



LAPORAN TAHUNAN

KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN

TAHUN ANGGARAN
TA. 2016



LAPORAN TAHUNAN

**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN**

TAHUN ANGGARAN 2016

KATA PENGANTAR

Pertama-tama puji dan syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas tersusunnya Laporan Tahunan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Tahun Anggaran 2016.

Laporan ini merupakan laporan hasil pelaksanaan kegiatan pada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang meliputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim; Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa; Bidang Koordinasi Infrastruktur; Bidang Koordinasi Sumber Daya Manusia IPTEK dan Budaya Maritim; serta Sekretariat Kementerian selama satu tahun anggaran.

Pelaksanaan kegiatan dan pembuatan laporan ini tidak terlepas dari bantuan pihak terkait. Oleh karena itu, kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak terkait atas bantuannya dalam rangka pelaksanaan kegiatan ini, sehingga dapat diselesaikan dengan baik dan lancar.

Kami menyadari bahwa laporan ini belum sempurna dan masih banyak kekurangannya. Oleh sebab itu kami mengharapkan masukan, kritik dan saran yang konstruktif dalam rangka pelaksanaan kegiatan untuk peningkatan kualitas pelaporan kedepannya. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Jakarta, Maret 2016

Sekretaris Kemenko Kemaritman

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	vii
I. PENDAHULUAN.....	1
II. ISU/KEBIJAKAN YANG BERKEMBANG	5
III. PELAKSANAAN KEGIATAN	7
2.1 Terwujudnya Pembangunan Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim yang Berperan Aktif dalam Kerjasama Maritim Regional dan Global.	7
1. Kegiatan Capacity Building Hukum laut Internasional Bagi Pejabat Kemenko Kemaritiman.....	7
2. High Level Meeting Indonesia – Timor Leste on Maritime Boundary	8
3. Rakor Evaluasi Laporan Situasi Keamanan Selat Malaka.....	10
4. <i>Council of the Palm Oil Producing Countries</i>	11
5. <i>Biodiversity Beyond National Jurisdiction</i>	13
6. Rapat Koordinasi Membahas Metode Pengukuran Kontribusi Ekonomi khususnya Sektor Kemaritiman terhadap Ekonomi Nasional.....	16
7. Rakor Data Kewilayahan, Pemetaan dan Toponim Kemaritiman	17
8. Rakor Pembahasan Tumpahan Minyak Mesin Kapal bagi Perairan Timur Sumatera dan Selat Malaka.....	18
9. Bilateral Maritime Forum Indonesia – Belanda	19
10. <i>Pertemuan Penjajakan Trilateral Dialogue Indonesia – China – US</i>	20
11. <i>Rakor Inisiatif Pembentukan IORA Maritime Law Enforcement Forum</i>	20
12. <i>International Seminar and Regional Conference on the Establishment of a Regional Convention against IUUF and its Related Crimes</i>	22
13. <i>Marine Plastic Debris</i>	24
14. <i>Pencalonan Dubes Arif Havas Oegroseno sebagai Kandidat Hakim International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)</i>	28
15. Rakor Penyiapan Statement Pemerintah Indonesia terhadap Rencana Putusan PCA atas Sengketa Filipina–Tiongkok terkait Laut China Selatan	29
16. FGD Survei Selat Sunda dan Rencana Penamaan Laut Natuna	31

17. Workshop Pengawasan Hak Lintas Kapal dan Pesawat Udara Asing Melintasi Alur Laut Indonesia (ALKI)	34
18. Penyelesaian Sengketa Tumpahan Minyak Montara di Laut Timor pada Tahun 2009	35
2.2 Meningkatkan Pengelolaan dan Nilai Tambah Sumberdaya Alam, serta Jasa Kemaritiman yang Berkelanjutan dan Berdaya Saing Global	36
1. Rumusan Kebijakan Terkait Perizinan Kapal Perikanan.....	36
A. Koordinasi dan Sinkronisasi Kebijakan Penyederhanaan dan Penyempurnaan Prosedur Perizinan Kapal Penangkap Ikan dan Alat Tangkap Ikan.....	36
2. Rumusan Kebijakan <i>National Plan of Action CTI-CFF Indonesia (2016-2019)</i>	44
3. Rancangan Terkait Perpres 21 Tahun 2016 tentang Bebas Visa Kunjungan 169 Negara	50
4. Rumusan Kebijakan dan/atau Regulasi Terkait Dwelling Time-Akses Kereta Api ke Tanjung Priok.....	54
5. Rekomendasi Kebijakan Terkait Percepatan Perpres Nomor 40 Tahun 2016 Tentang Penetapan Harga Gas Bumi	57
6. Rumusan Rekomendasi Kebijakan Pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Pulau Enggano	59
7. Rancangan Percepatan Implementasi Perpres Nomor 126 Tahun 2015 Tentang Penyediaan, Pendistribusian, dan Penetapan Harga LPG Untuk Kapal Perikanan	60
8. Rancangan Kebijakan Penambahan Luas Kawasan Konservasi Perairan Seluas 17,1 Juta Ha	61
9. Rancangan Perpres Pengembangan KSPN Bromo-Tengger-Semeru.....	63
2.3 Meningkatkan Ketersediaan Infrastruktur yang Maju dan Terpadu Untuk Peningkatan Daya Saing, dan Pemerataan dan Keseimbangan Pertumbuhan Ekonomi Berbasis Kemaritiman	67
1. Jalan Tol dalam Kota Bandung.....	67
2. Konektivitas Moda Udara dengan Program Pola Operasi Bandara Enclave Civil dan Pemanfaatan Ruang Udara di Selatan Pulau Jawa.....	70
3. Penguatan Perintis Laut/Penyeberangan (Short Sea Shipping)	71
4. Program Tol Laut	74
5. Infrastruktur Transportasi di Perbatasan dan Terpencil (Jembatan Udara)	77
6. Angkutan Logistik Multimoda (Dryport).....	80
7. Rekomendasi Kebijakan Pembangunan LRT di kota besar	82
8. Percepatan Pembangunan KEK Sorong	83
9. Pembangunan Konektivitas Kabupaten Trenggalek.....	87
10. Pembangunan Pelabuhan Patimban	89

11.	Pembangunan Pelabuhan Dompu.....	91
12.	Pembangunan Pelabuhan Bandar Kayangan, Lombok Utara.....	93
13.	Pembangunan Bandara Bali Utara	94
14.	Pembangunan Bandara Kulon Progo	94
15.	Pembangunan Kereta Api Express Jakarta Surabaya	97
16.	Pembangunan Kereta Trans Sumatera.....	98
17.	Program Listrik 35.000 MW	99
18.	Pembangkit Listrik tenaga Surya (PLTsa).....	100
19.	Percepatan Pembangunan Kilang Minyak	101
20.	Pengelolaan Pertambangan Emas Skala kecil (PESK).....	102
21.	Blok Masela	102
22.	Kawasan Strategis Pariwisata nasional (KSPN) Danau Toba.	103
23.	Kawasan Strategis Pariwisata nasional (KSPN) Borobudur	105
24.	Infrastruktur Pelabuhan Tanjung Adikarto.....	106
25.	Infrastruktur Industri Perikanan.....	107
26.	Reklamasi Pantai Utara Jakarta	108
27.	Kawasan Ekonomi Khusus Lhokseumawe	109
28.	Peningkatan Kemampuan Industry Galangan Kapal	110
29.	TKDN Industri Maritim	111
30.	Kongres Maritim Indonesia 2016 – Infrastruktur.	111
2.4	Memperkuat Jatidiri sebagai Bangsa Bahari yang Maju, Berkarakter dan Berbudaya Nusantara.....	113
1.	Ekspedisi Maritim Gerhana Matahari Total	113
2.	Maritim Untuk Anak Indonesia	115
3.	Literasi Maritim.....	116
4.	Pengembangan Kurikulum Muatan Kemaritiman Dalam Kurikulum Jenjang Pendidikan PAUD, SD, SMP, SMA/SMK	117
5.	Ekspedisi Nusantara Jaya 2016 (Pelayaran dengan 34 Kapal Perintis)	118
6.	Perjanjian Kerjasama dengan World Maritime University untuk Kerjasama Pendidikan Kemaritiman bagi Pelajar Indonesia	120
7.	Implementasi Energi Baru Terbarukan (EBT) Laut.....	121
8.	Pengembangan Klaster Ekonomi Maritim di Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil / Terdepan Melalui: Pembangunan PLT Hibrid.....	122
9.	Implementasi Teknologi Marine Debris.....	122
10.	Pengendalian Budidaya Perikanan dan Daya Dukung Lingkungan Hidup	124

11.	Taman Terumbu Karang Indonesia (Indonesia Coral Reef Garden-ICRG)	125
12.	Sailing Camp 2016	126
13.	Ekspedisi “Spirit of Majapahit 2016”	128
14.	Peningkatan Kapasitas Masyarakat Mendukung KSPN (Peremberdayaan Masyarakat Danau Toba)	130
15.	Penguatan Budaya Lokal (Seminar Pelestarian dan Penguatan Tradisi Budaya “Lefa” di Lamalera NTT)	132
16.	Sail Selat Karimata 2016	134
17.	Tour de Flores	135
18.	Penguatan Olahraga Bahari	137
19.	Percepatan Pengembangan Jejaring Geopark Indonesia	138
20.	Gerakan Budaya Bersih dan Senyum (GBBS)	139
21.	Pelayaran Rakyat	141
IV.	PERKEMBANGAN SUMBERDAYA	143
3.1	Kelembagaan	143
3.2	Sumberdaya Keuangan	144
3.3.1	Realisasi Keuangan	144
3.3.2	Realisasi per Jenis Belanja	148
3.3.4	Proses Pencairan Anggaran	149
V.	KENDALA DAN PERMASALAHAN	152
4.1	Internal	152
4.2	Eksternal	152
VI.	PENUTUP	153
	LAMPIRAN	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Dokumentasi Kebijakan Kelautan Indonesia di Novotel Hotel, Bogor	9
Gambar 2. Dokumentasi Kegiatan FGD pengelolaan Kabel Bawah laut	11
Gambar 3. Dokumentasi The 3 rd Senior Official Meeting (CPOPC)	18
Gambar 4. Dokumentasi Pertemuan TWG dan SoM	19
Gambar 5. Dokumentasi Pembukaan Seminar & Pameran Produk Rumput Laut	37
Gambar 6. Dokumentasi Rapat Koordinasi Pengelolaan Karang & Ikan Hias	40
Gambar 7. Kunter Menko Rizal Ramli ke areal kereta api sekitar Pelabuhan Tanjung Priok terkait Dwelling Time	44
Gambar 8. Museum Shipwreck & Kapal Selam di Perth Australia	47
Gambar 9. Kegiatan Peluncuran SKI Prioritas BPOM	49
Gambar 10. Foto Lokasi Pengembangan Danau Toba	51
Gambar 11. Peta Wilayah kepulauan Sabang	52
Gambar 12. Dokumentasi Kunjungan Galangan Kapal	56
Gambar 13. Peta Wilayah Zonasi KEK Lhokseumawe	60
Gambar 14. Foto Wilayah Zonasi KEK Lhokseumawe	61
Gambar 15. Dokumentasi Pengembangan jalan Tol Bandung	65
Gambar 16. Dokumentasi FGD Penguatan Karakter Bangsa	72
Gambar 17. Dokumentasi Penyusunan KSPN Kepulauan Seribu	74
Gambar 18. Dokumentasi FGD Pendayagunaan Iptek	76
Gambar 19. Dokumentasi FGD Energi Terbarukan	80
Gambar 20. Grafik Jumlah Pegawai di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman berdasarkan Jenjang Jabatan	82
Gambar 21. Grafik Jumlah Pegawai PNS/TNI dan Non PNS di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	83
Gambar 22. Grafik Realisasi Anggaran Belanja Berdasarkan Program Per 31 Desember 2015	85
Gambar 23. Realisasi Anggaran Belanja Berdasarkan Akun Per 31 Desember 2015	86

I. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, terletak di kawasan tropis dan dilalui oleh garis katulistiwa. Luas lautnya mencapai 5,8 Juta km², yang terdiri dari 3,1 juta km² perairan teritorial dan 2,7 juta km² perairan ZEE. Luasan ini mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia dan memiliki pulau sebanyak 17.504 (Dishidros, 2004). 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 ini sangat strategis dan apabila dikelola dengan benar Indonesia bisa menjadi poros maritim dunia sebagaimana visi Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla.

Posisi Indonesia sebagai sebuah Benua Maritim dan Negara Kepulauan yang utuh merupakan pengejawantahan semangat Deklarasi Juanda pada 13 Desember 1957. Deklarasi Juanda menyatakan dengan tegas bahwa:

- a. Indonesia adalah negara kepulauan dengan corak tersendiri
- b. Kepulauan Nusantara adalah sebuah kesatuan karenanya laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia adalah satu kesatuan wilayah NKRI.
- c. Ordonansi Hindia Belanda tahun 1939 (*Teritoriale Zeeën en Maritieme Kringen Ordonantie - TZMKO 1939*) dapat memecah belah kesatuan NKRI.

Sebagai Negara yang berada pada poros perdagangan dunia. Posisi silang Indonesia tidak hanya penting dalam konteks perdagangan internasional namun juga melahirkan karakteristik sumber daya hayati yang sangat beragam dan khusus. Seluruh wilayah laut, utamanya di timur Indonesia, terletak pada pusat segitiga karang dunia (*coral triangle*) dan karena kekhasan letak geografis dan iklim tersebut dihuni oleh berbagai macam spesies ikan dan jenis karang keras dan lunak serta hutan bakau dan padang lamun yang kaya. Tercatat terdapat kurang lebih 76 % jenis ikan di dunia dan 600 spesies karang hidup di perairan Indonesia. Perairan Indonesia juga didiami oleh lebih dari 2500 spesies atau 37 % dari jenis ikan karang dunia. Perairan Indonesia juga adalah area berkembang biak berbagai jenis mamalia antara lain lumba-lumba, paus, dugong, dan juga berbagai jenis penyu berukuran besar dan kecil.

Selain sumber daya hayati, laut Indonesia dan dasar lautnya menyimpan potensi sumber daya mineral dan energi yang besar dan belum tereksplorasi dengan baik. Mineral dasar laut yang terdapat pada landas kontinen Indonesia seperti Nikel, Mangan, Cobalt, Platinum, belum dikelola dan dimanfaatkan. Begitu juga sumber energi dari laut yang tersedia melimpah sepanjang tahun seperti arus pasang surut, hidrothermal, dan angin.

Guna mewujudkan cita-cita bangsa Indonesia sebagai bangsa yang berjaya di lautan, yang mampu mengelola laut dan segala potensi yang dimilikinya secara mandiri dan berdaulat, Indonesia harus dapat memanfaatkan potensi yang dimilikinya secara maksimal. Kemampuan mengelola sumber daya alam di laut tersebut harus juga diimbangi dengan kemampuan Sumber Daya Manusia yang mampu memahami dan memanfaatkan potensi tersebut dengan seksama secara berdaulat.

Kedaulatan Indonesia juga sangat ditentukan oleh kemampuan bangsa ini untuk menjaga potensi dan sumber daya alam yang dimiliki dari setiap ancaman, hambatan dan gangguan pengelolaan sumber daya kelautan Indonesia. Kesadaran terhadap adanya potensi ancaman terhadap kekayaan Indonesia ini tak dapat dielakan. sebagai benua maritim, posisi silang Indonesia yang sangat strategis, secara alami tidak hanya memberikan potensi sumber daya alam hayati kelautan yang signifikan untuk dikelola. Posisi Indonesia juga menempatkan Indonesia di antara produsen energi di selatan dengan konsumen energi di utara; antara sistem politik demokrasi liberal di selatan dengan sosialisme dan komunisme di utara; antara budaya barat di selatan dengan budaya confusianism di utara; antara Samudera Hindia yang sangat luas dan juga diwarnai persaingan antara negara-negara nuklir yakni India; AS dan China dengan Laut China Selatan yang seperti danau di Asia Timur dan Tenggara yang diwarnai persaingan antara China, AS dan Jepang.

Bagi Indonesia, stabilitas dan keamanan kawasan perlu dipelihara agar dapat melaksanakan pembangunan dengan baik tanpa gangguan. Sekalipun tidak terlibat secara langsung, Indonesia perlu terus mengantisipasi perkembangan konflik di Laut China Selatan (LCS). Selain kawasan LCS, yang perlu mendapatkan perhatian dan respon yang serius adalah kawasan Samudera Hindia. Kawasan ini merupakan penghubung antara Asia dan Afrika serta sebagai jembatan menuju Eropa. Kawasan ini dapat dikembangkan menjadi sumber kerja sama bagi semua negara dan menjadi lingkungan yang kondusif bagi pembangunan dan kemakmuran Indonesia.

Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla telah mencanangkan bahwa Indonesia harus mampu meraih kembali kejayaan maritim. Langkah nyata yang telah dilakukan adalah membentuk **Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Kemenko Maritim)** dalam jajaran Kabinet Kerja. Hal ini dimaksudkan untuk mengefektifkan sinkronisasi dan koordinasi pembangunan di bidang kemaritiman sehingga dapat terjadi sinergi diantara kementerian/lembaga yang dikoordinasikan untuk mengurangi dan/atau menghilangkan hambatan-hambatan yang ada.

Sebagaimana diketahui bahwa Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional tahun 2005-2025 telah menetapkan visi pembangunan nasional yakni untuk

mewujudkan INDONESIA YANG MANDIRI, MAJU, ADIL DAN MAKMUR. Peran pengelolaan sumber daya alam memegang peranan penting dalam mencapai visi tersebut, dimana didalam penjabarannya yang dituangkan dalam misi ke 6 yaitu: mewujudkan Indonesia asri dan lestari dengan memperbaiki pengelolaan pembangunan untuk menjaga keseimbangan antara pemanfaatan, keberlanjutan, keberadaan, dan kegunaan sumber daya alam dan lingkungan hidup dengan tetap menjaga fungsi, daya dukung, dan kenyamanan dalam kehidupan pada masa kini dan masa depan.

Terdapat tiga aspek penting yang mendukung dalam perkembangan bangsa Indonesia, yaitu aspek maritim, aspek agrikultur, dan aspek industri. Dewasa ini aspek maritim mendapat perhatian yang lebih, dan diharapkan dapat memberikan manfaat dan kontribusi untuk meningkatkan kesejahteraan. Indonesia adalah salah satu negara maritim dan kepulauan yang terbesar di dunia dengan 17.508 pulau besar dan kecil dengan garis pantai 99.000 km dengan penduduk lebih dari 220 juta. Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Sumber Daya (Kemenko Maritim) lahir sebagai pengejawantahan visi dan misi Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Yusuf Kalla yang merupakan pimpinan pemerintahan dalam kabinet kerja 2014-2019. Dalam misinya yang ke 6 (enam) disebutkan bahwa “Presiden dan Wakil Presiden berkeinginan mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional”, sehingga Indonesia diharapkan menjadi poros maritim dunia. Nawacita merupakan agenda aksi dalam pemerintahan Kabinet Kerja tersebut. Nawacita merupakan turunan dari visi presiden yaitu: terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan gotong royong. Sesuai namanya, Nawacita mengandung arti 9 (sembilan) harapan yang diimplementasikan dalam pembangunan nasional.

Sebagai perwujudan upaya pencapaian sasaran dalam Nawa Cita, maka kemudian disusunlah Sasaran Strategis yang tecantum dalam Renstra Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman tahun 2015-2019 yaitu:

1. Terwujudnya pembangunan kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim yang berperan aktif dalam kerjasama maritime di tingkat regional dan global;
2. Meningkatnya pengelolaan dan nilai tambah sumberdaya alam
3. Terjadinya percepata pembangunan dan pemertaaan infrastuktur poros maritim
4. Menguatnya jati diri bangsa Indonesia sebagai bangsa bahari yang inovatif, berkarakter dan berbudaya
5. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang baik di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.

Berdasarkan Peraturan Presiden No. 10 tahun 2015 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, dinyatakan bahwa Kementerian Koordinator

Bidang Kemaritiman mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian urusan Kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan bidang kemaritiman. Selanjutnya dinyatakan bahwa Kemenko Bidang Kemaritiman mengkoordinasikan beberapa kementerian antara lain: Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Pariwisata, Kementerian dan Instansi lain yang dianggap perlu.

Dalam PP tersebut di atas dinyatakan bahwa Organisasi Kemenko Bidang Kemaritiman terdiri atas:

1. Sekretariat Kementerian Koordinator.
2. Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim.
3. Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa.
4. Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur.
5. Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Manusia, Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, dan Budaya Maritim.
6. Staf Ahli Bidang Hukum Laut.
7. Staf Ahli Bidang Sosio-Antropologi Maritim.
8. Staf Ahli Bidang Ekonomi Maritim.
9. Staf Ahli Bidang Manajemen Konektivitas.

Pada tahun 2015, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman telah melaksanakan beberapa kegiatan utama dalam rangka mengkoordinasikan dan mensinkronisasikan di bidang Kemaritiman, yaitu antara lain: Seminar, Wokshop baik yang berskala Nasional maupun Internasional, Konsinyering, Perundingan Bilateral antar Negara-negara Maritim dan Forum-forum Group Discussion sebagai Bahan Masukan RPJMN 2015-2019, serta Rapat penyusunan Perpres Tata Ruang Laut Nasional (TRLN) maupun perumusan Peraturan tentang National Ocean Policy (NOP), yang sampai saat penyusunan laporan ini dibuat sedang Draft Perpres sudah dalam pembahasan di Sekretariat Presiden. Kegiatan lain diantaranya: Diskusi bersama para Nara Sumber dan Pakar Kelautan baik dari Instansi Pemerintah, Lembaga Swadaya Masyarakat, Akademisi, Praktisi, Masyarakat Nelayan maupun Persional yang ahli dibidangnya, untuk mengumpulkan dan menggali berbagai informasi yang diperlukan.

