan daya saing produk untuk mewujudkan perikanan yang berkelanjutan dan berdaya saing. Restrukturisasi armada adalah kebutuhan yang penting untuk meningkatkan kemampuan jelajah armada tangkap yang didominasi oleh kapal penangkap ikan berukuran kecil. Pada tahun 2014, sebanyak 638.820 kapal ikan atau lebih dari 99 % dari total armada ikan Indonesia beroperasi di perairan kurang dari 12 mil laut, termasuk perahu tanpa mesin dan mesin tempel. Sementara di ZEE Indonesia, jumlahnya hanya 4.320 kapal atau tak mencapai 1 % dari total armada. Selanjutnya, terdapat 1.375 pelabuhan perikanan yang 68% diantaranya berada di Kawasan Barat Indonesia, 25% di Kawasan Tengah Indonesia dan hanya 7% berada di Kawasan Timur Indonesia. Selain itu, terdapat 40.407 unit pengolahan ikan (UPI), dimana 67,2% diantaranya berada di Pulau Jawa dan Sumatera (KKP, 2014). Dari total 9.536.050 ton produk olahan hasil perikanan di 2014, sekitar 41% berasal dari Pulau Jawa dan Sumatera.

Komoditas perikanan mempunyai karakteristik khusus dalam aktivitas produksi hingga distribusi. Produksi ikan tangkap sangat tergantung musim, mengakibatkan surplus produksi dan kekurangan pada waktu-waktu tertentu. Hal ini disebabkan minimnya informasi aktual mengenai level persediaan pada sumber produksi perikanan, sedangkan ikan budidaya sangat tergantung pada pengelolaan. Oleh karena itu, diperlukan sebuah sistem yang mampu menjamin ketersediaan ikan kepada konsumen domestik dan luar negeri (masyarakat dan industri) secara berkelanjutan (tanpa mengenal musim) yang didukung dengan sistem penjaminan mutu yang baik. Sistem Logistik Ikan Nasional (SLIN) diharapkan dapat menjadi solusi permasalahan dalam upaya menjamin ketersediaan pasokan komoditas ikan kepada konsumen (domestik/luar negeri) secara tepat waktu, tepat kualitas, tepat harga dan tepat kuantitas untuk konsumen akhir. Besarnya potensi perikanan seharusnya didukung dengan berkembangnya transportasi komoditas laut Indonesia. Saat ini kondisinya masih belum optimal untuk mendukung optimasi pemanfaatan sumberdaya perikanan dan kelautan.

2. Pertambangan *Offshore* dan Energi Laut

Lautan Indonesia memiliki kandungan sumber daya alam dan mineral dasar laut yang sangat kaya. Sumber daya migas dan mineral adalah sumber daya alam yang tidak dapat pulih yang memerlukan pengelolaan yang tepat supaya pemanfaatannya optimal dan berkelanjutan. Menurut data yang diolah BPPT, dari 60 cekungan minyak yang terkandung dalam alam Indonesia, sekitar 70 % atau sekitar 40 cekungan terdapat di laut. Saat ini 91% aktivitas pertambangan berada di wilayah Barat dan hanya 9% yang berada di wilayah Timur. Dari 317 wilayah kerja migas se-Indonesia, 115 wilayah kerja diantaranya atau sekitar 36,3% merupakan wilayah kerja *offshore*. Hal ini salah satunya disebabkan oleh tingginya biaya eksplorasi pertambangan di laut dan rendahnya penguasaan teknologi *offshore*. Selanjutnya, telah terjadi pergeseran dari eksplorasi minyak kepada gas alam bawah laut. Di wilayah pesisir, terdapat potensi konflik sektor pertambangan dengan sektor perikanan dalam pemanfaatan ruang laut, seperti yang terjadi pada kasus pertambangan timah versus perikanan di Provinsi Bangka Belitung.

Indonesia merupakan negara kepulauan dimana 70 % wilayahnya merupakan lautan. Dimana kita ketahui bahwa salah satu potensi laut yang bisa digali adalah “Energi Laut”.

Energi laut sering kita kenal sebagai energi terbarukan yang saat ini statusnya masih dalam skala terbatas ujicoba lapangan. Energi laut dapat digolongkan menjadi empat jenis yaitu : (i) energi gelombang (*wave power*); (ii) energi pasang surut (*tidal power*); (iii) energi arus laut (*current power*); dan (iv) energi panas laut (*ocean thermal energy conversion/OTEC*).