Berbagai kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2015 dimaksudkan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang menjadi tanggungjawab koordinasi Menko Kemaritiman.

II. ISU/KEBIJAKAN YANG BERKEMBANG

Wilayah Indonesia adalah kepulauan terbesar di dunia yang terletak di kawasan tropis dan dilalui oleh garis katulistiwa yang luas lautnya mencapai 5,8 Juta km² (yang terdiri dari 3,1 juta km² perairan teritorial dan 2,7 juta km² perairan ZEE). Luas wilayah laut Indonesia mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia dan memiliki pulau sebanyak 1.7504 (Dishidros, 2004). Secara geografis Negara Kepulauan Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera besar yang menempatkan Indonesia pada posisi strategis di persilangan lalulintas laut dunia.

Secara geografi Indonesia adalah negara kepulauan (*archipelagic state*), namun demikian belum sepenuhnya dapat dikatakan sebagai negara maritim (*maritime states*) yang bercirikan ekonomi berbasis maritim dengan karakter dan budaya maritim yang menonjol.

Sejarah telah mencatat kejayaan kerajaan-kerajaan maritim nusantara seperti Sriwijaya dan Majapahit yang sangat unggul pada masanya. Presiden Joko Widodo dalam sambutan pertamanya setelah dilantik sebagai Presiden RI ketujuh dengan sangat tegas menyampaikan visinya untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang maju dan menjadi poros maritim dunia, sebagaimana petikan berikut “... Kita harus bekerja dengan sekeras-kerasnya untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. Samudera, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Kita telah terlalu lama memunggungi laut, memunggungi samudera, memunggungi selat dan teluk. Kini saat kita mengembalikan semua sehingga Jalesveva Jayamahe, di laut justru kita jaya, sebagai semboyan nenek moyang kita dimasa lalu bisa kembali membahana...”

Pada tahun 2016, ada 37 Isu Prioritas yang Menjadi Kebijakan Kemenko Bidang Maritim dan Sumber Daya di Kementerian yang Dikoordinasikan adalah sebagai berikut :

1. Energi baru terbarukan dan konversi energi.
2. PPPD-L (2000 MW PLTU Batang).
3. Kontrak Karya Freeport.
4. Pengembangan Blok Masela.
5. Percepatan Pembangunan Infrastruktur Pembangkit dan Refinery (Bontang, Kaltim).
6. Hilirisasi hasil Riset Maritim termasuk hasil Riset Energi baru terbarukan.
7. Dwelling Time.
8. Galangan Kapal.

9. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) industri maritim (KEK Lhoksuemawe dan KEK Sorong).
10. Pembangunan dan revitalisasi pelabuhan.
11. Penguatan jejaring inovasi untuk mendukung tol laut.
12. Pembangunan angkutan massal cepat di 20 kota.
13. Pembangunan rel kereta api (Sumatera, Kalimantan dan Sulawesi) 3258 km.
14. Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata Tanjung Lesung dan Morotai belum beroperasi secara maksimal.
15. Pengelolaan transportasi udara navigasi udara dan organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO).
16. Kereta api cepat Jkt – Sby dan Kalimantan.
17. Jalan tol dalam kota Bandung.
18. Kawasan konservasi perairan.
19. Rehabilitasi kerusakan lingkungan pesisir dan lautan fishing policy – IUUF.
20. UU 32 / 2014 tentang kelautan.
21. Perikanan tangkap dan budidaya.
22. Tata ruang laut.
23. Peningkatan kualitas SDM Kemaritiman.
24. Tata niaga garam.
25. Pusat riset Blue Carbon.
26. Tata kelola BMKT.
27. Bebas visa kunjungan wisata.
28. Perijinan yacht.
29. Percepatan pembangunan infrastruktur Marina.
30. Percepatan pembangunan infrastruktur kawasan ekonomi khusus pariwisata, 7+3 kawasan strategis pariwisata nasional (Toba, Bromo, Yogja, Kepulauan Seribu, Bangka Belitung, Wakatobi, Tanjung Lesung, Morotai dan Mandalika).
31. Masalah Perbatasan dengan 9 negara tetangga.
32. Kekuatan Indonesia di Indian – Ocean Rim Association (IORA) 2015 – 2017.
33. National Ocean Policy.
34. Penguatan karakter budaya bahari.
35. Pengembangan destinasi wisata Great Jakarta.
36. Dewan Air Nasional.
37. Pengurangan waktu perijinan kabel bawah laut.

III. PELAKSANAAN KEGIATAN

2.1 Terwujudnya Pembangunan Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim yang Berperan Aktif dalam Kerjasama Maritim Regional dan Global.

Kebijakan kelautan Indonesia didasarkan pada UUD 1945, yang menegaskan bahwa: Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat (Pasal 33 ayat 3). Terkait dengan kebijakan kelautan, amanat UUD 1945 dijabarkan dalam UU No. 17 Tahun 2007 tentang RPJPN Tahun 2005–2025. Pembangunan kelautan pada masa yang akan datang diarahkan pada pola pembangunan berkelanjutan berdasarkan pengelolaan sumberdaya laut berbasis ekosistem, yang meliputi aspek-aspek sumberdaya manusia dan kelembagaan, politik, ekonomi, lingkungan hidup, sosial budaya, pertahanan keamanan, dan teknologi.

Pada Perpres No. 5 Tahun 2010 tentang RPJMN, ada lima prioritas nasional terkait dengan kelautan, yaitu: [1] Prioritas pertama mengenai reformasi birokrasi dan tata kelola; [2] Prioritas keempat mengenai penanggulangan kemiskinan; [3] Prioritas kelima mengenai ketahanan pangan; [4] Prioritas kesembilan mengenai lingkungan hidup dan pengelolaan bencana; [5] Prioritas kesepuluh mengenai daerah tertinggal, terdepan, terluar, dan pasca-konflik.

Dalam mewujudkan pembangunan kedaulatan Indonesia sebagai Negara maritime di tingkat regional dan global, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman melalui Deputi I Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim pada tahun 2015 telah melakukan beberapa kegiatan sebagai berikut:

1. Kegiatan Capacity Building Hukum laut Internasional Bagi Pejabat Kemenko Kemaritiman

Kegiatan Capacity Building Hukum laut Internasional diadakan di Hotel Padma Bandung pada 21-23 Januari 2016. Kegiatan ini diadakan dengan latar belakang bahwa Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman merupakan sebuah kementerian yang baru dibentuk di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo. Terlepas sebagai sebuah kementerian yang sedang menata berbagai infrastruktur ke dalam organisasinya, namun di waktu yang sama Kemenko Kemaritiman tetap

harus dapat menjalankan tugas dan fungsinya secara optimal, khususnya di dalam menterjemahkan visi dan misi pemerintahan di sektor kemaritiman.

Merujuk kepada hal tersebut, maka setiap pejabat dan personil di lingkungan Kemenko Kemaritiman harus memiliki pengetahuan yang memadai terkait dengan kemaritiman, khususnya mengenai hukum laut internasional yang mengatur mengenai hak dan kewajiban setiap negara pantai, termasuk Indonesia, di dalam penggunaan ataupun pengelolaan setiap zona maritim. Pengetahuan dimaksud penting untuk dimiliki oleh setiap pejabat dan personil di Kemenko Kemaritiman sehingga setiap kebijakan yang dilahirkan, ataupun kegiatan yang dilaksanakan, akan sejalan dengan prinsip-prinsip hukum laut internasional dan kepentingan Indonesia.

Untuk mewujudkan pejabat dan personil di lingkungan Kemenko Kemaritiman yang memahami prinsip-prinsip dasar hukum laut internasional, maka diadakan kegiatan capacity building tersebut dengan menghadirkan pembicara Prof Dr. Hasjim Djalal, Prof Etty R. Agoes, dan Anggia Rukmasari SH, LL.M. Setiap pejabat dan personil Kemenko Kemaritiman diberikan penjelasan untuk dapat menyerap dan mendiskusikan substansi hukum laut internasional, sehingga dapat dicapai suatu pemahaman yang utuh mengenai hukum laut internasional yang juga telah diselaraskan dengan kepentingan Indonesia, termasuk mengenai kasus Sipadan – Ligitan yang seringkali salah dipersepsikan.

2. High Level Meeting Indonesia – Timor Leste on Maritime Boundary

Rakor diadakan dalam rangka evaluasi hasil High Level Meeting antara Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Timor Leste yang telah diselenggarakan pada 17 dan 18 Januari 2016 di Dili, Timor Leste. Selain itu, Rakor juga membahas langkah strategis dimulainya perundingan penetapan batas maritim antara Indonesia dengan Timor Leste. Rakor diadakan pada tanggal 27 Januari 2015 di Kemenko Kemaritiman dengan dihadiri perwakilan dari Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian ESDM, Kementerian Perhubungan, Badan Informasi Geospasial, Mabes TNI AL, Dishidros TNI AL, dan Kantor Utusan Khusus Presiden Republik Indonesia untuk Penetapan Batas Maritim. Selain itu, Rakor juga dihadiri pakar dan penasihat tim teknis penetapan batas maritim Indonesia, yaitu Dr. Nur Hasan Wirajuda, Prof. Dr. Hasjim Djalal, dan Prof. Dr. Etty R Agoes.

- A. High Level Meeting yang telah diselenggarakan di Dili pada 17-18 Januari 2016 menghasilkan beberapa kesepakatan terkait dengan penetapan batas maritim, yaitu:
- 1) Tim Teknis kedua negara segera memulai perundingan penetapan batas maritim, yaitu pada kuartal pertama tahun 2016 ini;
 - 2) Perundingan akan difokuskan untuk membahas segmen utara, khususnya perairan Pulau Wetar, Pulau Leti dan Pulau Timor dengan target penyelesaian tahun 2016;
 - 3) Di dalam perundingan, kedua belah pihak juga akan tukar menukar informasi secara informal untuk segmen selatan yang berada di Laut Timor;
 - 4) Pemerintah Timor Leste kembali menegaskan bahwa Pulau Batek adalah milik Indonesia, namun Pemerintah Timor Leste meminta agar Pemerintah Indonesia tetap mengizinkan kegiatan ziarah masyarakat Timor Leste, khususnya dari distrik Oekusi, di Pulau Batek.
- B. Dalam Joint Communiqué Presiden RI dan Presiden Timor Leste pada tanggal 26 Januari 2016 di Dili, Timor Leste, masalah penyelesaian perbatasan maritim ditegaskan sebagai salah satu prioritas hubungan kedua negara.
- C. Rakor lebih lanjut membahas berbagai opsi garis batas antara Indonesia dan Timor Leste, khususnya di segmen utara. Berbagai opsi garis batas digambarkan dengan tetap merujuk kepada garis pangkal kepulauan Indonesia, sebagai kewajiban ketentuan hukum laut internasional (UNCLOS 1982).
- D. Rakor menyepakati hal-hal sebagai berikut:
- 1) Perundingan batas maritim di tingkat tim teknis akan segera dilakukan. Pemerintah Indonesia menunggu proposal atau undangan dari Timor Leste.
 - 2) Perundingan tim teknis akan membahas segmen utara, khususnya perairan Pulau Wetar, Pulau Leti dan Pulau Timor. Kedua tim teknis akan tukar menukar informasi secara informal untuk segmen selatan yang berada di Laut Timor.
 - 3) Di dalam perundingan, tim teknis Indonesia akan menyampaikan proposal garis forward position, yaitu garis sebagaimana yang telah tercantum di dalam Peta NKRI yang telah dipublikasikan oleh Pemerintah Indonesia. Lebih lanjut akan disampaikan bahwa garis usulan tersebut telah digambarkan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982, khususnya ketentuan garis pangkal kepulauan dan delimitasi batas laut territorial antar negara.
 - 4) Jika diperlukan, setelah pertemuan tim teknis, dapat dilakukan High Level Meeting untuk melancarkan proses perundingan yang berjalan.
 - 5) Sebagai bagian dari usaha peningkatan hubungan baik kedua negara, Kemenko Kemaritiman akan mengkoordinasikan pembentukan kerjasama

kemaritiman di bidang perikanan, seperti pemberantasan Illegal, Unreported, Unregulated Fishing, aquaculture, serta penyerahan peta laut kepada Timor Leste, dan kesediaan Indonesia untuk membantu survey dalam rangka updating peta-peta laut tersebut.

E. Kementerian Luar Negeri kiranya dapat mempersiapkan berbagai hal yang terkait dengan rencana dimulainya perundingan dimaksud.

3. Rakor Evaluasi Laporan Situasi Keamanan Selat Malaka

Rakor evaluasi situasi keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura diselenggarakan pada 28 Januari 2016 di Kemenko Kemaritiman. Rakor dipimpin oleh Deputi Bidang Kedaulatan Maritim, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan dihadiri perwakilan dari Kementerian Luar Negeri, TNI AL, POLRI, dan BAKAMLA.

Rapat membahas situasi terkini dari Selat Malaka dan Selat Singapura. Disinyalir adanya beberapa pihak (seperti The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) dan the International Maritime Bureau (IMB)), berusaha memberikan persepsi, untuk kepentingan mereka, bahwa kedua selat dimaksud dalam kondisi tidak aman. Untuk itu pemerintah Indonesia perlu melakukan berbagai langkah counter campaign atas hal tersebut.

Lebih lanjut, rakor juga membahas bahwa laporan yang dipublikasikan oleh ReCAAP dan IMB perlu diverifikasi validitasnya dikarenakan kedua lembaga tersebut hanya mempublikasikan laporan yang mereka terima tanpa adanya mekanisme check and recheck di lapangan.

Selain itu dibahas pula perlunya peningkatan keamanan di sekitar pelabuhan, yang menurut laporan IMB dan ReCAAP menjadi lokasi kejahatan ringan yang dikategorikan oleh sebagai pembajakan.

Rakor juga membahas kemungkinan pemberlakuan pandu kapal (pilotage) bagi kapal-kapal yang berlayar di Selat Malaka dan menuju pelabuhan-pelabuhan yang berada di Indonesia. Rakor menyepakati hal-hal sebagai berikut:

- a. Pemerintah Indonesia akan menyiapkan sebuah mekanisme berkelanjutan untuk menyampaikan kepada publik, khususnya media asing, atas berbagai capaian yang telah dilakukan Indonesia di dalam melakukan pengamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura.
- b. *Counter campaign* yang akan dilakukan oleh Pemerintah Indonesia, menyikapi laporan ReCAAP dan IMB, termasuk menyoroti kriteria kejadian di lapangan,

yang mana disinyalir seringkali terjadi *false report*. Hal ini termasuk kemungkinan ReCAAP dan IMB mempublikasikan laporan terhadap kapal-kapal kecil yang berlayar di Selat Malaka dan Selat Singapura yang dipersepsikan sebagai “*attempted attack*”.

- c. Pemerintah akan mengusulkan agar POLRI dan BAKAMLA dimasukkan ke dalam mekanisme *Malacca Strait Patrol* (MSP).
- d. Pemerintah Indonesia akan mengusulkan adanya *Senior Official Meeting* (SOM) antara Indonesia, Malaysia dan Singapura, untuk melakukan review terhadap penanganan keamanan Selat Malaka. Diharapkan pertemuan SOM tersebut dapat dilakukan sebelum peringatan MSP ke-10.
- e. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman akan mengadakan suatu *Forum Group Discussion* (FGD) untuk membahas mengenai kemungkinan pemberlakuan pandu wajib (*pilotage*) di Selat Malaka untuk kapal-kapal yang akan menuju pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.

4. Council of the Palm Oil Producing Countries

Asosiasi Negara-negara Produsen Minyak Sawit atau Council of the Palm Oil Producing Countries telah menyelenggarakan beberapa pertemuan setingkat menteri dan pejabat senior antar negara, yaitu:

- A. Pertemuan tingkat menteri yang diselenggarakan di Jakarta pada 4 Februari 2016 dengan hasil:
 1. Kedua delegasi menyetujui *host country agreement* dan beberapa *basic principles* dari standar palm oil, melakukan sinergi dalam *Green Economic Zone* sehingga kedua negara tidak akan saling berkompetisi.
 2. Pertemuan menyetujui *timeline* pembentukan CPOPC dan membahas perlunya *criteria of admnission of the CPOPC*. *Ministerial meeting* mengharapkan SOM dapat mendetailkan lebih lanjut
 3. Menyetujui beberapa aspek penunjukan ED dan *director CPOPC*
 4. Kedua negara bersepakat untuk bekerjasama untuk menanggapi rencana pemberian palm oil tax dari pemerintah Perancis. Malaysia menyampaikan proposal perihal *Harmonisasi expeort tax on palm oil products*. Indonesia berpandangan bahwa hal tersebut baik namun masih perlu dipelajari lebih lanjut.
- B. Pada tanggal 23 Februari 2016 telah diselenggarakan pertemuan 3 (tiga) *technical working group CPOPC* yaitu:
 1. *Technical Working Group on Drafting of Host Country Agreement* (HCA) CPOPC;
 2. *Technical Working Group on Harmonization of Standard* (HOS); dan
 3. *Technical Working Group on Palm Oil Green Economic Zone* (POGEZ).

C. Pertemuan 6th Senior Official Meeting on the Establishment of the Council of Palm Oil Producing Countries (CPOPC)

Pertemuan dilaksanakan pada 14 Januari 2016 di Jakarta bertujuan untuk membahas dan menyelesaikan berbagai hal terkait dengan operasionalisasi dari CPOPC dengan hasil sebagai berikut:

1. SOM menerima laporan dari TWG on HCA, TWG on HOS dan TWG on POGEZ.
2. Terkait dengan rancangan *Host Country Agreement* (HCA) SOM membahas pending issues dan menyepakati rancangan HCA. Disepakati beberapa pending issues untuk dibicarakan dengan Kementerian Lembaga terkait.
3. SOM menyepakati timelines for the establishment of CPOPC.
4. Lebih lanjut SOM juga membahas dan menyepakati mengenai rancangan struktur organisasi CPOPC.

D. Pertemuan *the 7th Senior Official Meeting* (SOM) of *the Council of Palm Oil Producing Countries* (CPOPC) telah dilaksanakan pada 24 Februari 2016 di Kuala Lumpur.

Pertemuan bertujuan untuk membahas dan menyelesaikan berbagai hal terkait dengan operasionalisasi dari CPOPC dengan hasil sebagai berikut:

1. SOM menerima laporan dari TWG on HCA, TWG on HOS dan TWG on POGEZ.
2. Terkait dengan rancangan HCA, SOM membahas pending issues dan menyepakati rancangan terakhir HCA. Disepakati rencana pengesahan HCA pada minggu kedua atau ketiga Maret 2016. Sebelum itu, kedua negara akan bertemu untuk memfinalisasi rancangan yang ada (*legal scrubbing*).
3. Delegasi Malaysia menyampaikan paparan mengenai rancangan Term of Reference untuk Executive Director, rancangan kriteria negara-negara anggota CPOPC, serta paparan mengenai Proposal to Harmonize Export Tax on Palm Oil Products.
4. Pemerintah Indonesia perlu mempelajari rancangan dokumen Term of Reference untuk Executive Director, rancangan kriteria negara-negara anggota CPOPC, dan Proposal to Harmonize Export Tax on Palm Oil Products. Diharapkan tanggapan Pemerintah Indonesia dapat disampaikan pada pertemuan berikutnya.



Gambar Rapat CPOPC

E. Pertemuan 8th SOM CPOPC di Bandung.

Pertemuan dilaksanakan pada 4-5 April 2016 Pada pertemuan kali ini diadakan lanjutan diskusi 3 (tiga) technical working group CPOPC yaitu:

- 1) *Technical Working Group on Drafting of Host Country Agreement (HCA) CPOPC;*
- 2) *Technical Working Group on Harmonization of Standard (HOS);* dan
- 3) *Technical Working Group on Palm Oil Green Economic Zone (POGEZ).*

TWG on HCA menyepakati rancangan dari *Host Country Agreement*.

TWG on HOS membahas lebih lanjut mengenai rancangan *Elaboration of Statement of standard* dari CPOPC. Selain itu pertemuan juga membahas implikasi dari dibentuknya standar CPOPC terhadap *Indonesian Sustainable Palm Oil System (ISPO)* and *Malaysian Sustainable Palm Oil System (MSPO)*. TWG on POGEZ membahas rancangan program pembentukan POGEZ.

5. *Biodiversity Beyond National Jurisdiction*

- A. Partisipasi Tim BBNJ Indonesia pada *International workshop* dengan tema “*Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction: Preparing for the PrepCom*” pada tanggal 3-4 Februari 2016 di Singapura

The Centre of International Law, National University of Singapore, mengadakan *International workshop* dengan tema “*Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction: Preparing for the PrepCom*” pada tanggal 3-4 Februari 2016 di Singapura. *workshop* tersebut diadakan sebagai sarana tukar pikiran bagi para pemangku kepentingan sebelum diadakannya pertemuan pertama *Preparatory Committee (PrepCom)* pembentukan instrumen hukum internasional di bawah UNCLOS 1982 mengenai konservasi dan pemanfaatan berkelanjutan terhadap *Marine Biological Diversity Beyond Areas of National Jurisdiction (BBNJ)* yang akan diadakan pada 28 Maret – 8 April 2016 di New York. *PrepCom* dibentuk berdasarkan pada Resolusi Majelis Umum PBB Nomor 69/292 yang memberikan mandat kepada *PrepCom* untuk memberi rekomendasi yang substansial kepada Majelis Umum terkait dengan elemen-elemen dari rancangan *international legally binding instrument* terkait BBNJ dengan mempertimbangkan berbagai laporan dari *Co-Chairs of the Ad Hoc Open-ended Informal Working Group on BBNJ*.

Delegasi Indonesia pada *workshop* tersebut dipimpin oleh Deputi Bidang Kedaulatan Maritim, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, dan perwakilan dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Kementerian Luar Negeri, Kantor Utusan Khusus Presiden RI untuk Penetapan Batas Maritim, serta Kedutaan Besar Indonesia di Singapura. Peserta *workshop* tersebut merupakan perwakilan dari berbagai negara di Asia-Pasifik yang terdiri dari unsur pemerintah, akademisi, praktisi, NGO, dan Organisasi Internasional seperti WIPO, IMO, dan FAO. Turut hadir sebagai pembicara yaitu Duta Besar Tommy Koh, yang menyampaikan *keynote speech* tentang latar belakang pembicaraan mengenai BBNJ pada saat pembahasan UNCLOS sampai dengan saat ini. Pembicara lainnya antara lain adalah Judge Tomas Heidar (*International Tribunal for the Law of the Sea*), Ambassador Eden Charles (*President of the PrepCom*), dan Mr. Michael Lodge (*International Seabed Authority/ ISA*).

Ambassador Tommy Koh, Presiden Konferensi Hukum Laut PBB III, di kesempatan *Keynote Address*, menjelaskan proses negosiasi UNCLOS pada Konferensi Hukum Laut PBB III. Pada saat Konferensi tersebut berlangsung, isu BBNJ belum mengemuka dikarenakan ilmu pengetahuan pada masa itu belum dapat menjabarkan *marine biodiversity* di laut dalam. Sumber daya laut lepas yang saat itu menjadi pusat perhatian hanyalah sumber daya mineral, yang mana pada akhirnya telah diatur secara komprehensif pada Bagian XI dari UNCLOS. Tommy Koh menyampaikan bahwa pengaturan BBNJ harus menghormati dan sesuai dengan UNCLOS. Hal ini ditujukan agar keseimbangan kepentingan negara-negara yang diatur dalam UNCLOS tidak terganggu, dan keseimbangan serta keadilan tersebut dapat berlanjut pada pengaturan BBNJ. Tommy Koh juga

menyampaikan bahwa pengaturan BBNJ harus mendorong inovasi dan penemuan baru. Terkait dengan penyelesaian sengketa, menurut Tommy Koh pengaturan BBNJ cukup merujuk pada penyelesaian sengketa pada UNCLOS.

B. FGD Penyusunan Posisi Nasional Terkait Pembentukan *International Legal Instrument* di bidang *Biodiversity Beyond National Jurisdiction*

Focus Group Discussion (FGD) dilaksanakan pada tanggal 9 Februari 2016, di Bandung. FGD dihadiri perwakilan dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Kementerian Luar Negeri, Badan Informasi Geospasial, Greenpeace Indonesia, dan juga World Wildlife Fund for Nature (WWF) Indonesia. FGD juga dihadiri Prof. Dr. Etty R. Agoes sebagai pakar. Adapun jalannya pembahasan dan hasil dari FGD adalah sebagai berikut:

1. FGD diadakan untuk lebih mendetailkan posisi Indonesia terkait BBNJ pasca diadakannya workshop pada tanggal 3-4 Februari 2016 di Singapura.
2. Di dalam pertemuan PrepCom, Indonesia akan menyampaikan prinsip “responsible use of BBNJ”. Prinsip ini diharapkan dapat menjadi “jalan tengah” dari perdebatan antara prinsip common heritage of mankind atau prinsip freedom of high seas yang akan dijadikan dasar pengaturan di BBNJ. Prinsip “responsible use of BBNJ” merupakan sebuah sui generis yang bersumber dari preamble UNCLOS 1982 dan juga berbagai praktek perjanjian dan organisasi internasional.
3. Prinsip responsible use of BBNJ akan mengandung pengaturan pengelolaan BBNJ dengan yang accountable, transparent, efficient, conservation dan equitable benefit sharing.
4. Beberapa elemen pengaturan yang diturunkan dari prinsip responsible use of BBNJ diantaranya adalah:
 - Transparansi pra eksplorasi dan eksploitasi area BBNJ
 - Transparansi di dalam proses eksplorasi dan eksploitasi, termasuk di dalamnya sharing informasi yang dituangkan ke dalam marine genetic resources database;
 - Benefit sharing, termasuk di dalamnya capacity building dan transfer of technology yang saling menguntungkan, terutama kepada negara-negara yang dekat atau berbatasan dengan area BBNJ yang dieksplorasi atau dieksploitasi;
 - Dalam konteks intellectual property, hanya hasil turunan dari genetic resources yang dapat dipatenkan. Namun paten tersebut perlu diberikan batasan waktu tertentu, yang mana sesudahnya paten akan terbuka untuk siapapun.

- Pembentukan organisasi baru untuk mengawal prinsip transparansi sejak pra eksplorasi, pelaksanaan eksplorasi dan eksploitasi, sampai dengan implementasi benefit sharing, sekaligus sebagai lembaga enforcement terkait regulasi yang disepakati.
- a. Prinsip responsible use of BBNJ tersebut di atas akan dirinci lebih lanjut sebagai posisi Indonesia dan akan dibuat ke dalam sebuah dokumen pegangan delegasi Indonesia secara berkelanjutan, merujuk kepada akan panjangnya proses perundingan penyusunan instrumen hukum internasional untuk BBNJ.
- b. Merujuk kepada substansi BBNJ yang lintas sektor, dan juga untuk menjaga kesinambungan penanganan, maka akan dibentuk sebuah tim nasional yang ditetapkan dengan Surat Keputusan Menko Bidang Kemaritiman.

6. Rapat Koordinasi Membahas Metode Pengukuran Kontribusi Ekonomi khususnya Sektor Kemaritiman terhadap Ekonomi Nasional

Rapat Koordinasi Membahas Metode Pengukuran Kontribusi Ekonomi khususnya Sektor Kemaritiman terhadap Ekonomi Nasional pada Rabu, 10 Februari 2016, di Bandung. Pertemuan dipimpin oleh Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim, Kemenko Maritim dan dihadiri oleh perwakilan dari Kementerian Kelautan dan Perikanan serta Badan Pusat Statistik.

Rakor diadakan untuk menyusun rencana kerja dan metode untuk melakukan survei dan penghitungan indikator ekonomi dan industri maritim dalam PDB dan serapan tenaga kerja di Indonesia. Penghitungan dimaksud memiliki arti penting dalam rangka melihat kondisi nyata di lapangan atas sektor kemaritiman Indonesia yang ke depannya dapat dijadikan dasar di dalam pembentukan kebijakan, program dan kegiatan untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Terkait dengan metodologi pengumpulan data dan penghitungan, maka rakor mencatat adanya 3 (tiga) metodologi yang akan digunakan, yaitu: (1) metodologi non-survei; (2) metodologi semi-survei; dan (3) metodologi survei. Sebagai langkah awal disarankan untuk menggunakan metodologi non survei, yaitu dengan menggunakan berbagai data yang sudah tersedia di Kementerian/Lembaga sesuai klasifikasi yang dibutuhkan. Hal ini dapat dilakukan dalam waktu yang tidak terlalu lama, dan hasilnya dapat digunakan sebagai dasar untuk melanjutkan penghitungan menggunakan metodologi semi-survei dan metodologi survei yang tentunya membutuhkan waktu lebih lama.

Rakor menyepakati hal-hal sebagai berikut:

- a. Perlu segera menerbitkan SK Pembentukan Kelompok Kerja Survei dan Penghitungan Indikator Ekonomi dan Industri Maritim Dalam PDB dan Serapan Tenaga Kerja di Indonesia. Hal ini akan sebagai dasar kegiatan yang akan

dilaksanakan. Untuk maksud tersebut, Kemenko Kemaritiman akan segera berkirim surat permintaan personil untuk Kementerian/Lembaga yang belum menunjuk perwakilannya. Perlunya penambahan keanggotaan dari Kementerian Pariwisata, Kementerian Perhubungan, Pusdatin KKP, Puslit Sosek KKP, serta Direktorat Metodologi BPS.

- b. Perlu segera dibuat roadmap dan timeline rencana kerja tim.
- c. Perlu diadakan serangkaian FGD dan pertemuan untuk membahas dan menetapkan klasifikasi elemen dan metodologi penghitungan.

Metode non-survei akan digunakan sebagai langkah awal (jangka pendek) penghitungan dan menggunakan data IO terkini, semisal data tahun 2014 dan 2015. Untuk hasil yang lebih akurat dan lengkap, maka dalam jangka menengah dan jangka panjang akan digunakan metodologi semi survei dan metodologi survei.

7. Rakor Data Kewilayahan, Pemetaan dan Toponim Kemaritiman

Kemenko Bidang Kemaritiman telah menyelenggarakan rapat koordinasi yang diadakan pada 25 Februari 2016 di Yogyakarta dan dihadiri perwakilan dari Kementerian Koordinator Bidang Polhukam, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian PPN/Bappenas, Mabes TNI dan Mabes TNI AL. Rapat Koordinasi diadakan sebagai tindak lanjut dari Rakor sebelumnya yang diadakan di Jakarta pada 1 Oktober 2015.

Rapat koordinasi dan menyepakati beberapa hal sebagai berikut:

- a. Penyeragaman data kewilayahan memiliki arti penting sebagai data awal di dalam setiap tahapan perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi pembangunan nasional. Penyeragaman data kewilayahan kemaritiman, khususnya jumlah pulau telah masuk ke dalam RPJM dan RKP yang ditetapkan oleh Pemerintah.
- b. Dalam rangka mewujudkan data jumlah pulau, panjang pantai dan luasan wilayah maritim yang dapat dirujuk secara nasional, maka perlu terlebih dahulu disepakati metode penghitungan yang akan digunakan. Metode penghitungan tentunya tetap harus merujuk kepada berbagai instrument internasional seperti UNCLOS 1982 dan *the Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea* (TALOS). Diharapkan dengan adanya metode atau acuan teknis bersama akan meminimalkan perbedaan metode penghitungan dan data yang digunakan, sehingga menghasilkan angka penghitungan yang disepakati bersama.
- c. Terkait data jumlah pulau, rakor masih mengidentifikasi adanya perbedaan angka yang signifikan. Dishidros TNI AL menyampaikan jumlah pulau Indonesia adalah 17.499. Timnas Pembakuan Nama Rupabumi menyampaikan jumlah pulau yang telah dibakukan dan disampaikan kepada PBB adalah 13.466.

Sedangkan Badan Informasi Geospasial menyampaikan berdasarkan data citra satelit terkini, jumlah pulau di Indonesia adalah 15.945 (termasuk yang ada di sungai dan danau) atau 15.433 (yang hanya ada di laut). Namun BIG menyampaikan data tersebut masih perlu dilakukan verifikasi dan validasi di lapangan sebelum nantinya dapat dibakukan. Merujuk kepada angka jumlah pulau 13.466 yang telah disampaikan kepada PBB, disampaikan perlu adanya kebijakan khusus menyikapi adanya 512 pulau dari jumlah tersebut yang ternyata berada di sungai ataupun danau, yang mana hal ini tidak sesuai dengan UNCLOS 1982.

- d. Perlunya pembentukan POKJA untuk dapat membahas dan menentukan metode ataupun acuan teknis bersama serta melakukan penghitungan, verifikasi dan validasi data yang dihasilkan sebelum nantinya ditetapkan dan dijadikan rujukan nasional. Diharapkan POKJA dapat segera terbentuk dan bekerja atas dasar rencana kerja yang disepakati. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman akan mengkoordinasikan pembentukan POKJA tersebut dan kegiatan-kegiatan yang disusun oleh POKJA.
- e. Disepakati untuk membentuk peta NKRI yang menggunakan bahasa Inggris sehingga akan dapat digunakan sebagai sarana informasi kewilayahan Indonesia kepada dunia internasional.

8. Rakor Pembahasan Tumpahan Minyak Mesin Kapal bagi Perairan Timur Sumatera dan Selat Malaka

Rapat Pembahasan Akibat Tumpahan Minyak Mesin Kapal dan Sampah Kapal Bagi Perairan Pantai Timur Sumatera dan Selat Malaka pada Kamis, 25 Februari 2016, di Yogyakarta. Pertemuan diawali pembukaan oleh Deputy Kedaulatan Maritim, Kemenko Maritim.

Sejak tahun 1971, perairan di Selat Malaka telah dikelola secara bersama-sama antara pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Limbah sludge oil rata-rata mencemari pantai dan perairan di sekitar Selat Malaka pada musim angin utara-selatan atau sekitar bulan November – Februari. Limbah-limbah tersebut ada yang berbentuk karbol, minyak dan ada pula yang sudah di-packing dalam karung. Limbah rata-rata dibuang ditengah laut dan saat musim angin utara-selatan, limbah tersebut terbawa angin hingga mencemari pantai-pantai di sekitar Selat Malaka, seperti Bintan dan gugusan pulau-pulau di Kabupaten Lingga. Yang menjadi masalah utama saat ini adalah kesulitan dalam pengawasan kapal yang membuang limbah secara sengaja di tengah laut.

Adapun pokok-pokok pikiran yang dapat dicatat sebagai berikut:

- a. perlu segera membentuk tim expert untuk melakukan penelitian dan mengumpulkan database mengenai pencemaran di sepanjang Selat Malaka.
- b. perlu melibatkan lembaga-lembaga teknis seperti LIPI, DISHIDROS TNI AL dan BPPT, dalam melakukan analisa terhadap kemungkinan asal dari limbah yang mencemari wilayah pantai. Analisa dapat dilakukan dengan memanfaatkan data-data sekunder seperti data pasang surut air laut;
- c. Pemerintah Daerah diharap dapat melakukan koordinasi di daerah dalam skema pelaporan mengenai pencemaran-pencemaran di wilayah mereka;
- d. perlu segera membentuk suatu mekanisme dan pertemuan secara regular dalam mengatasi isu pencemaran lingkungan di Selat Malaka

9. Bilateral Maritime Forum Indonesia – Belanda

Bilateral maritime forum Indonesia-Belanda diselenggarakan di Jakarta pada 24 Maret 2016. Acara ini diadakan sebagai bentuk mempererat kerjasama Indonesia-Belanda dalam sector kemaritiman. Sedianya acara ini akan diselenggarakan pasca penandatanganan MoU antara Indonesia dan Belanda tentang Kerjasama Kemaritiman, namun penandatanganan MoU diundur ditandatangani merujuk kepada adanya rencana kunjungan Presiden RI ke Belanda. Pada pertemuan ini Delegasi Indonesia dipimpin oleh Deputi Kedaulatan Maritim, Kemenko bidang Kemaritiman.

Bilateral Maritime Forum kedua negara difokuskan untuk membahas berbagai potensi kerjasama antara kedua negara. Untuk maksud tersebut, diidentifikasi berbagai tantangan dan peluang untuk peningkatan kerjasama, yang focus berada di area kerjasama pembagunan infrastruktur kemaritiman. Sebagai tindak lanjut dari forum ini, akan dilakukan workshop bilateral untuk lebih mendetailkan rencana kerjasama yang akan dibangun.



Gambar Dokumentasi Pertemuan Bilateral RI-Belanda

10. *Pertemuan Penjajakan Trilateral Dialogue Indonesia – China – US*

Kedeputian Kedaulatan Maritim Kemenko Kemaritiman menginisiasi pembentukan trilateral dialogue Indonesia-China-US. Hal ini dilatar belakangi bahwa China dan US merupakan dua kekuatan besar di kawasan yang memiliki kepentingan. Secara tradisional, dua kekuatan besar yang berada di suatu kawasan akan cenderung memiliki konflik. Indonesia tentunya memiliki kepentingan atas kestabilan politik dan keamanan kawasan karena akan berdampak langsung bagi Indonesia.

- a. Merujuk kepada hal tersebut, Indonesia menawarkan sebuah trilateral dialogue sebagai sebuah sarana tukar pikiran ketiga negara. Diharapkan dialogue yang baik akan memunculkan sebuah kerjasama trilateral yang dapat menetralkan potensi konflik yang mungkin muncul.
- b. Dalam rangka penjajakan tersebut, Deputy Kedaulatan Maritim melakukan lobby kepada President China Institute of International Studies (CIIS). Pertemuan dilakukan di Beijing pada 6-8 April 2016. Pertemuan dimaksud menghasilkan kesepakatan untuk terselenggaranya trilateral forum ketiga negara. Isu yang akan dibicarakan adalah isu-isu kemaritiman strategis seperti blue economy dan maritime security.
- c. Pertemuan pertama trilateral dialogue akan dilaksanakan di Indonesia pada Oktober 2016.
- d. Pertemuan ini menunjukkan peran leadership Indonesia di dalam forum internasional, khususnya dalam usaha menjaga stabilitas kawasan.

11. *Rakor Inisiatif Pembentukan IORA Maritime Law Enforcement Forum*

Rapat dilaksanakan pada tanggal 10 Mei 2016 di Bogor. Hasil dari rapat ini adalah sebagai berikut:

- a. Dalam rangka mengisi peran keketuaan Indonesia di IORA, Kemenko Bidang Kemaritiman menginisiasi agar Pemerintah Indonesia dapat mengusulkan pembentukan suatu wadah dialog dan kerjasama antara negara-negara IORA di bidang penegakan hukum di laut.
- b. Saat ini sedang dibahas pembentukan IORA *Concorde* yang mana di dalamnya *Maritime Safety and Security* juga kembali menjadi salah satu point utama.
- c. Pembentukan forum dimaksud juga didasarkan pada adanya kebutuhan yang nyata akan penanganan masalah keamanan dan penegakan hukum di Samudera Hindia, karena kerjasama yang telah dibentuk selama ini dipandang masih bersifat parsial dan tidak komprehensif.



Gambar Dokumentasi Rapat Persiapan IORA

- d. Dalam rangka menyampaikan usulan dimaksud kepada IORA, perlu dilakukan beberapa hal sebagai berikut:
 - Identifikasi isu pembahasan penegakan hukum yang dapat menjadi *common interest* dari negara-negara IORA, termasuk mengidentifikasi substansi yang telah tertangani oleh forum lain sehingga tidak terjadi tumpang tindih;
 - Isu yang dibahas kiranya dapat membawa kepentingan nasional Indonesia;
 - Isu yang akan dikembangkan kiranya dapat mensinergikan berbagai unsur penegakan hukum di laut;
 - Perlu identifikasi kebutuhan *leveling* forum yang akan dibentuk (*1st track*, *1,5 track* atau *2nd track*);
 - Perlu dilakukan peninjauan kepada beberapa negara mitra di IORA untuk mendukung usulan Indonesia tersebut.
- e. Disepakati bahwa pembentukan *Indian Ocean Law Enforcement Forum* ini dapat segera diwujudkan dalam masa keketuaan Indonesia di IORA. Oleh sebab itu

hasil rapat ini juga perlu segera dikonsultasikan langsung dengan Sekretariat Jenderal IORA di Mauritius.

12. International Seminar and Regional Conference on the Establishment of a Regional Convention against IUUF and its Related Crimes

A. International Seminar and Regional Conference on the Establishment of a Regional Convention against IUUF and its Related Crimes

Seminar dilaksanakan di Bali pada tanggal 19 Mei 2016. Seminar ditujukan untuk mendorong pertukaran pandangan secara akademis tentang penguatan kerjasama dalam memberantas IUUF.



Konferensi dihadiri oleh perwakilan dari negara-negara dan organisasi internasional, yakni: Amerika Serikat, Australia, Filipina, Laos, Malaysia, Papua New Guinea, Republik Korea, Republik Rakyat Tiongkok, Selandia Baru, Singapura, Thailand, Timor-Leste, Uni Eropa,

Vietnam, *UN Food and Agriculture Organization* (FAO), *UN Office on Drugs and Crimes* (UNODC), dan *Sub-Regional Fisheries Commission (SFRC) of West Africa*.

- a. Dalam sesi diskusi, dicatat pandangan bersama bahwa IUUF merupakan masalah global yang perlu diperkuat penanganan dan kerjasamanya. Namun beberapa isu masih menjadi perdebatan utama, antara lain mengenai kategorisasi IUUF sebagai suatu tindak kejahatan atau TOC, relevansi instrumen maupun mekanisme penanganan IUUF yang ada *vis à vis trends* dan *challenges* IUUF saat ini, serta keperluan suatu instrumen baru yang dapat melengkapi dan memperkuat pengaturan maupun upaya yang telah ada, khususnya untuk menangani berbagai kejahatan yang terkait dengan IUUF.
- b. Konferensi mencatat setidaknya terdapat tiga pandangan dasar dari para peserta, yaitu:
 - Konferensi mencatat pandangan umum bahwa IUUF *per se* bukan merupakan suatu kejahatan lintas batas dan terorganisir. Namun diakui bersama bahwa pada kasus-kasus tertentu, elemen tindak kejahatan dan/atau TOC dalam kegiatan IUUF muncul. Kecenderungan ini menjadi tantangan utama dalam upaya pemberantasan IUUF. Oleh karenanya, upaya yang lebih komprehensif diperlukan.