3. Wisata Bahari

Wisata bahari menjadi andalan pembangunan perekonomian berbasis kelautan yang meliputi pesisir, laut dan pulau-pulau kecil. Tingginya minat turisme untuk dapat menikmati pariwisata bahari, didasarkan pada keunikan kondisi alam laut dan budaya pesisir yang ada di Indonesia ini. Daya tarik wisata budaya terutama adalah kebudayaan masyarakat pesisir yang khas dari berbagai suku bangsa dan keragaman budaya. Beberapa aktivitas wisata bahari yang dapat dilakukan adalah *sun-bathing* di pantai, berenang, olahraga air (seperti *parasailing*, *surfboarding*, dan *kayacking*), *ocean yachting*, *cruising*, memancing, menyelam, snorkeling, serta fotografi bawah laut. Tantangan yang dihadapi dalam pembangunan wisata bahari adalah masih terbatasnya infrastruktur, fasilitas pendukung dan promosi, baik secara kuantitas maupun kualitas. Infrastruktur utama yang paling penting dalam pengembangan pariwisata berbasis kelautan adalah pengembangan aksesibilitas. Sebagian besar kawasan wisata berbasis kelautan berada di wilayah yang sulit dijangkau dan memiliki aksesibilitas yang terbatas tanpa alternatif pilihan transportasi yang memadai. Beberapa faktor lainnya yang menjadi tantangan pengembangan antara lain adalah lemahnya kebijakan dan regulasi, keberlanjutan lingkungan, aspek kesehatan dan sanitasi, kurangnya SDM/tenaga kerja terampil dan terlatih, dan rendahnya kemampuan pengelolaan/manajemen wisata bahari.

4. Pemanfaatan Sumber Daya Alam Non Konvensional dan Sumber Daya Pesisir

Pemanfaatan sumber daya kelautan non konvensional, seperti pemanfaatan beragam mineral dasar laut, pemanfaatan potensi *deep sea water* dan pendayagunaan alga serta plankton untuk pengembangan farmasi dan kedokteran, merupakan suatu hal baru yang perkembangannya sejalan dengan kemajuan inovasi teknologi dan semakin intensif dilakukan oleh negara-negara maju. Indonesia sebagai negara yang memiliki kandungan sumber daya alam non konvensional yang cukup beragam maka secara bertahap perlu meningkatkan kapasitas iptek kelautannya melalui kegiatan survei, riset dan kolaborasi antarinstansi penelitian untuk menggali data, memetakan potensi, dan sekaligus mencari upaya untuk mendayagunakan potensi tersebut bagi kemajuan bangsa. Pemanfaatan sumber daya pesisir sebagai ekosistem paling produktif di perairan, yang terdiri dari ekosistem lamun, mangrove, terumbu karang, serta estuarin, diupayakan agar memberikan manfaat yang optimal dalam mendukung aktivitas masyarakat pesisir. Ekosistem sumber daya pesisir tersebut berperan strategis dalam menunjang adaptasi perubahan iklim, mencegah abrasi dan intrusi air laut, serta sebagai sumber nutrisi bagi organisme laut.

5. Konservasi Perairan

Konservasi perairan merupakan kawasan perairan yang dilindungi dan dikelola dengan sistem zonasi untuk mewujudkan pengelolaan sumber daya ikan, termasuk menjaga kelestarian jenis ikan beruaya jauh (seperti tuna dan *tuna likes*), keberlanjutan lingkungan dan ekosistem, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat. Komitmen Indonesia dalam bidang konservasi dilakukan dengan menjadi anggota *Convention on Bio Diversity (CBD)* pada tanggal 5 Juni 1992 dan ratifikasi pada tanggal 23 Agustus 1994. Indonesia juga menandatangani Protokol Nagoya pada tanggal 11 Mei 2011 dan diratifikasi dengan UU No.11/2013 tentang Ratifikasi Pengesahan Protokol Nagoya. Sementara itu pada CTI *Summit* di Manado tahun 2009, pemerintah menetapkan sasaran seluas 20 juta ha wilayah konservasi laut pada tahun 2020.

6. Rehabilitasi, Pencemaran Laut Dan Pesisir

Saat ini, isu rehabilitasi dan pencegahan pencemaran laut mendapat perhatian yang semakin serius karena berdasarkan data lapangan, pencemaran lingkungan laut semakin banyak terjadi, baik yang berasal dari sampah plastik (*marine debris*), sampah organik dari rumah tangga, *waste water disposal*, *ballast water*, dan sedimentasi pesisir karena kerusakan mangrove dan daerah aliran sungai (DAS). Indonesia termasuk negara yang memiliki polusi laut yang cukup tinggi, dengan sampah plastik (*plastic debris*) mencapai 0,48 - 1,29 juta ton per tahun atau menempati urutan kedua tertinggi setelah Tiongkok. Selain itu, potensi pencemaran di perairan Indonesia juga meningkat seiring dengan peningkatan arus pelayaran domestik ataupun lintas negara yang memanfaatkan ALKI. Indonesia memiliki nilai *Ocean Health Index* sebesar 67, lebih baik dari beberapa negara di ASEAN lainnya. Selain pencemaran, kerusakan ekosistem laut dan pesisir juga meningkat yang ditandai dengan peningkatan kondisi kerusakan terumbu karang di Indonesia, abrasi pantai, dan *coral bleaching*. *Data series* dan informasi kualitas lingkungan laut yang tersedia masih terbatas dan belum memadai.

7. Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil

Sebagai negara kepulauan, wilayah Indonesia didominasi oleh pulau-pulau kecil yang tersebar. Dari 17.504 pulau di Indonesia, 34 pulau diantaranya merupakan pulau besar, dengan luasan di atas 2.000 km², sementara 17.470 pulau lainnya merupakan pulau-pulau kecil dengan luasan lebih kecil dari 2.000 km². Selanjutnya dari komposisi kependudukan, jumlah pulau yang berpenduduk hanya berjumlah 1.753 pulau. Sebanyak 92 pulau-pulau kecil berada di wilayah perbatasan, di mana 31 diantaranya merupakan pulau berpenduduk. Pulau-pulau kecil di perbatasan tersebut memerlukan perhatian khusus karena menjadi lokasi penempatan titik dasar penarikan garis batas laut. Selain itu, pulau-pulau kecil di perbatasan juga memiliki nilai strategis dalam aspek hankam, ekonomi, dan lingkungan, juga memiliki potensi wisata bahari, perikanan, dan jasa kelautan, sehingga isu kesejahteraan dan infrastruktur dasar menjadi hal yang perlu ditingkatkan. Saat ini pengaruh budaya negara tetangga terhadap masyarakat pulau-pulau kecil di wilayah perbatasan Indonesia cukup tinggi.

8. Insentif Usaha Dan Iklim Usaha

Penciptaan iklim usaha yang baik dan insentif usaha dibidang kelautan merupakan langkah yang amat diperlukan dalam pengembangan sektor kelautan. Berbagai skema pengurangan pajak dan kemudahan investasi telah dikeluarkan oleh pemerintah untuk merangsang tumbuhnya usaha perikanan yang kompetitif. Pemerintah telah memberikan insentif fiskal berupa fasilitas pajak penghasilan (*tax allowance*) untuk penanaman modal dan usaha di sektor kelautan dan perikanan. Fasilitas ini diberikan kepada wajib pajak badan dalam negeri yang melakukan penanaman modal, baik modal baru maupun modal usaha yang telah ada sepanjang memenuhi kriteria.

9. Pengembangan Kawasan Ekonomi Kelautan

Pengembangan kawasan ekonomi kelautan merupakan pendekatan pembangunan kelautan berbasis keunggulan regional. Model ini merupakan pendekatan dalam rangka memadukan potensi kawasan untuk mempercepat pembangunan dan pergerakan ekonomi melalui pengembangan sektor unggulan yang menjadi penggerak utama (*prime mover*) kawasan yang bertumpu pada prakarsa daerah dan masyarakat, memiliki sumber daya, posisi ke akses pasar, sektor unggulan, dan memberikan dampak pertumbuhan pada wilayah sekitarnya.