- Konferensi menyepakati bahwa Indonesia akan melaksanakan suatu kajian lebih lanjut untuk mengevaluasi *gap* dari berbagai instrument IUUF yang telah ada.
- Beberapa negara seperti Thailand, Vietnam dan RRT masih menunjukkan resistensinya mengenai pembentukan instrumen baru. Beberapa negara, seperti Thailand, juga menyampaikan bahwa mereka masih memberikan prioritas pada penguatan dan implementasi aturan nasional mereka terlebih dahulu.
- Indonesia selama ini terus mengupayakan agar IUUF dapat dimasukkan ke dalam kategori TOC di berbagai forum multilateral terkait. Indonesia kiranya perlu mempertimbangkan suatu pendekatan yang lebih mencerminkan kondisi di lapangan. Patut diakui bahwa tidak semua kegiatan IUUF dapat dikategorikan sebagai TOC. Beberapa contoh di antaranya adalah penggunaan alat tangkap illegal oleh para nelayan Indonesia, seperti bom ikan dan trawl. Selain itu, kegiatan *illegal fishing* lainnya adalah penangkapan ikan oleh nelayan daerah lain tanpa izin. Sebagai ilustrasi adalah kasus penangkapan 13 nelayan asal Brebes oleh Polisi Air karena melakukan aktifitas penangkapan ikan di perairan Sumatera Selatan tanpa izin. Kegiatan-kegiatan tersebut masuk kategori IUUF, namun bukan TOC ataupun tindak pidana perikanan yang mendapat ancaman 4 tahun penjara seperti definisi “*serious crime*” yang tercantum dalam *United Nations Convention against Transnational Organized Crime*.
- *A new regional convention* yang hendak Indonesia ajukan diharapkan dapat menjadi kunci pembuka untuk penanganan *fisheries crimes* yang lebih kuat di masa mendatang.

B. *The 2nd Regional Conference on the Establishment of A Regional Convention Against IUUF and Its Related Crimes*

Seminar dilaksanakan pada tanggal 12 – 13 Oktober 2016 di Hyatt Regency Hotel Yogyakarta. Dalam pertemuan tersebut dihadiri oleh kurang lebih 58 peserta (Malaysia, Philipina, Thailand, Singapura, Laos, Miyanmar dan Vietnam), perwakilan negara tujuan pasar ikan yaitu Amerika Serikat, Australia, China, New Zealand, dan European Union, akademisi (Nelson Mandela Metropolitan University), dan Organisasi Internasional (INTERPOL, FAO, dan UNODC). Sementara Delegasi Indonesia dihadiri perwakilan dari Kemenkopolkam, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kejaksaan Agung, dan TNI Angkatan Laut.. Secara ringkas, dalam pertemuan tersebut telah dapat dilaporkan hal-hal sebagai berikut:

- a. Tujuan dari konferensi ini adalah untuk membahas kekosongan hukum pada instrumen-instrumen regional dan internasional yang ada sesuai Gap Analisis yang dilakukan Indonesia dan menyusun elemen-elemen yang menjadi pokok konvensi regional tentang *IUUF and Its Related Crimes* yang akan disusun.
- b. Peserta konferensi menerima kluster-kluster isu yang diusulkan Indonesia yang dibagi menjadi (enam) kelompok yaitu: (i) penggunaan istilah, tujuan, cakupan geografis, jenis kejahatan, dan prinsip; (ii) upaya yang dapat dilakukan di tingkat nasional; (iii) upaya pencegahan; (iv) peningkatan kapasitas; (v) upaya pasar; dan (vi) kerjasama regional dan internasional.
- a. Namun semua negara minta waktu untuk membawa usulan ini kembali ke negara-masing-masing untuk dibahas dan menyampaikan pandangannya secara tertulis ke Indonesia pada kesempatan pertama.
- c. Dokumen yang dihasilkan hanya dalam bentuk Kesimpulan Ketua Rapat (Chair's Conclusion) yang dibahas dan dimintai masukan dari peserta konferensi. (Dokumen Terlampir).
- d. Sebagai tindak lanjut:
 - Indonesia akan mengirimkan semua bahan konferensi kepada delegasi masing-masing negara untuk mendapat tanggapan lebih lanjut secara tertulis sebelum pelaksanaan *The 3rd Regional Conference on the Establishment of A Regional Convention Against IUUF and Its Related Crimes* yang direncanakan pada bulan Maret 2017.
 - Konferensi ketiga pada tahun 2017 akan diawali dengan pertemuan Kelompok Kerja Teknis (*Technical Working Group*) dan penyelenggaraan pelatihan yang berkaitan dengan penegakan hukum, bekerjasama dengan Interpol dan organisasi internasional terkait (UNODC dan FAO).



13. Marine Plastic Debris

A. *Seminar Marine Plastic Debris*

Seminar dilaksanakan pada tanggal 26-27 Mei 2016 di Makassar. Seminar dihadiri oleh kurang lebih 80 orang peserta.

Seminar berhasil meggaris bawahi arti penting penanganan sampah plastik secara komprehensif, yakni penanganan sampah di laut tidak terlepas pula dari pola penanganan sampah di darat.

Lebih lanjut disoroti pula bahwa penanganan sampah membutuhkan peran serta seluruh pemangku kepentingan, tidak hanya pemerintah, namun juga swasta dan masyarakat. Hal ini didasarkan pula bahwa penanganan sampah juga terkait erat dengan budaya atau kebiasaan sebuah masyarakat, suatu hal yang tidak akan mudah berubah dalam waktu singkat.

Pemerintah akan menyiapkan sebuah kerangka kebijakan, program dan kegiatan yang komprehensif dan terukur, bekerjasama dengan Bank Dunia untuk dapat mengatasi masalah sampah plastik di laut. Diharapkan, di masa mendatang, Indonesia tidak lagi menjadi salah satu polutter sampah plastic di laut terbesar.

Indonesia juga akan menyampaikan pandangan dan potensi kerjasama penanganan sampah plastic di laut pada forum Informal Consultative di PBB pada Juni 2016. Hal ini untuk menunjukkan bahwa Indonesia sangat serius untuk mengatasi masalah yang krusial ini.



B. *Indonesia Marine Plastic Debris Summit*

Pertemuan (Summit) dilaksanakan pada tanggal 1-4 November 2016 di Hotel Pullman Jakarta. Dalam pertemuan tersebut telah dihasilkan kesepakatan sebagai berikut:

1. Memperoleh masukan dari para peserta baik lokal, nasional dan luar negeri tentang penanganan sampah dan merumuskan cara yang paling efektif untuk menangani sampah plastik yang ada di seluruh kota/daerah di Indonesia. Pertemuan dihadiri 180 orang yang terdiri dari perwakilan Pemerintah Pusat/Daerah, Perwakilan dari negara Uni Eropa, Denmark, Sri Langka, Tunisia, Selandia Baru, AS, Belanda, German, Mesir, Norwegia, Australia, Maroko dan Bank Dunia, UNEP, perusahaan BUMN, Perusahaan swasta

dalam dan luar negeri serta LSM nasional dan lokal yang semuanya terlibat dalam penanganan pengolahan sampah.

2. Summit mengidentifikasi beberapa isu strategis dan usulan rencana aksi terkait penanganan dan pengelolaan sampah plastik di Indonesia yaitu :

Isu Strategis

- Masih banyak kapal-kapal yang berlayar membuang sampah kelaut,
- Kurangnya koordinasi antar pelaku kunci
- Peraturan-peraturan Internasional mewajibkan untuk memperlihatkan sertifikatnya atau kemana limbah dibuang
- Kurangnya prosedur pengolahan limbah yang tepat dan tidak ada sanksi hukum di Indonesia bagi yang melakukan pelanggaran pembuangan limbah dari kapal
- Tanggung jawab tidak jelas tentang pengolahan sampah dan tidak ada insentif ekonomi untuk pelaku pengelola limbah
- Pencemaran plastik menyebabkan kualitas kesehatan air sungai dan air laut mengalami penurunan, dan masyarakat menggunakan air yang telah tercemar tersebut untuk kebutuhan sehari-hari antara lain untuk konsumsi dan aktifitas nelayan
- Akibat dari pencemaran sampah di sungai dan di laut menyebabkan aktifitas industri pengelolaan pulau kecil, pariwisata dan lalu lintas kapal terhambat.

Sektor Pengolah Sampah

- Pencemaran plastik menyebabkan kualitas kesehatan air sungai dan air laut mengalami penurunan, dan masyarakat menggunakan air yang telah tercemar tersebut untuk kebutuhan sehari-hari antara lain untuk konsumsi dan aktifitas nelayan
- Akibat dari pencemaran sampah di sungai dan di laut menyebabkan aktifitas industri pengelolaan pulau kecil, pariwisata dan lalu lintas kapal terhambat.
- Terjadi kesalahan koordinasi antara kementerian dan lembaga dalam hal pengelolaan sampah yang menyebabkan hasil yang tidak maksimal.

Usulan Rencana Aksi

- Perlu intervensi dan membangun kerja sama dari organisasi Internasional, NGOs dan sektor-sektor pribadi, dan penegakkan implementasi peraturan-peraturan Internasional/nasional/lokal
- Insentif untuk pengiriman limbah dan peningkatan kapasitas inspektur

- Mengundang UNEP/Bank Dunia untuk membantu reencana aksi nasional.
- Menyelaraskan perbedaan persepsi pengelolaan sampah antara pemerintah, swasta, masyarakat dan lembaga
- Menetapkan kebijakan nasional pengurangan sampah plastik di Lautan Indonesia
- Pendidikan/kampanye lingkungan terkait sampah (masalah, manfaat, nilai, dampak), terutama plastik pada seluruh lapisan masyarakat (dari muda, dewasa, hingga tua)
- Penelitian dan penggunaan terkait teknologi “membersihkan/menangkap” sampah plastik di laut,
- Peralatan penangkapan ikan yang minim plastik
- Mekanisme insentif dan disinsentif pada industri terkait plastik
- Pengembangan dan optimalisasi community base (mulai level terendah RT/RW) dan adanya role model
- Pembatasan konsumsi plastik dengan meningkatkan harga plastik, ada dana lingkungan dari produksi/konsumsi plastik
- Pengembangan teknologi bahan dasar plastik (polimer alami) seperti singkong dan rumput laut (Contoh : Produk Avani)
- Penelitian terkait foodchain dan fate mikroplastik di laut Indonesia.
- Pilot project untuk meningkatkan kepedulian masyarakat terkait sampah plastik di laut.
- Aturan industri melakukan recycle plastik secara penuh dengan tujuan zero waste, tanpa ada sampah plastik yang akan menuju ke laut.
- Kerjasama regional (ASEAN) untuk program sampah plastik di laut. Peningkatan implementasi dari regulasi dan peningkatan pengawasan pelaksanaan program.
- Infrastruktur harus diarahkan untuk mendukung pariwisata mulai dari fasilitas pengolahan sampah hingga saringan-saringan yang mencegah sampah masuk ke laut
- Menyediakan anggaran yang memadai untuk mengembangkan program bebas dari sampah
- Perlu adanya kajian peraturan baik level nasional maupun daerah sehingga saling sinergis untuk meningkatkan sektor pariwisata termasuk kebijakan pengurangan penggunaan plastik
- Perlu adanya sosialisasi dan penegakkan hukum terus menerus
- Perlu adanya insentif baik kepada industry sehingga mau menggunakan material yang lebih ramah lingkungan atau turut dalam program pengurangan sampah lainnya, dan insentif kepada masyarakat terutama

dalam proses pengumpulan sampah dan pencegahan sampah ke laut, termasuk perubahan perilaku terhadap sampah.

3. Saran Tindak **dari kegiatan tersebut adalah:** Perlu dibentuk Satuan Tugas (SATGAS) Penanganan Sampah Plastik di agar fokus untuk penyelesaian masalah sampah plastik di Laut.

14. Pencalonan Dubes Arif Havas Oegroseno sebagai Kandidat Hakim International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)

Launching pencalonan Dubes Arif Havas Oegroseno sebagai kandidat hakim ITLOS dilaksanakan di Jakarta pada 31 Mei 2016. Pencalonan tersebut adalah dalam rangka merealisasikan amanah RPJMN 2015-2019 dan Visi-Misi (Nawacita) Presiden RI, terkait peran global Indonesia melalui diplomasi middle power yang bertujuan untuk menempatkan Indonesia sebagai kekuatan regional dengan keterlibatan global secara selektif, yang mana salah satu agenda aksi untuk hal tersebut adalah “mendorong penempatan putra-putri terbaik Indonesia di dalam organisasi internasional dan regional”, maka perlu segera disusun sebuah kebijakan, program dan agenda untuk segera mewujudkan penempatan putra-putri Indonesia di berbagai organisasi internasional dimaksud.

Dengan menempatkan WNI di berbagai organisasi internasional, maka Indonesia akan mendapatkan keuntungan intangible yang sangat besar, bukan hanya karena Indonesia dapat menunjukkan kualitas SDM yang baik, namun juga representasi Indonesia di organisasi Internasional tentunya memberikan peluang kemudahan bagi Indonesia untuk memperjuangkan berbagai kepentingannya di dunia internasional.

Di bidang kemaritiman, Indonesia telah menjadi anggota dan aktif di 16 Organisasi Internasional bidang kemaritiman. Namun jumlah WNI yang menempati berbagai posisi di organisasi-organisasi tersebut masih sangat minim. Di sisi lain, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dan berada pada posisi yang sangat strategis di bidang kemaritiman dunia. Selain itu, Indonesia di masa lampau juga dikenal selalu aktif dan menunjukkan intellectual leadership di bidang pembentukan hukum laut Internasional. Merujuk kepada fakta-fakta tersebut, maka sudah selayaknya bila Indonesia menempatkan putra-putri terbaiknya di organisasi internasional kemaritiman.

International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) adalah sebuah tribunal yang dibentuk berdasarkan kepada UNCLOS 1982. Mengingat arti strategis dari ITLOS dan berbagai kepentingan Indonesia terkait dengan isu-isu kelautan dan kemaritiman, maka Indonesia secara khusus perlu menempatkan putra terbaiknya untuk duduk sebagai salah satu hakim ITLOS, yang mana pada tahun 2017 akan

diadakan pemilihan. Untuk menuju kepada arah tersebut, maka berbagai langkah persiapan, kampanye dan diplomasi perlu dilakukan seoptimal mungkin. Hal yang serupa juga perlu dilakukan pada organisasi internasional kemaritiman lainnya.

Pengusulan secara resmi Dubes Arif Havas Oegroseno sebagai salah satu Hakim ITLOS periode 2017-2026 telah dilakukan melalui sebuah resepsi diplomatic yang diadakan di Markas Besar PBB di New York, pada 21 Juni 2016. Acara tersebut dihadiri sekitar 90 delegasi negara-negara anggota PBB, Presiden ITLOS, beberapa hakim ITLOS dan Deputi Sekjen International Sea Bed Authority (ISA). Resepsi diadakan sebagai wahana untuk mencari dukungan dari negara-negara anggota PBB atas calon yang diusung oleh Indonesia. Acara diawali dengan pidato dari Perwakilan Tetap RI untuk PBB dan dilanjutkan dengan perkenalan Dubes Arif Havas Oegroseno dan penyampaian visi-misi sebagai calon hakim ITLOS. Untuk mendukung pencalonan, diharapkan kampanye dapat dilakukan secara continue sampai dengan waktu pemilihan di tahun 2017 di berbagai forum kelautan Internasional.

15. Rakor Penyiapan Statement Pemerintah Indonesia terhadap Rencana Putusan PCA atas Sengketa Filipina–Tiongkok terkait Laut China Selatan

A. Rapat Penyiapan Statemen Pemerintah RI

Rapat dilaksanakan pada tanggal 27 Juni 2016 dengan tujuan penyiapan tanggapan Pemerintah RI atas rencana ditetapkannya keputusan *Permanent Court of Arbitration* (PCA) antara Filipina vs Tiongkok terkait Laut China Selatan. Rakor ini merupakan kelanjutan dari rakor sebelumnya yang diadakan pada 18 April 2016 di Kemenko Maritim dan Sumber Daya. Rakor dipimpin bersama oleh Deputi Kedaulatan Maritim, Kemenko Maritim dan Sumber Daya dan Deputi Polugri, Kemenko Polhukam. Rakor dihadiri perwakilan dari Kemenko Polhukam, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kantor Utusan Khusus Presiden untuk Penetapan Batas Maritim, Badan Informasi Geospasial, Mabes TNI, dan Mabes TNI AL, serta Prof Dr. Hasjim Djalal dan Laksamana TNI (Purn) Dr. Marsetio. Adapun hasil rapat adalah sebagai berikut:

1. Evolusi sikap Pemerintah Tiongkok terhadap pengakuan Laut Cina Selatan (LCS) menunjukkan sikap mereka yang sebelumnya “silent” atau tidak bersikap telah berubah ke arah yang ofensif. Rapat berpandangan bahwa Pemerintah Tiongkok semakin menekan dan memojokan Indonesia, bahkan seperti mendorong Indonesia untuk menjadi salah satu negara yang bersengketa di Laut China Selatan. Dalam konteks tersebut, sudah

selayaknya seluruh jajaran di Pemerintah Indonesia memiliki suatu posisi bersama yang tegas dan komprehensif.

2. Selain itu disampaikan pula, bahwa berdasarkan informasi yang didapat, PCA telah menyelesaikan putusannya dan akan menyampaikan hal ini kepada para pihak dan masyarakat internasional pada bulan Juli 2016. Dalam keputusannya Mahkamah akan memberikan kejelasan mengenai peran fitur maritim (*island, rock* dan *reef*) dalam delimitasi batas maritim. Terkait dengan hal ini, putusan mahkamah diindikasikan akan memperkuat posisi Indonesia dalam penetapan batas maritim dengan Malaysia di Selat Malaka, Selat Singapura dan Laut Sulawesi, batas maritim dengan Palau di utara Papua, serta kejelasan zona maritim dari Pedra Branca. Mahkamah juga akan menyampaikan deliberasi mereka akan status *nine-dash line*.

Merujuk kepada pembahasan tersebut di atas, rapat menyepakati beberapa hal sebagai berikut:

1. Pemerintah RI akan menyampaikan *statement* atas hasil keputusan PCA yang terdiri atas *statement* yang disampaikan Presiden RI, serta *statement* Pemerintah RI yang akan disampaikan oleh Menteri Luar Negeri;
2. Dalam penyusunan *statement-statement* tersebut, akan dibentuk tim kecil perumus yang melibatkan Kementerian/Lembaga terkait yang akan dipimpin bersama oleh Kemenko Polhukam dan Kemenko Maritim dan Sumber Daya;
3. Selain penyampaian *statement*, akan diadakan *press briefing* oleh Kementerian Luar Negeri;
4. Pemerintah Indonesia tetap akan mendorong lahirnya *statement* dari ASEAN; dan
5. Perlu segera dikaji strategi kebijakan tindak lanjut pasca putusan PCA, khususnya terkait dengan proses penetapan batas maritim Indonesia dengan negara tetangga.

B. *Forum Group Discussion* Pembahasan Keputusan *Permanent Court of Arbitration (PCA)* terkait sengketa Filipina vs Tiongkok tentang Laut China Selatan

Rapat diselenggarakan pada tanggal 13 Juli 2016 di Bogor. FGD dihadiri perwakilan dari Kemenko Polhukam, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kantor Utusan Khusus Presiden untuk Penetapan Batas Maritim, Badan Informasi Geospasial, LIPI, Mabes TNI, dan Mabes TNI AL. Selain itu FGD juga dihadiri oleh Perwakilan Mahasiswa dari Universitas Indonesia dan Universitas Parahyangan yang dilibatkan sebagai Tim Penelaah serta media cetak maupun elektronik.

Hasil diskusi adalah sebagai berikut:

1. Putusan Mahkamah bersifat final dan mengikat. Mahkamah secara tegas bahwa klaim Tiongkok terkait *nine-dash line* dan *historic rights* tidak sesuai dengan hukum internasional. Keputusan tersebut semakin memperkuat posisi Indonesia selama ini yang tidak mengakui keberadaan klaim *nine-dash line* dan *historic rights*.
2. Pendefinisian fitur maritim di Laut China Selatan serta zona maritimnya memberikan acuan hukum yang lebih kuat bagi Indonesia di dalam menetapkan batas maritimnya dengan Malaysia, Palau, serta kejelasan zona maritim dari Pedra Branca, di Singapura.
3. Terkait dengan penetapan Mahkamah akan menjadi rujukan bagi Indonesia di dalam menyikapi tindakan serupa, termasuk dalam konteks menyikapi berbagai tindakan *coast guard* Tiongkok di perairan Indonesia.
4. Dirujuknya *advisory opinion International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)* terkait dengan tanggung jawab negara bendera kapal, memperkuat kebijakan Pemerintah Indonesia di dalam memberantas kegiatan *illegal fishing*. Keputusan PCA telah menempatkan *advisory opinion* sebagai sebuah jurisprudensi hukum atau sumber hukum yang dapat dirujuk.

FGD juga mendiskusikan mengenai peran yang dilakukan Indonesia, baik secara bilateral maupun melalui mekanisme ASEAN pasca lahirnya putusan PCA di dalam menjaga stabilitas dan keamanan regional.

16. FGD Survei Selat Sunda dan Rencana Penamaan Laut Natuna

Kegiatan dilaksanakan pada tanggal 3 Agustus 2016 di atas Kapal TNI AL KRI Rigel yang berlayar di Perairan Selat Sunda. FGD dihadiri oleh kurang lebih 50 orang perwakilan dari Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian ESDM, Kantor Utusan Khusus Presiden untuk Penetapan Batas Maritim, BAKAMLA, Badan Informasi Geospasial, BPPT, Mabes TNI, dan Mabes TNI AL serta wartawan dari berbagai media cetak dan Media Elektronik.

A. Survei Selat Sunda

1. Survei dilaksanakan oleh Kemenko Kemaritiman bekerjasama dengan Dishidros TNI AL merupakan salah satu



tindak lanjut MoU Kerjasama Penyelenggaraan Survei dan Observasi Serta Berbagi Pakai Data dan Informasi Kelautan yang melibatkan 8 (delapan) Kementerian/Lembaga terkait, yaitu Kemenko Kemariiman, Kementerian ESDM, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Tentara Nasional Indonesia, Badan Informasi Geospasial, Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, dan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika. MoU dimaksud ditandatangani pada 1 September 2015.