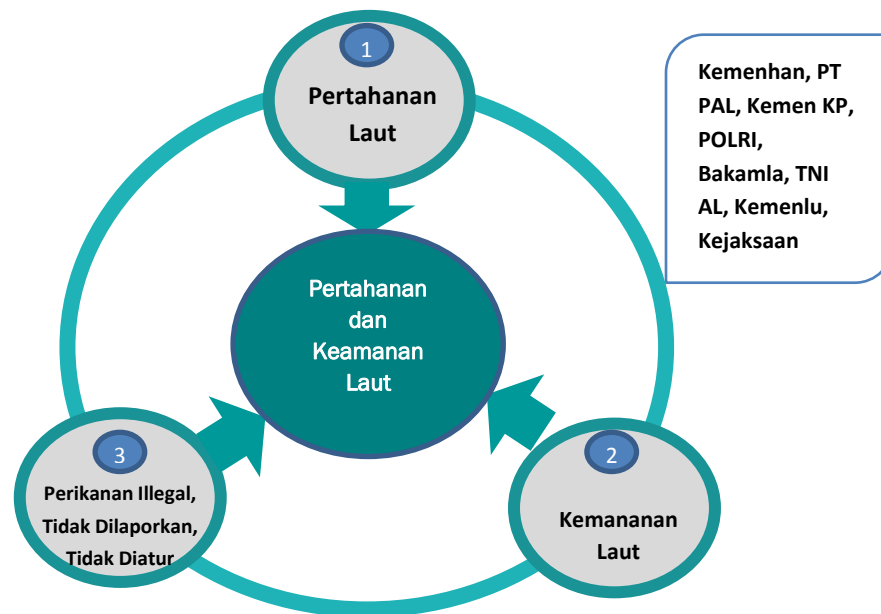
Strategi Implementasi

Strategi yang dilakukan mencakup : (1) Intensifikasi, Ekstensifikasi, Diversifikasi Dan Penguatan Mutu Produk Perikanan Mulai Dari Proses Praproduksi, Produksi, pengolahan, sampai dengan Pemasaran; (2) Peningkatan pengolahan, pemasaran, nilai tambah, serta standar dan keselamatan produk kelautan dan perikanan; (3) Pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya perikanan secara lestari; (4) Pengembangan dan pemanfaatan energi dan sumber daya mineral sesuai dengan prinsip ekonomi biru dengan memperhatikan teknologi ramah lingkungan; (5) Pengembangan pariwisata bahari berkelanjutan dengan memperhatikan kepentingan masyarakat lokal, kearifan tradisional, kawasan konservasi perairan dan kelestarian lingkungan; (6) Peningkatan pengelolaan sumber daya kelautan untuk pariwisata bahari secara berkelanjutan bagi masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil; (7) Pemanfaatan secara berkelanjutan sumber daya alam nonkonvensional berdasarkan prinsip kelestarian lingkungan; (8) Pengembangan industri bioteknologi Kelautan dengan pemanfaatan potensi keanekaragaman hayati; (9) Peningkatan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil secara seimbang dan berkelanjutan; (10) Peningkatan perlindungan terhadap kelestarian keanekaragaman hayati laut melalui konservasi ekosistem, jenis, dan genetik; (11) Penguatan Konservasi Laut; (12) Pengembangan Kerjasama Bilateral, Regional dan Global; (13) Pencegahan Penanggulangan, dan Pemulihan Dampak Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan Laut; (14) Penanggulangan Bencana Kelautan; (15) Pengembangan tata Guna dan Infrastruktur Pesisir dan Laut yang Berkelanjutan; (16) Peningkatan pembangunan kawasan perbatasan di laut dan pulau-pulau kecil terluar; (17) Penciptaan iklim investasi usaha di bidang kelautan yang kondusif dan efisien; (18) Pengembangan Dunia Usaha Di Bidang Kelautan Yang Berdaya Saing Internasional; (19) Penataan Sistem Hukum Nasional Di Bidang Kelautan; (20) Implementasi Hukum Internasional Di Bidang Kelautan Sesuai Dengan Kepentingan Nasional; (21) Pembangunan Sistem Tata Kelola Kelautan Nasional Yang Baik, Transparan Dan Bertanggung Jawab; (22) Penyusunan basis data ekonomi kelautan; (23) Pengembangan Kemitraan Usaha Di Bidang Kelautan Yang Saling Menguntungkan; (24) Pembangunan kawasan ekonomi kelautan secara terpadu dengan menggunakan prinsip ekonomi biru (*blue economy*) di wilayah pesisir dan perairan; (25) Optimalisasi penyediaan fasilitas infrastruktur yang dibutuhkan dunia usaha dan pelaku usaha kelautan terutama nelayan; (26) Pengembangan Kerja Sama Ekonomi Berkelanjutan Dengan Negara Maritim Strategis Bidang Kelautan; (27) Sinergi kepentingan nasional strategis dalam menentukan kawasan pengembangan infrastruktur kelautan.

Secara rinci, Rencana Aksi yang akan dilakukan terkait Program Prioritas Industri Sumberdaya Alam, Jasa Kelautan, serta Pengelolaan Lingkungan Laut, beserta uraian indikator dan K/L pelaksanaannya dapat dilihat di buku laporan lengkap.

Klaster Program Pertahanan dan Keamanan Laut

Klaster Program **Pertahanan dan Keamanan Laut** terdiri dari 3 (tiga) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Pertahanan Laut; (2) Keamanan Laut; dan (3) *Illegal, Unreported, And Unregulated Fishing*.



Gambar 6. Skematik Program Pertahanan dan Keamanan Laut

Isu dan Kondisi Saat ini

1. Pertahanan Laut

Posisi geografis dan geopolitis Indonesia yang sangat strategis, dengan luas wilayah yurisdiksi laut mencapai 5,8 juta km², terdiri dari 3,1 juta km² perairan nusantara dan 2,7 km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) atau 70 persen dari luas total Indonesia, menjadikan Indonesia sebagai persinggungan berbagai kepentingan pihak/negara lain, sehingga kemampuan pertahanan laut yang kuat menjadi sebuah kebutuhan untuk menegakkan kedaulatan nasional dari berbagai ancaman yang muncul.

Luas kedaulatan negara di laut, yang juga berbatasan maritim dengan 10 negara tetangga menyebabkan perlunya penguatan aspek pertahanan laut. Berbagai kepentingan yang akan saling bertemu di wilayah laut Indonesia, mengharuskan adanya kekuatan pertahanan laut yang kuat dan efektif dalam menjaga kedaulatan bangsa. Sengketa perbatasan laut dan adanya kapal-kapal asing yang masuk tanpa izin kewilayah kedaulatan RI merupakan beberapa tantangan yang selalu harus diperhitungkan. Kemampuan TNI sebagai penjaga kedaulatan perlu didukung dengan alutsista yang memadai sejalan dengan luasnya cakupan wilayah operasi. Pemenuhan *Minimum Essential Force* merupakan program pemerintah untuk modernisasi militer Indonesia merupakan suatu kebutuhan yang penting.

2. Keamanan Laut

Keamanan laut/maritim menjadi unsur penting pembangunan kemaritiman. Secara garis besar, tantangan dan isu-isu utama dari ancaman keamanan maritim di Indonesia adalah: (1) pembajakan, terorisme maritim, dan *trans-national crimes*; (2) *territorial claims*; (3) navigasi laut (melalui ALKI, dan laut di dalam kepulauan Indonesia) (4) belum optimalnya

sumber daya pertahanan laut Indonesia, yang terdiri dari SDM, alutsista dan infrastruktur pengawasan, teknologi pertahanan, serta data dan informasi pertahanan. Secara nasional, infrastruktur pengawasan sumber daya Hankam Gabungan, yang terdiri dari institusi sipil dan militer, berjumlah 1.086 kapal patroli. Sementara itu tantangan lainnya, dibutuhkan sebuah *National Integrated Surveillance System* (NISS) yang mampu mengoptimalkan sumber daya dalam sebuah Sistem Komando Pengambilan Keputusan. Saat ini, penjagaan terhadap keamanan laut masih dihadapkan pada kendala keterbatasan sistem dan informasi serta sarana dan prasarana dalam pengawasan dan penindakan, serta belum optimalnya keterpaduan antarstakeholders dalam menangani masalah keamanan laut.

3. Perikanan Illegal, Tidak Dilaporkan dan Tidak Diatur (IUU Fishing)

Illegal, Unreported dan Unregulated Fishing (IUU Fishing) adalah praktek eksploitasi sumber daya perikanan yang tidak legal, tidak dilaporkan dan tidak diatur. Indonesia telah menjadi sasaran praktek IUU fishing ini sejak lama sehingga menimbulkan kerugian sangat besar. IUU Fishing dapat terjadi pada semua kegiatan perikanan tangkap tanpa tergantung pada lokasi, target spesies, alat tangkap yang digunakan, dan intensitas eksploitasi; juga pada semua skala perikanan baik skala kecil dan industri, serta perikanan di zona yurisdiksi nasional maupun internasional seperti *high seas*.

Pengawasan sumber daya perikanan difokuskan pada pengawasan *prosperity* (kesejahteraan), bukan pada pengawasan *security* (keamanan), sehingga penanganannya tidak hanya melalui pendekatan penegakan hukum (*surveillance*), namun juga komprehensif dan terintegrasi dengan sistem *Monitoring, Controlling, and Surveillance* (MCS). Tujuan dari pengawasan tersebut adalah untuk pengelolaan sumber daya perikanan yang berkelanjutan, sehingga sumber daya perikanan tidak rusak karena pemanfaatan yang berlebihan (*overfishing*) atau merusak. Pengawasan kegiatan IUU Fishing masih terkendala oleh terbatasnya sarana dan prasarana pengawasan, belum memadainya sistem pemantauan kelautan dan perikanan yang terintegrasi, serta masih lemahnya koordinasi dan tumpang tindihnya kewenangan antarinstansi yang menangani pengawasan.