2. Survei di Selat Sunda memiliki arti penting untuk kepentingan navigasi pelayaran dan juga pendukung kebijakan pengamanan selat-selat penting dan strategis nasional. Diperkirakan 70.000 kapal niaga ataupun kapal pemerintah (termasuk kapal perang) melintasi Selat Sunda setiap tahun. Angka tersebut tentunya hampir sama dengan jumlah kapal yang melintas di Selat Malaka dan Selat Singapura.
3. Survei diharapkan dapat menghasilkan data kelautan yang dapat menunjang penyusunan kebijakan untuk peningkatan keamanan dan keselamatan navigasi pelayaran (khususnya pembentukan *traffic separation scheme/TSS*), mitigasi bencana lingkungan, dan keamanan serta pertahanan nasional (rencana pemasangan *surveillance system*).

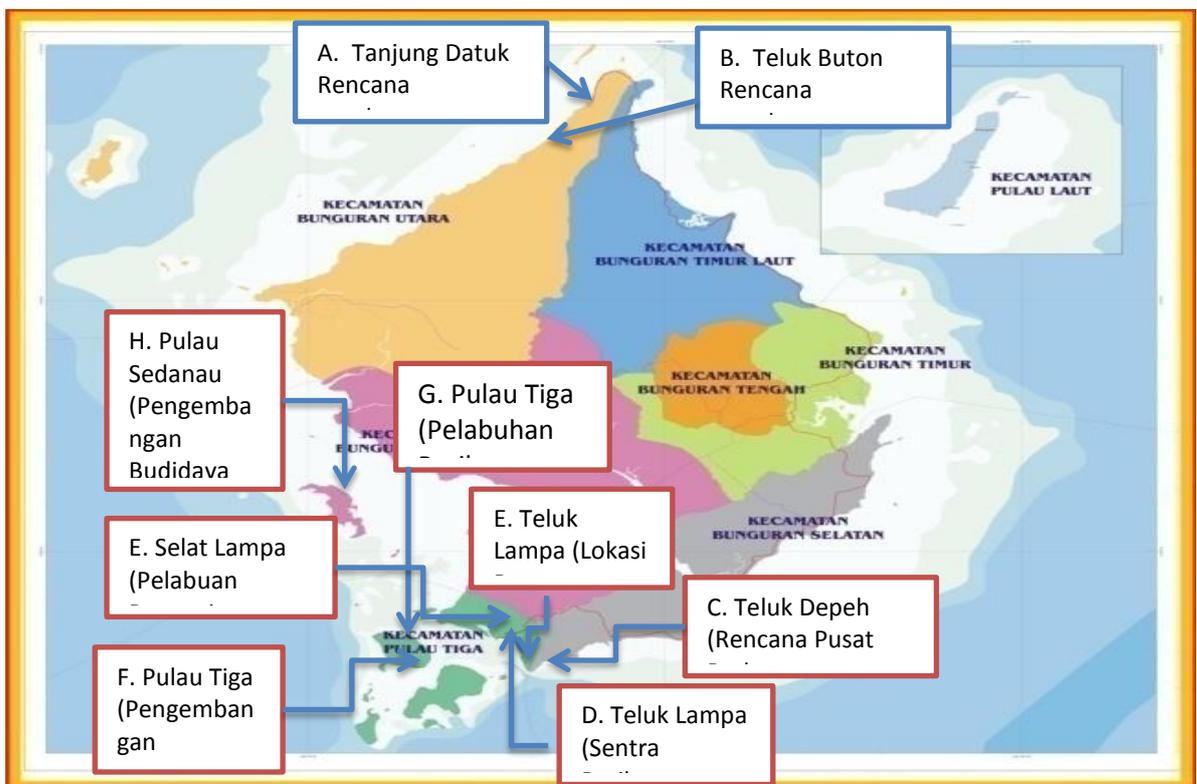
B. Laut Natuna

1. Di dalam sesi FGD Penamaan Laut Natuna, Deputy Kedaulatan Maritim menyampaikan bahwa Pemerintah telah melahirkan 5 Pilar pembangunan Natuna yang terdiri atas:
 - a. **Perikanan.** Diharapkan potensi perikanan di perairan Natuna akan dapat dikelola secara optimal. Saat ini baru 9,3 % potensi perikanan yang dikelola, meskipun kajian penetapan *total allowable catch* perlu ditinjau berkala. Akan dibangun sentra perikanan terpadu dan penyediaan akses bagi nelayan Indonesia dari wilayah lain.
 - b. **Pariwisata.** Ingin menjadikan Natuna sebagai “Maldives of South East Asia”. Bekerjasama dengan investor untuk membangun potensi wisata laut yang ada.
 - c. **Lingkungan Hidup:** Pembentukan Taman Laut. Pembentukan taman laut di Natuna akan mendukung potensi pariwisata dan juga kelangsungan



lingkungan hidup. Hal ini juga dapat menjadi langkah awal untuk menetapkan Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) di Natuna. Pembentukan taman laut juga akan melibatkan lembaga internasional untuk memberikan pengakuan secara tidak langsung terhadap hak Indonesia di perairan sekitar Natuna.

- d. **Jasa Industri Migas.** Akan dikembangkan sarana prasarana jasa industri migas untuk mendorong ekonomi di Natuna.
- e. **Pertahanan.** Untuk memperkuat sarana pertahanan dan keamanan di Perairan Natuna yang merupakan area.



Gambar Peta Lokasi Natuna

2. Terkait dengan rencana penamaan perairan di sekitar Natuna, usulan ini dibahas sebagai salah satu langkah Pemerintah Indonesia di dalam menyikapi perkembangan lingkungan strategis regional, serta dalam rangka mengedepankan kepentingan nasional di perairan sekitar Natuna.
3. Potensi yang Dimiliki Natuna yang belum dikelola dengan baik yaitu:
 - a. Sumber daya perikanan laut yang mencapai lebih dari 1 juta ton per tahun dengan total pemanfaatan hanya 36%, dan hanya sekitar 4,3% yang dimanfaatkan oleh Kabupaten Natuna. Natuna juga merupakan gudang budidaya ikan Napoleon dan Kerapu dengan pusat terbesar di Desa Sedanau.

- b. Objek wisata: bahari (pantai, pulau selam), gunung, air terjun, gua dan budidaya.
- c. Pertanian & perkebunan seperti ubi-ubian, kelapa, karet, sawit dan cengkeh.
- d. Ladang gas D-Alpha yang terletak 225 km di sebelah utara Pulau Natuna (di ZEEI) dengan total cadangan 222 *trillion cubic feet* (TCT) dan gas hidrokarbon yang bisa didapat sebesar 46 TCT merupakan salah satu sumber terbesar di Asia.

17. Workshop Pengawasan Hak Lintas Kapal dan Pesawat Udara Asing Melintasi Alur Laut Indonesia (ALKI)

Kegiatan dilaksanakan pada tanggal 27-29 November 2016 di Hyatt Regency Hotel Yogyakarta. Kegiatan dibuka oleh Bapak Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan dihadiri kurang lebih 85 orang peserta dari berbagai Kementerian Lembaga, seperti Kemenlu, Kemenhub, Bakamla, Asop TNI AL, Dishidros dan Polair.

Dalam workshop tersebut telah dikeluarkan beberapa rekomendasi diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Perlunya penyusunan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pengawasan terhadap kapal dan pesawat udara asing, yang melaksanakan hak lintas di Alur Kepulauan Indonesia (ALKI) sebagai pedoman bagi aparat penegak hukum (TNI Angkatan Laut maupun Kementerian/Lembaga terkait) dalam menangani pelanggaran di ALKI.
2. Perlunya peralatan teknologi pengindraan jarak jauh/alat monitoring berupa satelit dalam melakukan pengawasan lintas kapal dan pesawat udara asing yang melintasi ALKI.
3. Peningkatkan sinergi antar aparat penegak hukum dalam melaksanakan pengawasan terhadap kapal dan pesawat udara asing, yang melaksanakan hak lintas alur kepulauan Indonesia.
4. Perlunya peran serta masyarakat dalam pelaksanaan pengawasan pengawasan lintas kapal dan pesawat udara asing yang melintasi ALKI.
5. Pengawasan laut permanen di perairan ALKI sepanjang tahun dengan cara memaksimalkan fungsi radar Integrated Maritime Surveillance System (IMSS) dan patroli di perbatasan ZEEI menggunakan kapal perang (kelas Frigate dan Korvet) atau kapal selam yang memiliki kecepatan tinggi, deteksi tinggi dan endurance lama,
6. Peningkatan sarana dan prasarana pendukung operasi dengan cara melaksanakan pembangunan dan peningkatan fasilitas pendukungnya yang

berpotensi akan menjadi Pangkalan Aju (seperti Lantamal Tarakan, Lantamal Makassar dan Lanal Balikpapan pada ALKI II).

7. Pembentukan dan penempatan Batalyon Marinir beserta fasilitas pendukung dan persenjataanya.
8. Dari kegiatan Workshop Pengawasan Hak Lintas Kapal dan Pesawat Udara Asing Melintasi Alur Laut Indonesia (ALKI) dari diambil kesimpulan sebagai berikut:
 - a. Alur Laut Kepulauan Indonesia merupakan alur laut yang telah ditetapkan oleh pemerintah Republik Indonesia sesuai aturan oleh hukum nasional maupun hukum Internasional.
 - b. Alur Laut Kepulauan Indonesia dipergunakan bagi Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam melaksanakan Hak Lintas ALKI melalui Alur Laut Kepulauan yang ditetapkan.
 - c. Masih terdapat pelanggaran yang dilakukan oleh kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan Hak Lintas Alur Laut kepulauan dan tidak sesuai dengan 19 persyaratan yang harus dipatuhi oleh kapal dan pesawat udara yang melaksanakan hak lintas ALKI.
 - d. Berbagai upaya telah dilakukan dalam melaksanakan pengawasan ALKI, namun karena luasnya wilayah perairan Indonesia dan terdapat 3 jalur ALKI yang harus diamankan, sarana prasarana dan dukungan anggaran yang belum mencukupi serta belum adanya aturan hukum dalam kegiatan pengawasan ALKI sehingga pengawasan terhadap kapal dan pesawat udara asing yang melintas di alur tersebut, belum dilaksanakan secara maksimal.

18. Penyelesaian Sengketa Tumpahan Minyak Montara di Laut Timor pada Tahun 2009

Rapat pembahasan dilakukan pada tanggal 1 Desember 2016 di Gedung BPPT 1 yang dihadiri kurang lebih 20 orang peserta (Pejabat Kementerian/Lembaga terkait, Perwakilan Gubernur NTT, Bupati/Walikota se-Provinsi NTT, Ketua Peduli Timor Barat, Tim Penyusun Rekomendasi Gugatan dan Tim Ahli dan Penasehat “Peduli Timor Barat”). Dalam rapat tersebut dapat disampaikan hasil-hasil sebagai berikut:

- a. Rapat diisi dengan pengantar berupa paparan dari Deputi Bidang Koordinator Kedaulatan Maritim dan Penyampaian saran tindak lanjut dari Ketua Peduli Timor Barat yaitu:
 - Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim menjelaskan tentang Kronologi Kejadian tumpahan minyak montara, dampaknya dan langkah-langkah penanganan yang telah dilakukan;

- Ketua Tim Peduli Timor Barat menyampaikan saran konkrit berupa tindak lanjut konkrit percepatan penanganan kasus tumpah minyak Montara di Laut Timor tahun 2009.
- b. Tanggapan dari Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman berkaitan dengan paparan dan penyampaian penjelasan adalah:
- Segera lakukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, ini bagian dari kewajiban negara melindungi warga negara;
 - Segera memanggil Duta Besar Australia, besok tanggal 2 Desember 2016 untuk mengadakan pertemuan;
 - Gubernur NTT agar hadir pada pertemuan besok, jumat, tanggal 2 Desember 2016 dengan Bapak Menko bersama Pemerintah Australia;
 - Pemerintah Australia Utara sebagai regulator seharusnya bertanggung jawab;
 - KLHK akan mengajukan gugatan, data-data terkait sudah disiapkan dan perlu dilakukan koordinasi dengan kejaksaan;
 - Untuk penanganan kasus bencana lingkungan lainnya agar dilakukan paralel antara negosiasi dan persiapan proses hukum.

2.2 Meningkatkan Pengelolaan dan Nilai Tambah Sumberdaya Alam, serta Jasa Kemaritiman yang Berkelanjutan dan Berdaya Saing Global

Pada tahun 2016 Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman telah melaksanakan beberapa kegiatan utama dalam rangka mengkoordinasikan dan mensinkronisasikan Sumber daya Alam dan Jasa di bidang Kemaritiman, meliputi:

1. Rumusan Kebijakan Terkait Perizinan Kapal Perikanan

A. Koordinasi dan Sinkronisasi Kebijakan Penyederhanaan dan Penyempurnaan Prosedur Perizinan Kapal Penangkap Ikan dan Alat Tangkap Ikan

Hasil rekomendasi dari koordinasi dan sinkronisasinya adalah :

1. Sudah diterbitkan Permen KP No. 11/Permen-KP/2016 tentang Standar Pelayanan Minimum Gerai Perizinan Penangkap Ikan Hasil Ukur Ulang, yang dalam hal ini telah ditandatangani pada tanggal 1 April 2016 dan berlaku sampai dengan 30 April 2018 (2 tahun).
2. Saat ini penerapan Standar Pelayanan Minimum Gerai Perizinan Penangkap Ikan Hasil Ukur Ulang sudah diberlakukan di 5 lokasi yaitu: Kendari, Belawan, Bitung, Nizam Zaman, dan Sibolga.

3. Dalam perizinan yang telah disederhanakan tersebut harus diberikan tenggat waktu dan dilakukan melalui *e-service* sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
4. Draft penyederhanaan perizinan sedang disusun oleh KKP maupun Kementerian Perhubungan.

Dalam rapat kedua, dihasilkan rekomendasi antara lain adalah sebagai berikut:

1. Hasil identifikasi kapal yang telah diterbitkan izin kapal perikanan untuk melakukan penangkapan di *Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) 711* sebanyak 99 Kapal dengan ukuran > 30 GT dari 300 kapal yang akan dialihkan ke (WPP) 711 Tahun 2016;
2. Kementerian Perhubungan segera melakukan pengukuran ulang kapal *ex-cantrang* yang akan melakukan penangkapan ikan ke *Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP 711)*, dan selanjutnya data kapal yang telah diverifikasi disampaikan ke Kementerian Kelautan dan Perikanan pada bulan Agustus 2016, selanjutnya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman akan memantau perkembangannya;
3. Kementerian Kelautan dan Perikanan segera menerbitkan perizinan kapal perikanan *ex-cantrang* yang akan melakukan penangkapan ikan ke *Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP 711)*. Dalam hal ini KKP sampai dengan bulan September s.d Oktober 2016 telah menerbitkan SIPI terhadap ke 300 kapal yang akan dialihkan ke *Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP 711)*;
4. Kementerian Kelautan dan Perikanan segera melakukan mobilisasi 300 kapal perikanan pada bulan Oktober s.d November 2016 ke Natuna;
5. Secara paralel, sebelum mobilisasi 300 kapal tersebut ke Kabupaten Natuna, seluruh kegiatan pendukung lainnya yang tercantum dalam rencana Pembangunan Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu Kepulauan Natuna juga akan dipercepat dari jadwal semula;
6. Pelaksanaan Gerai Perizinan Pelayanan Terpadu telah dilaksanakan pada 9 lokasi di Belawan, Bitung, Jakarta, Kendari, Sibolga, Pemangkat, Indramayu, Manado dan Pekalongan dengan jumlah 143 SIUP;
7. Pelaku Usaha Perikanan di daerah sangat antusias dan memberikan respon positif terhadap Pelaksanaan Gerai Perizinan Pelayanan Terpadu karena menghemat biaya dan waktu proses penerbitan SIUP.

B. Menghadiri Kegiatan Gerai Perizinan Pelayanan Terpadu di Manado

1. Manado

Kegiatan ini dilaksanakan tanggal 19 s.d 24 Juli 2016 dengan rekomendasi:

- a. Kegiatan Gerai Perizinan Kapal Perikanan agar dilakukan secara berkelanjutan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan karena sangat membantu pelaku usaha dibidang perikanan tangkap dalam hal

penghematan waktu dan biaya untuk memperoleh Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP), Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) dan Buku Kapal;

- b. Perlunya penambahan petugas ukur kapal di lapangan untuk melakukan pengukuran ulang dengan menggunakan metode ukur internasional yang akan menghasilkan dokumen ukur kapal yang bersifat permanen untuk selanjutnya dokumen ini akan dijadikan sebagai dasar ukur kapal permanen.



2. Kabupaten Rembang, Jawa Tengah

Kegiatan ini dilaksanakan pada tanggal 24 s.d 29 Oktober 2016 di Kabupaten Rembang, Jawa Tengah. Pelaksanaan Gerai ini ditujukan untuk melakukan penerbitan dokumen Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP), Buku Kapal Perikanan (BKP) dan Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) yang merupakan hasil pengukuran ulang. Hal tersebut adalah sesuai dengan rekomendasi Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK), khususnya penataan dokumen dan *database* kapal perikanan, serta upaya peningkatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Menurut Direktur Pengendalian Perizinan Kapal Perikanan, selama ini kapal penangkap ikan khususnya yang memiliki izin daerah diindikasi banyak melakukan *markdown* ukuran kapal. Hal tersebut dilakukan antara lain untuk mendapatkan fasilitas subsidi BBM, menghindari PNBP dan menghindari pengurusan izin di pusat yang di anggap sulit dan lama.

Kegiatan yang dilaksanakan di gerai terpadu di kab. Rembang antara lain i) proses pengukuran ulang kapal, ii) proses penerbitan dokumen kapal hasil ukur ulang, iii) proses penerbitan dokumen kapal hasil ukur ulang, dan iv) proses perizinan kapal hasil ukur ulang. Semuanya diselesaikan dilokasi pengukuran kapal agar kapal bisa tetap operasional. Pada pelaksanaan gerai terpadu di 22 lokasi, telah diterbitkan SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan) dan SIPI (Surat Izin Penangkapan Ikan) sebanyak 652 dokumen, sedangkan Buku kapal 647 dokumen, sedangkan pelaksanaan gerai terpadu di Kabupaten Rembang, telah di terbitkan dokumen SIUP, SIPI dan Buku Kapal sebanyak 58 dokumen. Selain mengikuti kegiatan Pelaksanaan Gerai Perizinan Pelayanan Terpadu di Kabupaten Rembang, Prov. Jawa Tengah, pada tanggal, 24 s.d 29 Oktober 2016 yang dilaksanakan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan, juga dilakukan peninjauan ke lapangan untuk mengevaluasi kegiatan perikanan dari hulu sampai hilir di Kabupaten Rembang.



Gambar Pemantauan kegiatan Gerai Pelayanan Terpadu Perizinan Kapal Perikanan

3. Tanjung Balai Karimun Kepulauan Riau

Proses perizinan gerai terpadu dilakukan untuk melakukan ukur ulang dan perizinan kapal secara terintegrasi. Lokasi perizinan di Kantor Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Karimun. Ada 3 izin yang diberikan yaitu: Buku Kapal, SIPI (surat Izin Penangkap Ikan) dan SIKPI (Surat Izin Kapal Penangkap Ikan). Proses perizinan ini diikuti oleh semua pelaku kapal perikanan di Kabupaten Karimun, baik perorangan maupun perusahaan. Selain peninjauan gerai perizinan, tim juga melakukan kegiatan peninjauan lapangan yaitu:

C. Rapat Koordinasi Perizinan Kapal Perikanan

Penyelenggaraan Rapat yang dilaksanakan di ruang Rapat Koordinasi Deputi Bidang Sumber Daya Alam dan Jasa, Kemenko Kemaritiman, pada tanggal, 1 Desember 2016, menghasilkan beberapa hasil kesepakatan tentang perizinan kapal perikanan, yaitu sebagai berikut:

1. Dalam uUU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal, 154, pasal, 155 dan pasal, 156 adalah merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan, selanjutnya diupayakan agar pelimpahan kewenangan perihal pengukuran kapal perikanan (kapal penangkap ikan dan pengangkut ikan) agar diserahkan kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan;

2. Untuk pengukuran kapal yang berukuran 30 GT, yang merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan disepakati agar dilimpahkan ke Pemerintah Provinsi (sesuai dengan Undang-undang nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah);
3. Dalam rangka perlindungan dan pemberdayaan nelayan serta sesuai dengan Undang-undang nomor 7 tahun 2016 pasal, 1 angka 4 dan pasal, 36 ayat 1 beserta penjelasannya ukuran kapal sampai dengan 10 GT tidak dipungut biaya apapun dimana sesuai kesepakatan rapat agar Kementerian Perhubungan tidak memperlakukan kembali pasal, 155, Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran;
 - Usulan dan koreksi Terkait matriks simulasi dan revisi penyederhanaan dan perizinan kapal perikanan dalam draft Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan tentang usaha perikanan tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI) antara lain: Dokumen SIUP, Dokumen SIPI, dan Dokumen SIKPI
4. Kesepakatan hasil rapat juga telah diusulkan tentang keseragaman masa berlaku dokumen perizinan kapal yaitu: SIUP (20 tahun), SIPI (2 tahun), dan SIKPI (2 tahun);
5. Sesuai kesepakatan rapat bahwa perlu diterbitkan Surat Keputusan Bersama Kementerian (SKB), dan lembaga penegak hukum tentang dokumen yang harus ada diatas kapal perikanan yang dikoordinir oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman sebagai tindak lanjut dari hasil Forum Group Discussion (FGD), tentang Sinkronisasi penyederhanaan dan penyempurnaan perizinan kapal perikanan pada tanggal, 1 s.d 3 Juni 2016 dan hasil rumusan kegiatan sinergitas pengawasan di laut dalam rangka pemeriksaan dokumen perizinan diatas kapal perikanan yang dilaksanakan pada tanggal, 19 s.d 21 Oktober 2016, tanggal, 26 s.d 28 Oktober 2016 dan di lanjutkan pada tanggal, 16 s.d 18 November 2016;
6. Masukan rapat koordinasi terhadap revisi Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan nomor 30 tahun 2012 tentang Usaha perikanan tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI) antara lain:
 - Nelayan kecil yang memiliki lebih dari 1 kapal, perlu operasional kapal pengangkut yang melakukan pengangkutan antar provinsi diluar wilayah administrasi provinsi yang menerbitkan SIKPI-nya.