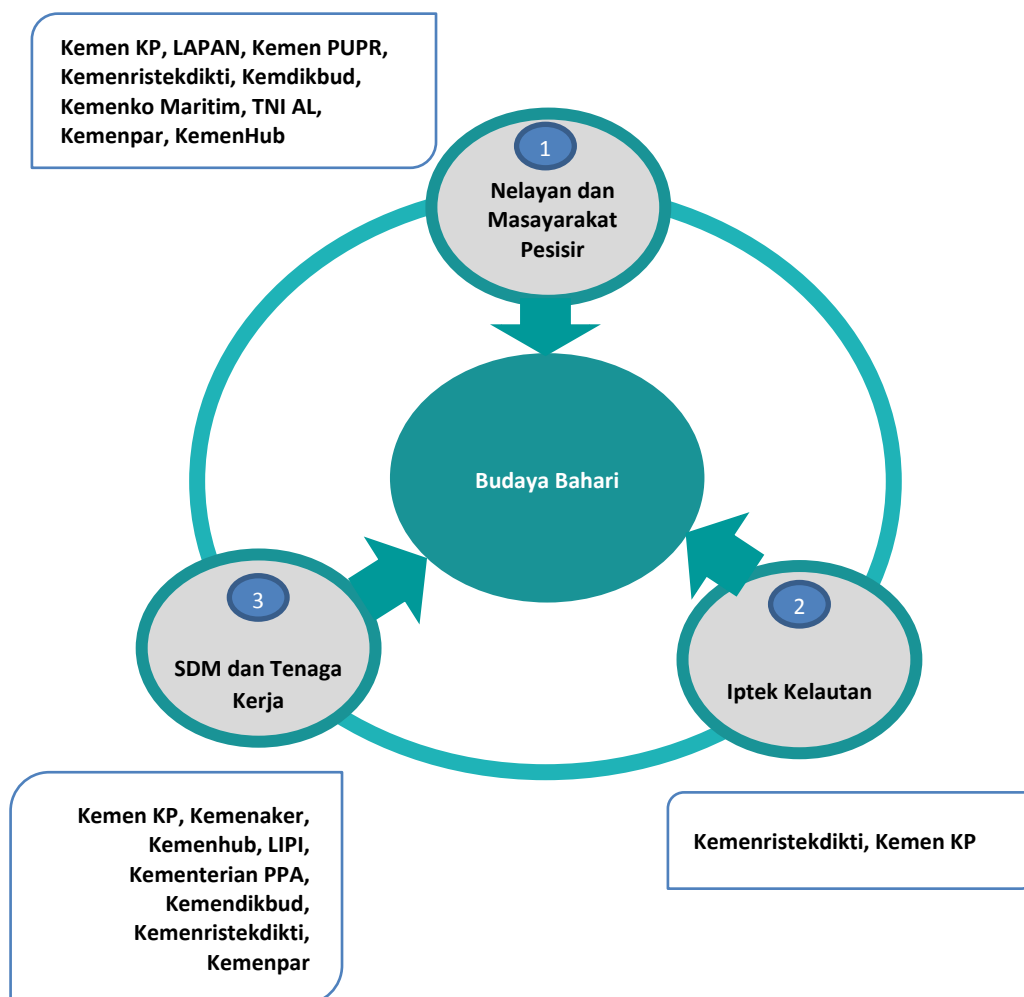
Strategi Implementasi

Strategi yang dilakukan mencakup : (1) Pembangunan pertahanan dan keamanan laut yang tangguh; (2) Pembangunan karakter bangsa yang berorientasi kelautan dalam upaya bela negara; (3) Peningkatan kemampuan dan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di seluruh wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi serta di luar wilayah yurisdiksi sesuai hukum internasional; (4) Peningkatan peran aktif Indonesia dalam kerja sama pertahanan dan keamanan laut baik di tingkat regional maupun internasional; (5) Penegakan kedaulatan dan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi; (6) Optimalisasi sistem komando, kendali, komunikasi, komputerisasi, intelijen, pengawasan, dan pengintaian (K4IPP); (7) Pemberantasan kejahatan perikanan.

Secara rinci, Rencana Aksi yang akan dilakukan terkait Program Pertahanan Keamanan Laut, beserta uraian indikator dan K/L pelaksanaannya dapat dilihat di buku laporan lengkap

Klaster Program Budaya Bahari

Klaster Program Prioritas 5. Budaya Bahari terdiri dari 3 (tiga) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Nelayan Dan Masyarakat Pesisir; (2) Iptek Kelautan; dan (3) Sumber Daya Manusia Dan Tenaga Kerja.



Gambar 7. Skematik Program Budaya Bahari

Isu dan Kondisi Saat ini

1. Nelayan dan Masyarakat Pesisir

Nelayan merupakan pelaku penting dalam perikanan. Jumlah Rumah Tangga Nelayan berdasarkan hasil Sensus Pertanian 2013 adalah sebanyak 864.485 RT atau mengalami penurunan sebanyak hampir 50% dalam kurun waktu 10 tahun. Total tenaga kerja di sektor perikanan berjumlah lebih dari 13 juta orang, sebanyak 51% beraktivitas di produksi (perikanan tangkap dan budidaya), 38% di pemasaran dan hanya 11% di sektor pengolahan. Dengan demikian, komponen hulu (produksi) menjadi tumpuan dalam aktivitas mata pencaharian, dimana umumnya hanya terbatas di perairan kurang dari 12 mil laut. Permasalahan yang timbul selanjutnya adalah tekanan terhadap lingkungan pesisir. Terdapat 12.827 desa pesisir (17%) yang langsung berbatasan dengan laut dan

terdapat 7,9 juta penduduk pesisir hidup berada di bawah garis kemiskinan (BPS, 2009). Angka ketimpangan penghasilan sesama rumah tangga nelayan/masyarakat pesisir juga cukup tinggi, diperkirakan dengan Indeks Gini 0,54. Hal ini karena minimnya ketersediaan pelayanan dasar yang menjangkau wilayah sulit di kawasan pesisir.

Persoalan yang sering muncul terkait nelayan diantaranya adalah: keterbatasan keterampilan dan penguasaan teknologi, rendahnya akses terhadap modal produktif, rantai niaga yang merugikan, rendahnya penguasaan manajemen usaha, dan tidak adanya perlindungan sosial. Dengan kondisi kemiskinan terus melekat pada nelayan, terjadi penurunan preferensi terhadap profesi nelayan. Untuk memperbaiki kesejahteraan nelayan, diperlukan penguatan daya saing industri (sektor pengolahan) sehingga dapat meningkatkan lapangan pekerjaan dan meningkatkan produk bahan baku mentah.

2. Iptek Kelautan

Iptek kelautan merupakan salah satu wahana yang harus bisa dikuasai untuk bisa mendayagunakan potensi kelautan secara optimal. Inovasi teknologi kelautan merupakan keharusan untuk menjawab tantangan didalam pengelolaan sumberdaya kelautan secara efektif dan berkelanjutan. Pemanfaatan sumber daya laut membutuhkan teknik yang semakin efisien, peralatan yang semakin maju, dan sumber daya manusia yang semakin terlatih. Paradigma pendidikan kelautan perlu berlandaskan pada kemajuan dan pemanfaatan IPTEK yang semakin berkembang dengan pesat. Penguasaan Iptek erat kaitannya dengan peningkatan kualitas SDM Iptek yang nantinya berperan sebagai pelaku-pelaku utama inovasi dan juga sekaligus tenaga-tenaga utama yang akan menggerakkan sektor kelautan

Selain itu, perlunya memberikan pembinaan sumber daya manusia (SDM) sejak dini kepada generasi muda mengenai kelautan sehingga mereka terpacu untuk mencintai laut dan akan lebih mudah dalam mendalami ilmu-ilmu mengenai kelautan. Kurikulum pendidikan kelautan perlu dimasukkan agar dapat memacu peningkatan IPTEK kelautan. Pemerintah perlu membangun dan memperluas lembaga penelitian dan perguruan tinggi di bidang kelautan secara memadai. Di sisi lain, para peneliti kelautan perlu didorong untuk menghasilkan inovasi baru yang penting bagi kemajuan bidang kelautan. Aktivitas riset yang diindikasikan melalui publikasi hasil riset terkait sumberdaya kelautan masih sangat terbatas. Saat ini riset kelautan masih belum terintegrasi dalam konsep pembangunan Riset Nasional. Selanjutnya jejaring riset kelautan nasional yang melibatkan lembaga pemerintah, perguruan tinggi dan pelaku riset lainnya masih belum terbangun dengan baik. Begitu pula dengan infrastruktur pendukung riset dan survey kelautan yang masih rendahnya ketersediaannya. Agenda kegiatan penelitian menggunakan kapal riset belum terpadu. Indonesia memiliki 17 unit kapal riset dan survey yang tersebar di lima institusi.

3. Sumber Daya Manusia dan Tenaga Kerja

Pada tahun 2020-2030 Indonesia akan mendapatkan bonus demografi, di mana penduduk dengan umur produktif sangat besar, sementara usia muda semakin kecil dan usia lanjut belum banyak. Jumlah usia angkatan kerja (15-64 tahun) pada 2020-2030 akan mencapai 70 persen. Dilihat dari jumlahnya, maka penduduk usia produktif akan mencapai sekitar 180 juta, sementara nonproduktif hanya 60 juta. Melimpahnya jumlah penduduk usia kerja akan menguntungkan dari sisi pembangunan sehingga dapat memacu pertumbuhan ekonomi ke tingkat yang lebih tinggi. Secara umum, mayoritas atau sekitar

60-70 persen petani dan nelayan Indonesia berpendidikan SD, sehingga memerlukan pendampingan yang intensif dari penyuluh perikanan terkait peningkatan keterampilan maupun diseminasi teknologi yang efisien dan efektif. Untuk itu, diperlukan juga peningkatan kualitas pendidikan penyuluh perikanan, karena penyuluh diharapkan mampu menjadi mitra strategis nelayan dalam membangun perikanan agar komoditas perikanan yang diperolehnya dapat memiliki daya saing