D. Rumusan Rekomendasi Kebijakan dan/atau Regulasi Terkait Taman Nasional dan Kawasan Konservasi Perairan

1. Koordinasi dan Penyusunan *Roadmap* Program Pengelolaan Taman Nasional Laut (TNL) Kepulauan Seribu, dan Tindak Lanjut Hasil FGD Mengenai

Terumbu Karang Indonesia di Pulau Pramuka-Kepulauan Seribu, dengan hasil sebagai berikut:

- Zona inti Taman Nasional memiliki luas sebesar 4.339 ha. Taman ini merupakan bagian kawasan yang mutlak dilindungi dan tidak diperbolehkan adanya perubahan apapun oleh aktivitas manusia.
- Zona Perlindungan Taman Nasional seluas 26.284,50 ha, merupakan bagian kawasan taman nasional yang berfungsi sebagai penyangga zona inti taman nasional. Zona Perlindungan meliputi perairan sekitar pulau dua barat, dua timur, gosong dan karang mayang;
- Zona Pemanfaatan Wisata seluas 59.634,50 ha. Kawasan taman nasional yang dijadikan pusat rekreasi dan kunjungan wisata. Wilayah yang dikunjungi yakni Pulau Putri dan Pulau Pelangi;
- Zona Pemukiman Taman Nasional seluas 17.121 ha, kawasan Taman Nasional ini dijadikan pusat pemerintahan dan penduduk masyarakat. Zona pemukiman yang dikunjungi meliputi Pulau Panjang, Kelapa, Harapan, Pandan, Panggang, Semak Daun dan Pulau Pramuka.

Rekomendasi yang dihasilkan dalam penyusunan Roadmap Pengelolaan Taman Nasional Laut di Kepulauan Seribu yang perlu dilakukan adalah tata kelola yang sesuai peruntukannya berdasarkan pembagian Zona Inti, Zona Perlindungan dan Zona Pemanfaatan (Zona Pemanfaatan Wisata dan Zona Pemukiman) dan tata kelola yang dilakukan secara terpadu antara pemerintah Pusat dan Daerah sehingga tidak terjadinya tumpang tindih dalam melakukan tata kelola Taman Nasional Pulau Seribu.

2. Rapat Koordinasi Penyusunan *Roadmap* Pengelolaan Terpadu Taman Nasional dan Kawasan Konservasi Perairan dengan hasil pertemuan adalah sebagai berikut:

- Target pembentukan Pokja Penyusunan Roadmap Pengelolaan Taman Nasional dan Kawasan Konservasi perairan harus dikawal sehingga pada Agustus draft tersebut sudah ditandatangani oleh Menko Maritim;
- Mengingat Pokja berisikan eselon I dan eselon II, maka disepakati bahwa untuk penyusunan draft *Roadmap* dipandang perlu dibentuk Tim Penyusun *Roadmap* yang dibentuk melalui Surat Keputusan Deputi II, dan Menko Kemaritiman selaku Ketua Pokja. Tim Penyusun ini akan beranggotakan Pakar dan beberapa eselon III dari Kementerian dan Lembaga terkait;
- *Roadmap* akan bersifat *High level Plan* yang akan memberikan arah kebijakan dan strategi, sehingga target yang telah ditetapkan dapat tercapai melalui tahapan (*milestone*) yang jelas guna meningkatkan efektifitas pengelolaan Taman Nasional dan Kawasan Konservasi perairan. Perlu dibedakan antara tujuan dan sasaran *Roadmap* dengan tujuan dan sasaran

pengelolaan, sehingga harus disepakati tujuan dari penyusunan *roadmap* (*setting goal*);

- Meskipun *Roadmap* akan bersifat *high level plan*, namun data dan informasi (potensi, permasalahan, dan regulasi serta kelembagaan) di masing-masing lokasi dan site spesifik tetap diperlukan. Untuk itu, diperlukan pemaparan oleh masing-masing Kepala Unit Pelaksana Teknis dan Kepala Balai Taman Nasional sehingga akan jelas efektifitas seperti apa yang diinginkan dan program dan kegiatan serta masalah apa yang terjadi. Pemerintah daerah juga harus dilibatkan. *Time line Roadmap* disusun sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) yaitu 2025.

3. Koordinasi Penyusunan *Roadmap* Pengelolaan Taman Nasional dan Kawasan Konservasi Perairan. Hasil koordinasi adalah *Draft Roadmap* Taman Nasional yang bertujuan menyediakan kerangka kerja bagi Unit Pengelola Teknis (UPT) dan pemangku kepentingan lainnya hingga tahun 2025 yang dapat digunakan sebagai instrumen pencapaian kinerja bagi pengelolaan Taman Nasional Laut dan Kawasan Konservasi Perairan Nasional.

Sasaran penyusunan *Roadmap* Taman Nasional Laut dan Kawasan Konservasi Perairan Nasional (TNL dan KKPN) adalah:

- Terwujudnya acuan formal bagi penyusunan dokumen perencanaan Taman Nasional Laut dan Kawasan Konservasi Perairan Nasional (TNL dan KKPN), baik rencana pengelolaan Unit Pengelola Teknis (UPT), rencana pengelolaan jangka pendek, rencana pengembangan pariwisata alam, rencana teknis maupun rencana operasional lainnya. Penyusunan *Roadmap* juga mengintegrasikan kebijakan, program dan kegiatan dari berbagai pemangku kepentingan;
- Terwujudnya Pengembangan Peran Taman Nasional Laut dan Kawasan Konservasi Perairan Nasional dalam mendukung Pariwisata;
- Terwujudnya Peningkatan Peran Masyarakat Lokal disekitar Taman Nasional Laut dan Kawasan Konservasi Perairan Nasional;
- Terbangunnya mekanisme pendanaan berkelanjutan.
- Roadmap akan bersifat High Level Plan;
- Roadmap akan diterapkan pada 17 lokasi yang terdiri dari 7 Taman Nasional dan 10 Kawasan Konservasi Perairan Nasional.

Aspek-aspek yang dibahas pada roadmap meliputi: analisis potensi dan permasalahan pengelolaan taman nasional dan kawasan konservasi perairan, target pengelolaan yang ingin dicapai, arahan kebijakan dan strategi, serta program dan kegiatan;

4. FGD *Focus Group Discussion* Penyusunan Peta Jalan (*Road Map*) Pengelolaan Terpadu Taman Nasional dan Kawasan Konservasi Perairan yang dilaksanakan pada tanggal 2-4 November 2016 di Hotel Novotel–Bogor. Setelah selesai sambutan dan pembukaan, dilakukan tanya jawab antara Deputi dengan peserta pertemuan. Beberapa poin hasilnya adalah:
- Perlunya konsultasi publik di daerah;
 - Kekuatan hukum dari *Roadmap*;
 - Daya dukung kawasan untuk pengembangan ekowisata;
 - Pengendalian pencemaran dan sampah di TNL;
 - Pengelolaan kolaborasi antara UPT dengan pemda;
 - Pengembangan potensi keanekaragaman hayati lokal.
 - K/L, Pemda, dan UPT Taman Nasional serta KKPN akan melengkapi matriks rencana aksi sesuai dengan format yang telah disepakati dan disampaikan ke Tim Penyusun melalui *e-mail* paling lambat pada tanggal 14 November 2016 (10 hari);
 - Akan dilakukan pertemuan koordinasi di daerah sekaligus kunjungan/verifikasi lapangan ke semua UPT TN Laut dan KKPN atau per Regional tergantung situasi dan kondisi yang ada. Akan dilakukan pertemuan koordinasi khusus dengan Kementerian Pariwisata, Kemen PUPERA, dan Kemen BUMN untuk membahas arah dan pengembangan infrastruktur pariwisata di TNL dan KKPN.
5. Penyusunan *Roadmap* Taman Nasional (Laut) dan KKPN dengan tujuan untuk penyempurnaan rencana aksi *roadmap* TNL dan KKPN, terutama dari sisi pengembangan infrastruktur, transportasi, dan pengembangan destinasi wisata. Hasil rekomendasi dalam rapat adalah sebagai berikut:
- Kementerian Perhubungan akan segera melengkapi Rencana Aksi Roadmap yang terdiri dari pembangunan sarana dan prasarana penunjang pariwisata;
 - Kementerian Pariwisata akan fokus pada pengembangan destinasi dan pemasaran wisata;
 - UPT akan menyempurnakan rencana aksi sesuai dengan masukan rapat;
 - Mitra kerja akan mengirimkan program dan kegiatan yang ada di masing-masing UPT;
 - Perlu ada konsultasi publik di masing-masing UPT, karena pemda harus terlibat dalam kegiatan ini.



Gambar Rapat Penyusunan Taman Nasional Laut

2. Rumusan Kebijakan *National Plan of Action CTI-CFF Indonesia (2016-2019)*

1. *Breakfast Meeting* Pembahasan Rencana Tindak Lanjut Perpres 85/2015 Tentang Komisi Nasional CTI-CFF.

Pertemuan Pembahasan Rencana Tindak Lanjut Perpres 85/2015 ini dilaksanakan pada tanggal 28 Januari 2015 dilaksanakan di Hotel Double Tree-Cikini. Tujuan pertemuan adalah untuk membahas tindak lanjut yang harus segera dilakukan terkait Komisi Nasional Inisiatif Terumbu Karang (CTI-CFF). Pertemuan

Gambar 2.10
Rapat Koordinasi Penyusunan Roadmap Taman Nasional (Laut) dan KKP dan dihadiri oleh K/L terkait. Beberapa kesepakatan dan rekomendasi pertemuan adalah sebagai berikut:

- a. Draft SK Kemenko Bidang Kemaritiman tentang pembentukan Sekretariat Komnas CTI CFF, Pokja, dan Pakar. Format SK disusun lebih ringkas. SK yang lengkap akan dibentuk dengan SK Ketua Sekretariat;
- b. Menteri Kelautan dan Perikanan akan menyampaikan surat kepada Menko Maritim selaku Ketua Komnas CTI-CFF tentang kronologis CTI-CFF dan tindak lanjut yang harus dilakukan;
- c. KKP juga akan mengirimkan permohonan audiensi ke Menko Maritim.

2. Rapat Koordinasi Perkembangan CTI-CFF Indonesia

Kegiatan ini dilaksanakan pada tanggal 28 Januari 2016. Rapat dilaksanakan pada tanggal 16 Maret 2016 dengan tujuan finalisasi draft SK Menko Bidang Kemaritim selaku Ketua Komnas CTI CFF Indonesia Tentang Sekretariat Nasional, Kelompok Kerja, dan Pakar CTI-CFF Indonesia. Sebagai tindak lanjut dari Peraturan Presiden Nomor 85/2019 Tentang Komisi Nasional Prakarsa Segitiga Karang, untuk Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan (*Coral Triangle Initiative for Coral Reefs, Fisheries and Food Security/CTI -CFF*). Rapat dipimpin oleh Asdep SD hayati dan dihadiri oleh K/L terkait (KKP, KLHK, LIPI, Kemlu, Bappenas, dll). Dalam forum rapat tersebut dibahas mengenai keanggotaan Seknas, Pokja dan Pakar. Pada prinsipnya semua peserta

pertemuan sepakat agar Kemenko Maritim segera memfinalisasi dan memproses penandatanganan SK Menko tersebut. Hal ini penting karena tanpa adanya SK maka kegiatan yang dilakukan oleh NCC (*National Coordinating Committee*) tidak mempunyai dasar hukum.

CTI-CFF merupakan kerjasama multilateral di wilayah Asia Pasifik dalam rangka penyelamatan pusat terumbu karang dunia yang dibentuk sejak tahun 2009 atau lebih dikenal sebagai Prakarsa Segitiga Karang untuk Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan (*Coral Triangle Initiative for Coral Reefs, Fisheries and Food Security/CTI -CFF*) dengan Sekretariat Regional di Manado, Sulawesi Utara. Kerjasama CTI-CFF merupakan kerjasama antar enam negara di wilayah segitiga karang yaitu Indonesia, Malaysia, Papua New Guinea, Filipina, Kepulauan Solomon dan Timor Leste, untuk mengatasi ancaman pada ekosistem laut, pesisir dan pulau pulau kecil dalam wilayah segitiga karang dunia melalui percepatan dan tindakan kolaboratif dengan pertimbangan partisipasi berbagai pemangku kepentingan dalam lingkup negara-negara di kawasan segitiga karang dunia Struktur keanggotaan CTI-CFF Indonesia sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 85/2015 Tentang Komite Nasional CTI-CFF Indonesia adalah sebagai berikut:

Ketua : Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman
Ketua Harian : Menteri Kelautan dan Perikanan
Sekretaris : Direktur Jenderal Pengelolaan Ruang Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan
Anggota : Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional / Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Menteri Dalam Negeri; Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan; Menteri Luar Negeri; Menteri Riset Teknologi, dan Pendidikan Tinggi; dan Kepala LIPI.

Sedangkan tugas dari Komite Nasional CTI-CFF Indonesia adalah :

- a. Menyusun kebijakan perlindungan dan pengelolaan terumbu karang, perikanan, dan ketahanan pangan nasional;
- b. Memberikan arahan dalam penyusunan rencana serta pelaksanaan program CTI-CFF;
- c. Menyusun mekanisme kerja antar pemangku kepentingan pengelolaan CTI-CFF;
- d. Mengimplementasikan kesepakatan-kesepakatan CTI-CFF Regional di tingkat nasional; dan
- e. Menyusun Rencana Aksi Nasional CTI-CFF.

Sesuai dengan Pasal 5-9 Perpres 85/2019, maka harus segera ditetapkan Keanggotaan Sekretariat Nasional CTI-CFF, Kelompok Kerja, dan Pakar

melalui SK Menko Maritim selaku Ketua Komite Nasional CTI-CFF, mengingat keanggotaan yang lama telah demisioner sejak Perpres tersebut diundangkan yaitu, 22 Juli 2015.

Rencana Tindak Lanjut berupa pengiriman surat Deputi Bidang Koordinasi SDA dan Jasa untuk menyampaikan Draft SK Menko Kemaritiman Tentang Sekretariat Nasional, Kelompok Kerja, dan Pakar CTI- CFF untuk memperoleh saran dan masukan dan memproses penandatanganan oleh Menko Maritim.

3. Rapat Koordinasi tindak lanjut keputusan Menko Maritim tentang sekretariat, kelompok kerja dan kelompok pakar CTI – CFF

Kegiatan ini dilaksanakan untuk menindak lanjuti pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 85/2019 Tentang Komisi Nasional Prakarsa Segitiga Karang, untuk Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan (*Coral Triangle Initiative for Coral Reefs, Fisheries and Food Security/CTI -CFF*). Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman selaku Ketua Komnas CTI-CFF Indonesia pada tanggal 31 Maret 2016 telah menerbitkan SKEP/9/Menko/Maritim/III/2016 Tentang Sekretariat, Kelompok Kerja, dan Kelompok Pakar Komite Nasional CTI- CFF Indonesia.

Menindaklanjuti keputusan tersebut, telah dilaksanakan pertemuan koordinasi dan sosialisasi Komite Nasional CTI-CFF Indonesia pada tanggal 19 April 2016 di Hotel Santika-Bogor dengan mengundang semua anggota Sekretariat, Kelompok Kerja dan Kelompok Pakar. Pertemuan koordinasi dan Sosialisasi Komite Nasional CTI-CFF Indonesia dibuka oleh Deputi Bidang Koordinasi SDA dan Jasa, Kemenko Bidang Kemaritiman dan dihadiri oleh sekitar 50 peserta.

Beberapa poin hasil pertemuan adalah sebagai berikut :

- a. Kantor Sekretariat Komite Nasional CTI-CFF Indonesia di Gd. Mina Bahari II Lt. 17, Jl. Medan Merdeka Timur No. 16, Jakarta Pusat;
- b. Pemanfaatan website nccctiindonesia.kkp.go.id dan email ncc.indonesia@cticff.org sebagai bentuk komunikasi;
- c. Pokja dan Kelompok Pakar melaporkan hasil dan perkembangan kegiatan kepada Sekretaris Eksekutif Setkonas melalui Sekretaris I minimal 1 kali dalam 1 bulan;
- d. Seluruh laporan dan dokumen terkait NCC CTI-CFF melalui Sekretaris I Setkonas dan dalam kesehariannya dikelola oleh Koordinator Pelaksana Harian;
- e. Setkonas mengadakan rapat rutin 1 kali dalam 1 bulan untuk mengupdate hal-hal penting terkait CTI CFF;

- f. Sekretaris I Setkonas melaporkan secara berkala kepada Sekretaris Eksekutif, 1 bulan sekali (minimal) hal-hal penting terkait CTI CFF yang kemudian akan dilaporkan kepada Ketua Harian. Selanjutnya Ketua Harian menyampaikan kepada Ketua Komnas CTI CFF yang akan melaporkan kembali kepada Presiden RI, 1 tahun sekali (minimal);
- g. Penetapan SK Sekretaris Eksekutif tentang Susunan Keanggotaan Kelompok Kerja dan Pelaksanaan Harian Sekretariat Komite Nasional Prakarsa Segitiga Karang untuk Terumbu Karang, Perikanan, dan Ketahanan Pangan;
- h. Beberapa program kerja sebagai berikut:
- Pemutakhiran dan Implementasi NPOA:
 - SCTR (*State of Coral Triangle Report*) Indonesia;
 - SCTR merupakan laporan kondisi terumbu karang dan keanekaragaman hayati di Indonesia;
 - Telaah dan Pemutakhiran SCTR dilakukan oleh kelompok pakar;
 - Pengesahan SCTR Indonesia oleh Menko Maritim dan SD pada loknas;
 - SCTR dilaporkan 4 tahun sekali pada SOM dan MM;
 - SCTR terakhir dilaporkan pada tahun 2012 dan SCTR mendatang akan dilaporkan pada SOM 12 dan MM 6 di PNG.
- i. Menyelenggarakan *Side Event* pada UNEA-2, Nairobi-Kenya tanggal 23 – 27 Mei 2016 dengan tema *Sustainable Coral Reefs Management*;
- Usulan tanggal Side Event 24 Mei 2016;
 - Workshop nasional Persiapan di KLHK Jakarta awal 21 April 2016.
- j. Berpartisipasi pada The 12th CTI-CFF *Senior Officials Meeting* (SOM 12) dan the 6th CTI-CFF *Ministerial Meeting* (MM 6) 2016 di Papua New Guinea.