Strategi Implementasi

Strategi yang dilakukan mencakup : (1) Penguatan Sistem Informasi dan Data Kelautan, Inventarisasi, dan Evaluasi Sumber Daya Kelautan; (2) Pembangunan Prasarana dan Sarana yang Dibutuhkan dalam Pengembangan Usaha Bagi Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam; (3) Peningkatan Kemampuan dan Kapasitas Bagi Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam; (4) Penyediaan kemudahan akses terhadap ilmu pengetahuan, teknologi informasi, lahan dan pembiayaan untuk kepentingan pengembangan usaha bagi nelayan, pembudi daya ikan, dan petambak garam; (5) Peningkatan Pendidikan dan Penyadaran Masyarakat Kelautan yang Diwujudkan Melalui Semua Jalur, Jenis dan Jenjang Pendidikan; (6) Membangkitkan Pemahaman Wawasan dan Budaya Bahari; (7) Identifikasi dan Inventarisasi Nilai Budaya dan Sistem Sosial Kelautan Di Wilayah NKRI sebagai Bagian Dari Sistem Kebudayaan Nasional; (8) Harmonisasi dan Pengembangan Unsur Kearifan Lokal Ke Dalam Sistem Pengelolaan dan Pemanfaatan Sumber Daya Kelautan; (9) Mempertahankan, Mengembangkan, dan Meningkatkan Peran Kota Pelabuhan Bersejarah; (10) Peningkatan dan Penguatan Peranan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, Riset, dan Pengembangan Sistem Informasi Kelautan; (11) Peningkatan kolaborasi riset Kelautan dan pengembangan pusat keunggulan Kelautan; (12) Peningkatan tata kelola iptek, pengembangan sarana dan prasarana ilmu pengetahuan dan teknologi Kelautan, dan agenda riset Kelautan strategis; (13) Peningkatan jasa di bidang kelautan yang diimbangi dengan ketersediaan Lapangan kerja; (14) Pengembangan standar kompetensi sumber daya manusia di bidang Kelautan; (15) Peningkatan gizi masyarakat Kelautan; (16) Peningkatan perlindungan ketenagakerjaan; (17) Penyusunan kurikulum pendidikan yang berorientasi kelautan; (18) Peningkatan kualitas dan kuantitas perguruan tinggi bidang Kelautan; (19) Penyediaan insentif, dan bantuan pendidikan bidang Kelautan dan riset strategis kelautan; (20) Pengembangan kualitas dan kuantitas sekolah pelayaran dan perikanan; (21) Perluasan kesempatan kerja dan berusaha bagi sumber masyarakat di bidang kelautan, khususnya pada sektor perikanan, energi dan pariwisata bahari.

Secara rinci, Rencana Aksi yang akan dilakukan terkait Program Budaya Bahari, beserta uraian indikator dan K/L pelaksanaannya dapat dilihat di buku laporan lengkap.

5. Penutup

5.1. Kesimpulan

Penyusunan Kerangka Rencana Aksi Pembangunan Kemaritiman merupakan kebutuhan penting untuk segera diwujudkan dalam rangka percepatan pembangunan kemaritiman. Upaya pencapaian target pembangunan kemaritiman akan membutuhkan langkah yang seksama dan terpadu melibatkan beragam pemangku kepentingan. Pengaturan yang tepat terhadap peran masing-masing pelaku akan bermuara pada langkah optimal, dan mampu memadukan segenap sumberdaya secara efisien dan efektif. Rencana Aksi

Pembangunan Kemaritiman dikelompokkan ke dalam 5 (lima) kluster program prioritas, yaitu: (1) Batas Maritim Ruang Laut, Diplomasi Maritim; (2) Industri Maritim dan Konektivitas Laut; (3) Industri Sumber Daya Alam Dan Jasa Kelautan Serta Pengelolaan Lingkungan Laut; (4) Pertahanan Dan Keamanan Laut; dan (5) Budaya Bahari. Elaborasi beragam kegiatan prioritas yang akan dilakukan oleh berbagai pelaku pembangunan telah disertai dengan penentuan Indikator kinerja yang harus dicapai diakhir tahun 2019, dapat dilihat di buku laporan utama, Komitmen yang kuat segenap pihak untuk bersama-sama mewujudkan visi Indonesian sebagai negara maritim adalah sebuah keniscayaan dan perlu dibangun sejak tahap perencanaan sampai dengan implementasi program nya.

5.2. Rekomendasi

RPJMN 2015-2019 mengamanatkan penyusunan Rencana Aksi Kemaritiman dan kelautan sebagai upaya untuk mempercepat penguasaan dan pengelolaan sumber daya kelautan dan maritim bagi kesejahteraan rakyat. Untuk itu Kerangka Rencana Aksi ini disusun dan direkomendasikan untuk bisa menjadi rencana Aksi bersama, yang akan mengikat semua *stakeholder* kemaritiman dalam sebuah program besar yang terarah. Kerangka Aksi ini perlu dibuat dalam sebuah payung regulasi yang menjadi pijakan semua pihak untk berkomitmen melaksanakannya. Selanjutnya perlu dibentuk juga gugus tugas (*task force*) yang akan memonitor implementasi dilapangan sekaligus mengetahui pencapaian target-target besarnya

DAFTAR PUSTAKA

Deputi Bidang Kemaritiman dan SDA Bappenas. 2015. *Prakarsa Strategis Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kelautan menuju Terwujudnya Indonesia sebagai Poros Maritim*. Bappenas. Jakarta

Dewan Kelautan Indonesia. 2012, *Kebijakan Kelautan Indonesia*. Kementerian Kelautan dan Perikanan. Jakarta

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional. 2015 *Peraturan Presiden No 2/2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2015 2019 Buku I*. Jakarta

Kementerian Hukum dan Ham. 2014. *UU NO 32/2014 tentang Kelautan*. Jakarta