Beberapa kesepakatan hasil pertemuan adalah sebagai berikut:

- a. Sebagai tindak lanjut dari SK Menko Maritim Nomor: SKEP/9/Menko/Maritim/III/2016, maka saat ini sedang disusun Draft SK Dirjen Pengelolaan Ruang Laut selaku Sekretaris Eksekutif CTI-CFF Indonesia Tentang Keanggotaan Kelompok Kerja CTI-CFF Indonesia. Draft tersebut akan segera dikirimkan kepada K/L terkait untuk mendapatkan tanggapan. SK tersebut diharapkan dapat diterbitkan paling lambat pada akhir April 2016;
- b. Sekretariat, Kelompok Kerja dan Kelompok Pakar CTI-CFF Indonesia diminta segera menyusun Rencana Aksi/Program Kerja untuk tahun 2016. Program kerja ini akan dibahas pada pertemuan Komnas CTI-CFF Indonesia selanjutnya;

- c. Komisi Nasional CTI-CFF Indonesia juga diharapkan dapat segera menyusun dan menetapkan target-target yang akan dicapai sampai dengan tahun 2019, termasuk penyusunan National Plan of Action (NPOA) CTI-CFF Indonesia;
 - d. K/L yang ditunjuk sebagai Koordinator Pokja diharapkan dapat mengimplementasikan NPOA dan melakukan pertemuan serta menyampaikan laporan secara berkala kepada Sekretaris Eksekutif;
 - e. Menetapkan Contact Person pada masing-masing K/L dengan harapan dapat memudahkan proses komunikasi dan koordinasi;
 - f. K/L terkait diharapkan dapat menganggarkan pendanaan untuk kegiatan dan implementasi masing-masing Pokja;
 - g. Pokja dan Pakar berperan aktif dalam menyiapkan bahan pada pertemuan berskala Nasional dan Regional terkait CTI-CFF;
 - h. Dukungan aktif Kelompok Pakar dan NGO.
4. Rapat Koordinasi Kelompok Kerja Perikanan Berkelanjutan (*EAFM Working Group Indonesia CTI-CFF*)
- Tugas, Pokok dan fungsi pokja ini adalah:
- a. Mengembangkan peraturan pelaksanaan untuk pengelolaan perikanan berbasis ekosistem dan anti IUU Fishing;
 - b. Mengembangkan komunitas pesisir terpadu melalui mata pencaharian alternatif dan akses pendanaan usaha skala kecil;
 - c. Mengembangkan skim sertifikasi untuk kegiatan perikanan yang baik;
 - d. Melaksanakan pengelolaan perdagangan ikan karang yang berkelanjutan;
 - e. Menyampaikan laporan secara berkala setiap 3 (tiga) bulan sekali dan bertanggung jawab kepada Pengarah melalui Sekretaris Eksekutif.
- Beberapa kesepakatan pertemuan adalah:
- a. Untuk penyusunan NPOA di bidang Perikanan berkelanjutan akan dilakukan implementasi yang selama ini telah dilakukan;
 - b. Program dan kegiatan yang akan diusulkan lebih fokus dan diintegrasikan dengan program prioritas nasional, seperti Renstra dan Nawacita;
 - c. Kementerian dan Lembaga yang akan melaksanakan kegiatan harus jelas.
- Rencana Tindak Lanjut: akan dilakukan pertemuan Pokja Perikanan Berkelanjutan yang kedua untuk mematangkan NPOA, sehingga diharapkan semua anggota Pokja sudah mulai menginventarisasi kegiatan yang akan dimasukkan.
5. NPOA CTI CFF
- Tujuan kegiatan ini adalah untuk mempersiapkan *update National Plan of Action* (NPOA) periode tahun 2016 s.d 2020. Dalam rangka Persiapan CTI CFF

Senior Officials Meeting (SOM) di Port Moresby, PNG tanggal 1 s.d 3 November 2016. Maka hasil kegiatan antara lain :

Hasil dan rekomendasi:

- a. Asisten Deputi Lingkungan dan Kebencanaan, Deputi Bidang Koordinasi SDA dan Jasa, Kemenko Maritim menjadi Sekretaris I Kelompok Kerja Kawasan konservasi Perairan dan Kepala Bidang Perlindungan Lingkungan Laut, Asisten Deputi Lingkungan dan Kebencanaan Maritim, Deputi Bidang Koordinasi SDA dan Jasa, Kemenko Maritim, merupakan anggota Pokja Kawasan Konservasi Perairan;
 - b. Dalam rangka Persiapan CTI CFF *Senior Officials Meeting (SOM)* di Port Moresby, PNG, tanggal, 1 s.d 3 November 2016, maka masing-masing negara diharapkan untuk menyampaikan *update National Plan of Action (NPOA)* periode tahun 2016 s.d 2020. Pokja Kawasan Konservasi Perairan bertugas mempersiapkan NPOA tahun 2016 s.d 2020 guna disampaikan pada SOM dimaksud. Agenda persiapan menuju SOM tersebut;
 - c. Kemenko Maritim diharapkan memfasilitasi update tersebut dengan mengundang Kementerian dan Lembaga terkait.
6. Rapat Pokja CTI-CFF Perubahan Iklim
- Kegiatan ini dilaksanakan di Bogor tanggal 25 Oktober 2016. Tujuan dari kegiatan ini adalah memberikan masukan terkait dengan *National Plan of Action* Kelompok Kerja CTI-CFF Perubahan Iklim untuk bahan pertemuan SOM CTI-CFF di Papua Nugini. Hasil dari rapat ini adalah sebagai berikut :
- a. K/L yang hadir menyampaikan informasi terkait dengan program dan kegiatan masing-masing untuk dimasukkan dalam *National Plan of Action* Kelompok Kerja CTI-CFF Perubahan Iklim;
 - b. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman menyampaikan informasi terkait dengan program dan kegiatan Rehabilitasi Kerusakan Pesisir dan Laut serta Pengelolaan Kebencanaan Maritim.
7. Rapat Penyempurnaan NPoA Bentang Laut Indonesia
- Kegiatan dihadiri oleh anggota Pokja Bentang Laut CTI-CFF Indonesia serta dari Deputi 1, 3, dan 4 Kemenko Bidang Kemaritiman dan Koordinator sebagai Setkonas CTI-CFF Indonesia (NCC Indonesia), kegiatan tersebut dilaksanakan pada tanggal 14 Desember 2016.
- Kesimpulan dari hasil NPoA Pokja Bentang Laut CTI-CFF Indonesia dimana sesuai dengan hasil rapat NpoA Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman R.I sebagai berikut:
- a. *Conduct series of expert meeting related to streamlining of Seascape management and fisheries management (WPP);*

- b. *The Development of Marine Spatial Planning for potential priority seascape*. Antara lain kegiatan penyusunan Peraturan Presiden tentang Rencana Zonasi KSN (KSN Wakatobi / Komodo), Rencana Zonasi Kawasan Teluk (Teluk Bone) / Selat (Selat Makassar) / Laut (Laut Aru) dan Permen untuk Rencana Zonasi KSNT (KSNT Maratua);
- c. *Design to Develop Seascape Diagnostic Analysis and it's strategic Action Plan* lokasi Arafuru, Bird's Head, Sulu-Sulawesi dan Sunda-Banda Seascape;
- d. *Marine Spatial Planning Training* bekerja sama dengan KKP dan NGO dari CTC, CI, TNC, dan WWF.

3. Rancangan Terkait Perpres 21 Tahun 2016 tentang Bebas Visa Kunjungan 169 Negara

Data yang dikeluarkan Kementerian Pariwisata di akhir tahun 2015 menyebutkan bahwa dengan dikeluarkannya Pepres No. 104 tahun 2015 telah menaikkan presentase jumlah kunjungan Pariwisata Mancanegara ke Indonesia sebesar 19% hanya dalam waktu beberapa bulan saja.

Sebagai satu perbandingan lurus saat ini telah diberikan fasilitas BVK kepada 90 Negara, bila jumlah negara penerima fasilitas BVK ditambah lagi sebanyak 84 negara, maka akan memberikan dampak yang lebih signifikan lagi bagi kunjungan wisatawan mancanegara ke Indonesia. Namun pada kegiatan ini terdapat keberatan dari Ditjen Imigrasi dari Kementerian Luar Negeri atas 5 negara yang masuk dalam usulan tersebut yaitu Guinea, Kamerun, Somalia, Pakistan dan Korea Utara.

Adapun hasil kesepakatan rekomendasi rakor pada 12 Januari 2016 ini antara lain:

- a. Disepakati bersama pemberian fasilitas BVK Tahap III sebanyak 169 negara;
- b. Kunjungan wisatawan dapat diberikan kepada semua tujuan kecuali Jurnalistik.

Kesepakatan rapat 26 Januari 2016 disetujui untuk dibuatkan Perpres baru dan mencabut Perpres Nomor 104 tahun 2015 tentang BVK. Adapun tindak lanjut kegiatan rakor yang dilaksanakan adalah Kementerian Luar Negeri (Menlu) telah menyurati Menko Kemaritiman untuk menunda pemberian Fasilitas BVK kepada 5 (lima) Negara yaitu Guinea, Kamerun, Somalia, Pakistan dan Korea Utara.

Rekomendasi yang 4 April 2016 adalah:

- a. Kementerian/Lembaga terkait diminta untuk menyampaikan hal ini kepada Kementerian Keuangan dan ditembuskan kepada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman sehingga diharapkan target PNPB dapat direvisi;
- b. Untuk mengantisipasi penyalahgunaan fasilitas BVK oleh penjahat asing dan penyebaran paham ideologi radikal, BAIS telah memiliki Tim PORA (Pengawasan Orang Asing) yang telah efektif bekerja di daerah Depok dan

Tanjung Pinang. Tim PORA telah dibentuk dari tingkat pusat sampai ke tingkat kabupaten/kota;

- c. Kementerian Pariwisata berharap Tim PORA bisa terintegrasi dan memberikan laporan setiap bulan, serta melibatkan BAKAMLA;
- d. Kementerian Pariwisata harus segera mengadakan sosialisasi dari aspek pelayanan dan keamanan dengan melibatkan Ditjen. Imigrasi, BI, BAIS, dan Polri;
- e. Agar Peraturan Menteri Hukum dan HAM tentang tempat Pemeriksaan Imigrasi, Syarat, dan Jenis Kegiatan Bagi Orang Asing yang mendapatkan Bebas Visa Kunjungan segera ditandatangani untuk memperjelas pemberlakuan BVK bagi 169 negara sesuai Perpres No. 21 Tahun 2016.

Rekomendasi rapat 31 Maret 2016 adalah:

- a. Perlu adanya sosialisasi secara intens kepada masyarakat dan Kementerian/Lembaga untuk mengamankan kebijakan pemerintah terkait dengan BVK. Agar untuk lebih *concern* dan waspada dalam melakukan pengawasan di titik-titik keluar masuk Indonesia kepada negara-negara asing yang mendapat fasilitas Bebas Visa Kunjungan dan tidak disalahgunakan, khususnya kunjungan ke daerah-daerah yang disinyalir rawan upaya politisasi sehingga dapat mengganggu eksistensi Indonesia terhadap isu-isu global;
- b. Koordinasi dan *sharring* informasi kepada seluruh *stakeholder*, terkait keluar masuknya orang asing guna mencegah dan meminimalisir dampak terhadap negara dari kebijakan Bebas Visa Kunjungan tersebut;
- c. Pemberdayaan dan peran aktif masyarakat dan *stakeholder* serta sinergitas antar Kementerian/Lembaga untuk melakukan pengawasan dan deteksi terhadap aktivitas orang asing dengan tetap mengedepankan kepentingan nasional dengan cara:
 - Penguatan sistem pelaporan dan pengawasan terpadu terhadap wisatawan mancanegara sampai ke tingkat desa dan RT;
 - Peningkatan sarana dan prasarana pariwisata, meningkatkan peran serta masyarakat dalam pengawasan wisatawan mancanegara, dan meningkatkan promosi pariwisata baru yang ada di seluruh Indonesia;
 - Memberikan perlindungan dan rasa aman yang baik terhadap wisatawan mancanegara serta menjadi tuan rumah yang ramah dalam menerima kunjungan wisatawan mancanegara.

Koordinasi Kekonsuleran dan Keimigrasian: Evaluasi Implementasi PBVDD dan Pengupayaan Resiprokal terkait Bebas Visa Kunjungan (BVK) pada tanggal 11-13 Mei 2016 yang diikuti oleh Kementerian Koordinator Bidang Polhukam, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Kementerian Hukum dan Hak Azasi Manusia, Sekretariat Kabinet, Kementerian Sekretariat Negara,

Kementerian Pariwisata, Kepolisian Republik Indonesia, Markas Besar Tentara Nasional Indonesia, Badan Intelijen Negara dan Kementerian Luar Negeri menghasilkan rekomendasi dari rapat adalah:

- a. Semua pihak harus bahu-membahu dan mendukung penuh penerapan BVK yang telah ditetapkan oleh pemerintah;
- b. Diperlukan strategi agar ada timbal balik dari negara yang telah diberikan BVK terhadap Pemerintah Indonesia;
- c. Evaluasi harus tetap dilakukan. Dalam hal ini evaluasi akan dilakukan minimal setelah 1 (satu) tahun berjalan;
- d. Sosialisasi perlu dilakukan lebih intensif lagi. Akan lebih baik jika informasi terkait BVK dan segala persyaratannya tersebut, tertulis secara jelas di bandara-bandara yang menjadi pintu masuk bagi WNA ke Indonesia. Hal ini untuk mencegah berbagai macam alasan yang dikeluarkan oleh WNA bahwa mereka belum mengetahui informasi terkait BVK;
- e. Untuk mengkaji kembali negara-negara yang patut mendapatkan fasilitas BVK. Mengingat banyak pelanggaran yang telah terjadi oleh beberapa negara yang telah menerima fasilitas BVK;
- f. Pada tahun 2016 dan seterusnya, akan dilakukan amandemen terkait perjanjian BVK kepada negara-negara tertentu. Namun, amandemen tersebut tidak boleh bertentangan dengan aturan yang ada dan juga harus disepakati oleh kedua belah pihak;
- g. Isu terorisme masih merupakan isu global dan menjadi salah satu alasan beberapa negara yang masih belum memberikan BVK kepada Indonesia. Perlu dilaporkan juga beberapa upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah RI dalam memberantas dan mengurangi terorisme di tanah air untuk meyakinkan negara tersebut;
- h. Perlu ditinjau dan dikaji kembali terkait azas manfaat dan prioritas yang dituju dalam rangka penerapan BVK, apakah yang dituju hanyalah dari aspek jumlah wisatawan yang datang ke Indonesia ataukah jumlah manfaat langsung lainnya yang diterima oleh Indonesia;
- i. Terkait nomenklatur penyebutan nama Taiwan sebagai negara, hendaknya pemerintah dan jajaran yang ada di bawahnya harus tegas untuk menolak. Hal ini dilakukan untuk menjaga kewibawaan negara Indonesia di mata dunia;
- j. Upaya bebas visa *Schengen* terus menjadi perhatian Pemerintah RI. Beberapa hal yang masih menjadi catatan *DG Home* Komisi Eropa terhadap Indonesia adalah terkait standar keamanan dokumen perjalanan RI, *Border Control Management*, penanganan isu kejahatan internasional, khususnya terorisme.



Gambar 2.16
Evaluasi Implementasi PBVDD dan Penuhapan Resiprokal terkait BVK

Dalam Sosialisasi Bebas Visa Kunjungan terkait dengan Pengawasan dan Keamanan pada tanggal 30 Mei 2016 terdapat beberapa kesimpulan dan sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan di lapangan masih belum kompak sehingga masih membingungkan wisatawan asing yang tiba di pintu kedatangan bandara.
- b. Menghimbau kepada seluruh peserta sosialisasi yang hadir agar dapat menyampaikan kepada pimpinannya masing-masing untuk bisa disampaikan kepada semua pihak di lapangan. Jika masih ada wisatawan yang mau atau terlanjur membayar, mohon untuk bisa menolak dan mengembalikan uangnya tersebut;
- c. Bebas Visa Kunjungan sudah efektif diterapkan sejak bulan April. Penerapan Bebas Visa Kunjungan bagi 169 negara, menyebabkan beberapa Negara akan memberikan visa resiprokal, seperti Panama, Nikaragua, Mexico, El Salvador, Argentina, Republik Dominika, Suriname, St. Vincent & Grenadis, Trinidad, Rusia, Ukraina, Rumania, Afrika Selatan, Jordan, Mongolia, Tiongkok, Korea Selatan, Selandia Baru dan negara-negara anggota *Schengen*. Namun khusus untuk resiprokal *Schengen* visa, Indonesia juga terkena efek bom Paris beberapa waktu yang lalu. Hal ini menyebabkan ditundanya pemberian Bebas Visa Kunjungan oleh negara-negara anggota *Schengen*. Bahkan Indonesia diberikan syarat agar menerapkan *e-pasport* sehingga data lebih mudah dilihat dan lengkap;
- d. Mengingat pemberian fasilitasi Bebas Visa Kunjungan tidak menyebutkan untuk kunjungan militer, maka untuk kunjungan militer, harus mendapatkan rekomendasi dari Kementerian Luar Negeri dan TNI. Dalam hal ini perlu ada SOP bagi kunjungan militer ke Indonesia;

- e. Setelah Bebas Visa Kunjungan diterapkan selama lebih kurang 2 (dua) bulan, terjadi seperti peningkatan jumlah kunjungan wisatawan dari Tiongkok yang mencapai lebih kurang 1 (satu) juta orang;
- f. Ada beberapa negara yang menjadi kontributor turis terbanyak di dunia dengan *spending* terbesar bagi Indonesia, yaitu Korea Selatan, Tiongkok, Australia, Jepang, Amerika Serikat dan Eropa;
- g. Telah dibentuk Tim PORA (Pengawasan Orang Asing) untuk mengantisipasi penyalahgunaan fasilitas BVK oleh penjahat asing dan penyebaran paham ideologi radikal. Tim PORA telah efektif bekerja di daerah Depok dan Tanjung Pinang. Tim PORA telah dibentuk dari tingkat pusat sampai ke kabupaten/kota;
- h. Selanjutnya disampaikan agar Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman bisa membantu menyampaikan kepada atasan serta K/L terkait untuk memberikan dukungan terhadap revitalisasi Tim PORA, seperti kebutuhan alokasi dana, rencana kegiatan, dan lain-lain;
- i. Dampak dari penerapan Bebas Visa Kunjungan, terdapat PNBPN yang hilang mencapai 90% (hampir 1,3 triliun rupiah yang terdiri dari 1 triliun di Kementerian Keuangan dan sekitar 100 - 300 miliar di Kementerian Luar Negeri). Kekurangan tersebut akan di-*supply* dari sektor lain;
- j. Untuk meningkatkan pengawasan dan keamanan bagi masuknya warga negara asing ke Indonesia, agar dapat diupayakan penggunaan perangkat telekomunikasi yang canggih dan bekerjasama dengan operator telekomunikasi;
- k. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman menyatakan siap memfasilitasi kegiatan sosialisasi lanjutan dengan mengundang para pelaku pariwisata bahari. Dan jika memang harus dilakukan tinjauan ke lapangan, maka akan dilakukan tinjauan ke beberapa pintu masuk Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI).

4. Rumusan Kebijakan dan/atau Regulasi Terkait Dwelling Time-Akses Kereta Api ke Tanjung Priok

Dalam perumusan kebijakan berkaitan dengan Dwelling Time dan akses kereta api ke Pelabuhan Tanjung Priok didapatkan hasil sebagai berikut:

- a. Koordinasi Pemanfaatan 3 (tiga) Pelabuhan untuk Kontainer di Merak Banten
Kegiatan ini merupakan tindak lanjut dari rangkaian kegiatan untuk menunjang penurunan angka *dwelling time*. Salah satu strategi yang akan dilakukan dalam rangka menurunkan angka *dwelling time* adalah dengan mencoba mengurangi dan mengurai beban distribusi logistik ekspor impor yang terlalu besar yang ditanggung Pelabuhan Tanjung Priok selama ini kepada pelabuhan-pelabuhan di sekitarnya, seperti 3 (tiga) pelabuhan yang ada di Merak Banten (Pelabuhan Ciwandan, Pelabuhan Cigading, dan Pelabuhan Merak Mas).

Beberapa fakta yang berhasil dihimpun berkaitan dengan hal tersebut, diketahui bahwa:

- Secara teknis, fasilitas pelabuhan terutama panjang dermaga sudah memenuhi standar pemanfaatan untuk muatan kontainer;
- Kedalaman laut di dermaga muat yang berkisar antara minus 10-16 meter (-10–16 LWS), dapat disandari oleh kapal-kapal besar dengan (draft) besar;
- Kondisi alam dimana tidak ada sungai yang bermuara ke daerah sekitar pelabuhan sehingga menyebabkan bebas keruk;
- Pelabuhan Ciwandan selama ini merupakan pelabuhan untuk muatan curah sehingga apabila akan digunakan sebagai pelabuhan bongkar muat kontainer, perlu ditambah 2 (dua) buah *Crane Container*;
- Pelabuhan Merak Mas sudah langsung dapat dimanfaatkan, mengingat pelabuhan tersebut sudah dilengkapi dengan fasilitas 2 (dua) buah *Crane Container* standar, lapangan penumpukan seluas 4 Ha, pergudangan dengan luas 2000 m², memiliki 4 (empat) dermaga yang dapat disandari kapal secara bersamaan, serta areal lahan kompleks pelabuhan sebesar 18 Ha, dimana dapat diperluas penggunaannya bila diperlukan sewaktu-waktu;
- Fasilitas pendukung perkantoran dari pemerintah yang terlibat langsung dengan proses bongkar muat barang ekspor impor sudah tersedia lengkap. Diantaranya seperti kantor Bea Cukai, Karantina, KSOP Pelabuhan, Kepolisian, dan lain-lain;
- Tarif cukup tinggi karena hanya ada 1 (satu) *shipping line* yang beroperasi sekarang, namun tidak ada yang kompetitif.

Adapun kesimpulan dan rekomendasi yang dapat diperoleh adalah:

- Peserta rapat menanggapi dengan antusias akan rencana pemanfaatan pelabuhan yang ada di Merak sebagai pelabuhan bongkar muat kontainer dan menyatakan kesiapannya;
- Diperlukan data jumlah perusahaan termasuk jumlah terusnya;
- Perlu dilakukan peninjauan terhadap aturan yang berlaku saat ini, antara lain Permendagri Nomor 87 Tahun 2015;
- Akan diadakan rapat khusus mengenai tarif dan kesiapan/komitmen dari pihak-pihak terkait.

b. Kondisi Tanjung Priok

Berdasarkan hasil rapat yang diikuti oleh Asdep Jasa Kemaritiman, Biro Informasi dan Hukum Kemenko Maritim, PT. Kereta Api Logistik (KALOG), JICT, Pelindo II, Kantor Pelayanan Umum Bea Cukai Tanjung Priok, Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dan Cikarang *Dry Port*, mendapatkan hasil rekomendasi sebagai berikut:

- Proses impor barang melalui *emplacement* kereta api Tanjung Priok sudah berjalan sejak tanggal 7 April dengan pelaksanaan setiap hari mulai pukul 16.00 WIB, per harinya sebanyak 1 (satu) kereta api;
 - *Ram off emplacement* KA JICT Pelabuhan Tanjung Priok sudah selesai namun belum dapat dimanfaatkan karena masih menunggu serah terima pekerjaan dari KMP KAI ke KALOG via PT. KAI;
 - KALOG siap melaksanakan pembangunan *box container* untuk kantor KALOG dan Bea Cukai apabila serah terima telah dilakukan. Pembangunan sendiri dilakukan masing-masing 2 box ukuran 40 feet (4 kontainer);
 - Cikarang Dry Port (CDP) sampai saat ini belum maksimal dalam pelaksanaan padahal menjadi prioritas utama dalam pemanfaatan *emplacement*. CDP menyatakan siap membangun kantor di *emplacement* stasiun KA JICT Pelabuhan Tanjung Priok bila sudah serah terima;
 - JICT akan mencoba melakukan *try out* memanfaatkan *join gate*, yaitu 20 *gate* untuk *in* dan 6 *gate* untuk *out* dengan menggunakan kontainer dari JICT dan KOJA. Rencananya pada tanggal 1 Juni 2016 akan menerapkan 3 (tiga) aplikasi sistem sekaligus. Minggu ini akan dilakukan tes CCR yang ada di *join gate* setelah sistem listrik terpasang;
 - Sepanjang infrastruktur tersedia, pada prinsipnya bea cukai siap;
 - Rencananya pada tanggal 23 Mei 2016 akan dilakukan rapat antara KAI, KMP, dan KALOG untuk membicarakan proses serah terima pekerjaan *emplacement* KAI JICT Pelabuhan Tanjung Priok.
- c. Rivi dan Percepatan Serah Terima Pekerjaan Emplacement Kereta Api Tanjung Priok
- Rekomendasi hasil rewi adalah sebagai berikut:
- PT. KAI menyampaikan bahwa secara fisik fasilitas *emplasement* sudah siap dan selesai, hanya masalah administrasi terutama terkait kontrak yang akan segera diselesaikan untuk kemudian diserahkan kepada KALOG sebagai pelaksanaan di lapangan;
 - KAPM menyampaikan bahwa proses serah terima JICT bukan hanya ada pada KAPM, namun juga ada pada satker terkait. Mengenai kendala air bersih, sudah disiapkan 2 (dua) alternatif, yaitu menggunakan air tanah ataupun tandon;
 - Pada prinsipnya operasional *emplasement* kereta api JICT sudah berjalan dan secara keseluruhan keamanan sudah dijaga oleh *security* dari pihak KALOG;
 - KALOG menyampaikan bahwa fasilitas sudah ada namun belum bisa dipakai karena belum ada serah terima, kecuali yang sudah ada;

- Untuk proses serah terima sementara melalui izin prinsip, akan diupayakan untuk melakukan izin kepada pimpinan terkait rencana memasukkan kontainer CDP;
- Terkait masalah penerangan untuk keperluan bongkar muat di malam hari, akan diselesaikan secara internal oleh KAI;
- Diharapkan agar pengoperasian *emplasement* sudah bisa dilakukan walaupun belum diserahkan;
- Pihak PT. KAI akan menyampaikan kepada pimpinan KAI untuk mengeluarkan izin operasional sebelum diserahkan;
- Pihak KALOG akan menyediakan *container office* untuk bea cukai dan pihaknya sendiri.

5. Rekomendasi Kebijakan Terkait Percepatan Perpres Nomor 40 Tahun 2016 Tentang Penetapan Harga Gas Bumi

a. Rapat Koordinasi dan Fasilitasi Percepatan Implementasi Peraturan Presiden nomor 40 Tahun 2016 tentang Penetapan Harga Gas Bumi

Kegiatan ini dilaksanakan pada tanggal 1 Juni 2016 dengan hasil rekomendasi sebagai berikut:

- Pemanfaatan gas bumi diprioritaskan untuk industri domestic,
- Hilirisasi pemanfaatan gas bumi untuk dioptimalkan guna penambahan nilai tambah bagi Negara,
- Butir-butir penting yang akan dituangkan dalam Peraturan Menteri ESDM ataupun Keputusan Menteri ESDM sebagaimana diamanatkan dalam Perpres tersebut harus mengakomodir semua pemangku kepentingan;
- Dibentuk Tim Khusus agar amanat yang tertuang pada Peraturan Presiden ini terealisasi sesuai harapan semua pemangku kepentingan;
- Apabila masih terkendala dalam implementasi Peraturan Presiden ini, maka K/L terkait agar berkoordinasi secara intensif.

Berdasarkan rekomendasi tersebut, disusun tindak lanjut sebagai berikut:

- Kemenko Bidang Kemaritiman bersama-sama dengan Sekretariat Kabinet mendorong K/L terkait agar amanat yang tertuang dalam Perpres tersebut dapat terealisasi pada kesempatan pertama;
- Jika dimungkinkan, akan dilakukan rasionalisasi harga gas bumi di hulu dan di hilir. Saat penentuan rasionalisasinya melibatkan para pihak;
- Perlu kebijakan khusus untuk penetapan harga gas bumi bagi pengguna untuk percepatan pertumbuhan ekonomi dan penguatan/peningkatan daya saing industri pengguna gas;

- Rapat koordinasi dengan K/L terkait serta fasilitasi upaya percepatan konversi BBM ke BBG khususnya Gas LPG 3 kg untuk rumah tangga dalam rangka mendukung program diversifikasi energi dan ketahanan pangan termasuk program bantuan konverter kit bagi nelayan kecil;
- Rakor dengan K/L terkait serta fasilitasi dalam rangka kepastian pasokan gas LPG 3 kg bagi kapal nelayan pengguna konverter kit, termasuk pembangunan stasiun pangkalan pengisian LPG.

Sementara luaran yang dihasilkan adalah:

- Kemenko Perekonomian telah merancang Pokja berdasarkan Inpres No 12 Tahun 2015 tentang Peningkatan Daya Saing Industri, Kemandirian Industri, dan Kepastian Usaha dan Kepres No 28 Tahun 2010 tentang Tim Nasional Peningkatan Ekspor dan Peningkatan Investasi;
 - Program diversifikasi energi khususnya penggunaan BBM ke BBG/LPG bagi nelayan kecil secara teknis didukung oleh KKP;
 - Sebagai tindak lanjut Perpres No 126 Tahun 2015 adalah penerbitan Kepmen ESDM tentang Penugasan ke Pertamina untuk pengadaan Konverter Kit mencakup 8 (delapan) wilayah, dan Permen ESDM tentang Penetapan Harga Gas eceran LPG 3 kg;
 - Dari tahun 2007 sampai tahun ini, PT. Pertamina telah mendistribusikan 58 juta tabung gas LPG 3 (tiga) kg untuk kepala keluarga. Untuk tahun ini pemenang pengadaan konverter kit sudah ditetapkan ke semua vendor akan dikumpulkan dan direncanakan pembagiannya pada akhir bulan Juli 2016;
 - Agar berkelanjutan dan memudahkan nelayan, maka Pertamina akan membangun pangkalan pengisian LPG yang dekat kelokasi nelayan.
- b. Koordinasi Penyederhanaan Perijinan di Bidang Minyak dan Gas Bumi
- Kegiatan dilaksanakan pada tanggal, 27 Desember 2016. Kegiatan ini merupakan tindak lanjut dari hasil *workshop* pengadaan Tanah dan Perizinan untuk Pengembangan Wilayah Kerja Blok Kasuri, Papua pada tanggal, 8 Desember 2016 dan dimaksudkan untuk membahas permasalahan perizinan yang begitu berbelit-belit dan memakan waktu yang sampai saat ini dihadapi oleh pelaku usaha disektor hulu migas;

Hasil Rapat Koordinasi:

- Akan membentuk Tim kecil yang bertugas memetakan semua peraturan yang ada di setiap K/L yang terkait dengan dengan sektor hulu migas;
- Tim Kecil yang dibentuk selanjutnya diminta untuk membuat pemetaan secara detail atas peraturan yang ada dan membahasnya dengan Kementerian dan Lembaga terkait supaya lebih disederhanakan dengan tetap memperhatikan substansi dan kerangka hukum serta untuk melihat aturan

yang sudah pas dan yang masih kurang; Setelah pembahasan dengan Kementerian dan Lembaga terkait, Tim Kecil akan menyusun rencana aksi beserta *time line* sebagai panduan penyelesaian bagi para pihak;

- Atas dasar rencana aksi yang sudah tersusun tersebut, Tim Kecil akan menyusun rekomendasi ke Menko Bidang Perekonomian dan Menko Bidang Kemaritiman untuk didorong membuat payung hukumnya
- Tim Kecil diharapkan segera dibentuk dengan *leading* Timnya adalah Deputy Bidang Pengembangan Iklim Penanaman Modal, (BKPM) dengan Kementerian dan Lembaga teknis terkait dan akan mulai efektif pada Januari 2017.

6. Rumusan Rekomendasi Kebijakan Pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Pulau Enggano

Perumusan dilaksanakan melalui sSminar Arah Pengembangan KSPN Pulau Enggano pada tanggal 28 Oktober 2016 di Bengkulu. Seminar Arah Pengembangan KSPN Pulau Enggano dipimpin oleh Deputy Bidang Jasa Kemaritiman, yang dihadiri oleh Wakil Gubernur Provinsi Bengkulu beserta jajaran Pemprov Bengkulu, delegasi Pemkab Bengkulu Utara, Bengkulu Heritage, PT. PLN, TVRI, ANTARA, DPP ASPPI, PT. Alesha Wisata serta Delegasi Universitas Bengkulu. Kesimpulan dan rekomendasi yang diperoleh antara lain sebagai berikut:

- a. Dalam Pengembangan Pariwisata Bengkulu Pulau Enggano telah masuk dalam Perencanaan Pulau Terluar Prioritas;
- b. Untuk Tahun 2016 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman ditugaskan untuk mengelola (*leading*) pengembangan Pariwisata Indonesia di wilayah Bagian timur, diharapkan di tahun kedepan pengembangan pariwisata dapat dikembangkan di wilayah bagian barat, salah satunya adalah Pulau Enggano, seperti contoh belum lama ini juga telah dilaksanakan peninjauan lapangan pada wilayah barat yakni di wilayah Nias dan Mentawai;
- c. Selain Pariwisata, Kementerian Koordinator Bidang kemaritiman juga mengurus sektor perikanan dan energi;
- d. Dalam proses pengembangan pariwisata Pulau Enggano, tidak boleh setengah-setengah dan tidak hanya memperhatikan dari segi keuntungan yang didapat, akan tetapi juga dari segi lingkungan. Jangan sampai Pulau Enggano menjadi Pulau yang dipenuhi oleh sampah-sampah disebabkan oleh “ulah” para wisatawan, baik mancanegara maupun domestik.

Dalam persiapan kegiatan pariwisata Pulau Enggano, perlu kita perhatikan dari segi *herostik*, seperti :

- a. Regulasinya harus sesuai dengan landasan-landasan peraturan yang ada, jangan sampai ketika sudah dibangun, timbul masalah regulasi;

- b. Sistem dan prosedur harus dilakukan secara tepat serta harus dikoordinasikan terkait kewenangan antara pihak pusat maupun daerah;
- c. Perlu disiapkannya Sumber Daya Manusia (SDM) yang sifatnya dapat menangani pengelolaan pariwisata secara langsung maupun tidak langsung, diharapkan masyarakat Bengkulu dapat berpartisipasi dalam proses pengelolaan pengembangan pariwisata Bengkulu, khususnya Pulau Enggano yang telah direncanakan sebagai pulau pariwisata terluar prioritas.
- d. Untuk anggaran harus digunakan secara seksama dan hati-hati;
- e. Dalam pengembangan potensi-potensi yang terdapat pada Pulau Enggano, perlu memiliki konsep-konsep pembangunan dan pengembangan yang fokus sehingga tujuan dari pembangunan dan pengembangan tercapai dengan baik dan tepat;
- f. Selain pengembangan pariwisata Pulau Enggano Gubernur Provinsi Bengkulu memiliki visi dimana Bengkulu menjadi Poros Maritim.



Gambar 2.25

Seminar Arah Pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Pulau Enggano

7. **Rancangan Percepatan Implementasi Perpres Nomor 126 Tahun 2015 Tentang Penyediaan, Pendistribusian, dan Penetapan Harga LPG Untuk Kapal Perikanan** Koordinasi dan Fasilitasi Percepatan Implementasi Peraturan Presiden nomor 40 Tahun 2016 tentang Penetapan Harga Gas Bumi dilaksanakan pada tanggal 1 Juni 2016 di Jakarta. Adapun rekomendasi dari kegiatan ini adalah:
 - a. Program diversifikasi energi khususnya penggunaan BBM ke BBG/LPG bagi nelayan kecil secara teknis didukung oleh KKP;
 - b. Sebagai tindak lanjut Perpres No 126 Tahun 2015 adalah penerbitan Kepmen ESDM tentang Penugasan ke Pertamina untuk pengadaan Konverter Kit mencakup 8 (delapan) wilayah, dan Permen ESDM tentang Penetapan Harga Gas eceran LPG 3 kg;
 - c. Dari tahun 2007 sampai tahun ini, PT. Pertamina telah mendistribusikan 58 juta tabung gas LPG 3 (tiga) kg untuk kepala keluarga. Untuk tahun ini pemenang

pengadaan konverter kit sudah ditetapkan ke semua vendor akan dikumpulkan dan direncanakan pembagiannya pada akhir bulan Juli 2016;

- d. Agar berkelanjutan dan memudahkan nelayan, maka Pertamina akan membangun pangkalan pengisian LPG yang dekat kelokasi nelayan.

Tindak Lanjut:

- a. Rapat koordinasi dengan K/L terkait serta fasilitasi upaya percepatan konversi BBM ke BBG khususnya Gas LPG 3 kg untuk rumah tangga dalam rangka mendukung program diversifikasi energi dan ketahanan pangan termasuk program bantuan konverter kit bagi nelayan kecil;
- b. Rakor dengan K/L terkait serta fasilitasi dalam rangka kepastian pasokan gas LPG 3 kg bagi kapal nelayan pengguna konverter kit, termasuk pembangunan stasiun pangkalan pengisian LPG;
- c. Peninjauan ke Balai Besar Penangkapan Ikan Semarang untuk melihat hasil rekayasa pembuatan pemanfaatan konverter kit bagi kapal nelayan berbahan bahan solar dan bensin.

8. Rancangan Kebijakan Penambahan Luas Kawasan Konservasi Perairan Seluas 17,1 Juta Ha

Rapat Koordinasi dan Fasilitasi Sosialisasi Pengelolaan Kawasan Konservasi dilaksanakan pada tanggal 7-8 Maret 2016 di Biak Numfor. Adapun rekomendasi rapat adalah sebagai berikut :

- a. Luas kawasan konservasi di provinsi Papua \pm 200 ribu hektar (KKPN TWP Padaido dan KKPD Biak Numfor), masih belum mencukupi untuk mendukung pengelolaan perikanan berkelanjutan di provinsi Papua, sehingga diperlukan pengembangan kawasan konservasi baru berbasis keterwakilan, keterkaitan serta nilai penting keanekaragaman hayati sumberdaya laut;
- b. Ada kearifan lokal yang hidup di masyarakat merupakan modal namun masih perlu didorong dalam rangka percepatan pencapaian target luasan konservasi dan pengelolannya;
- c. Kawasan konservasi yang telah ada perlu dilakukan upaya pengelolaan secara efektif sesuai tahapan E-KKP3K (Status Warna merah untuk TWP Kabupaten Biak Numfor masih perlu mendapat perhatian semua pihak agar bisa meningkatkan status E-KKP3K), antara lain melalui:
 - Pembentukan unit organisasi pengelola, berupa UPTD KKPD Biak Numfor dan integrasinya dengan kelembagaan konservasi lainnya di Provinsi Papua Segera dibentuk UPT dengan Personil, pengadaan sarana prasarana dan pendanaan yang memadai, disertai dengan penambahan sumberdaya manusia yang memadai;

- Penyelesaian dokumen rencana pengelolaan dan zonasi (RPZ) KKPD Biak Numfor. Pengesahan dokumen RPZ dengan Keputusan Bupati/Gubernur;
 - Pengusulan Penetapan KKPD Biak Numfor kepada Menteri Kelautan dan Perikanan;
 - Peningkatan status kelembagaan KKPN menjadi UPT tersendiri (Lokal KKPN). Kolaborasi pengelolaan KKPD dan KKPN bersama masyarakat, melibatkan pemangku kepentingan lintas lembaga dan lintas kementerian;
 - Melaksanakan kegiatan penataan batas kawasan, berupa sosialisasi, perancangan dan pemasangan tanda batas kawasan yang telah disepakati oleh Panitia Tata Batas serta mengkoordinasikan proses pengesahan batas kawasan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan.
- d. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman diharapkan dapat mengintegrasikan berbagai kepentingan dalam pengelolaan kawasan konservasi, antara lain melalui:
- Surat Edaran kepada kementerian lingkup kemaritiman (Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Pariwisata, Kementerian Perhubungan, Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral) beserta Kementerian Lingkungan hidup dan Kehutanan, untuk berpartisipasi sesuai bidang tupoksinya dalam meningkatkan pengelolaan efektif di kawasan konservasi perairan. (Segera ada Surat Edaran bersama antara kementerian Koordinasi Kemaritiman dan KKP termasuk Juknis terkait pengelolaan kawasan konservasi);
 - Mengembangkan program apresiasi/rewards dalam pengelolaan kawasan konservasi sebagai tindaklanjut E-KKP3K, yaitu PLATINUM AWARDS melibatkan kementerian lingkup kemaritiman;
 - Mendorong percepatan pembangunan infrastruktur pendukung konektivitas, penguatan kelembagaan dan pendanaan di kawasan konservasi;
 - Mendorong optimalisasi pemanfaatan kawasan konservasi perairan (untuk pariwisata) sesuai kapasitas dan daya dukung lingkungan;
 - Wilayah di luar kawasan konservasi dan daratan yang berada di kawasan konservasi perlu juga mendapat perhatian.
- e. UU 23 Tahun 2014 tentang Pemeritahan Daerah masih sulit diimplementasikan (khususnya terkait pembagian urusan/kewenangan pengelolaan di wilayah laut), perlu disosialisasikan oleh Kemendagri;
- f. Manajemen pengelolaan pariwisata memegang kunci penting dalam keberhasilan pengelolaan pariwisata selain dukungan yang serius dari Pemerintah, Industri Pariwisata dan Masyarakat. Serta Pengembangan DMO (Destination Management Organization) Bahari Teluk Cenderawasih yang meliputi KSPN Biak dan KSPN Taman Nasional Teluk Cenderawasih di Teluk Cenderawasih;

- g. Perlunya peningkatan capacity building dan Promosi Kepariwisata di Kabupaten Biak Numfor – Papua;
- h. Perlunya keterlibatan Masyarakat Lokal dalam perencanaan pengembangan Pariwisata di Kabupaten Biak Numfor – Papua;
- i. Kegiatan rapat koordinasi dan fasilitasi perlu ditindaklanjuti dan dilaksanakan di daerah lainnya dengan melibatkan pemangku kepentingan yang lebih luas.

9. Rancangan Perpres Pengembangan KSPN Bromo-Tengger-Semeru

- a. *Focus Group Discussion* (FGD) Percepatan Pengembangan Bromo-Tengger-Semeru (BTS) Sebagai Destinasi Pariwisata Prioritas

Focus Group Discussion (FGD) Percepatan Pengembangan Bromo-Tengger-Semeru sebagai Destinasi Pariwisata Prioritas yang dilaksanakan pada tanggal 1 Juni 2016 di Haris Hotel Conventions Malang. Rapat dibuka oleh Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.

Kesimpulan dan rekomendasi yang diperoleh adalah sebagai berikut:

- a. Telah disusun dan disepakati secara bersama dengan pihak Provinsi dan Kabupaten tentang rencana jadwal tindak lanjut percepatan pengembangan Pembangunan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Bromo – Tengger – Semeru (Terlampir);
 - b. Pihak Provinsi dan Kabupaten akan segera membuat Tim Pokja Daerah;
 - c. Kemenko Maritim akan membuat surat kepada Gubernur dan Bupati untuk memastikan lahan yang akan diserahkan kepada Badan Otorita;
 - d. Segera melaksanakan jadwal yang sudah disusun dan di sepakati;
 - e. Segera membuat Draft Perpres Badan Otorita Bromo-Tengger-Semeru;
 - f. Melakukan kunjungan ke Lumanjang guna mengetahui spot – spot lokasi untuk Badan Otorita.
- b. Rapat Koordinasi Pembahasan Rancangan Peraturan Presiden tentang Badan Otorita Pariwisata Bromo-Tengger-Semeru
Rapat Koordinasi Pembahasan Rancangan Peraturan Presiden tentang Badan Otorita Pariwisata Bromo-Tengger-Semeru pada tanggal 27 Juni 2016 yang bertempat di Hotel Millennium Sirih Jakarta.
Kegiatan rapat koordinasi dibuka oleh Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam dan Jasa, dan dihadiri oleh pejabat yang mewakili Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Timur, Kabupaten Lumajang, Probolinggo, Pasuruan, dan Malang, serta Kementerian Pariwisata dan Deputy Bidang Kedaulatan Maritim Kemenko Bidang Kemaritiman.
Kesimpulan dan rekomendasi yang diperoleh adalah sebagai berikut:

- Hendaknya nanti ada aturan tersendiri terhadap kabupaten atau kota yang terkait serta seperti apa dampak dan keuntungannya;
- Perpres ini hanya terkait pembentukan Badan Otorita Pariwisata saja;
- Diharapkan dengan dibentuknya Badan Otorita Pariwisata, ada percepatan perkembangan Bromo-Tengger-Semeru serta mampu mengkoordinasikan pengembangan masing-masing pariwisata;
- *Masterplan* yang dibuat nantinya harus merupakan hasil kesepakatan dari semua *stakeholder* dan pihak terkait. Jika diperlukan, disusun rencana aksi yang didukung oleh semua pihak;
- Pembentukan Badan Otorita Pariwisata nantinya diharapkan menjadi fasilitator percepatan pariwisata Bromo-Tengger-Semeru serta mampu mencari investor dan memudahkan perizinan;
- Terkait rencana pembentukan Badan Layanan Umum, sebaiknya dibuat satker terlebih dahulu. Jika sudah mampu menghasilkan *profit*, maka bisa dilakukan pembentukan Badan Layanan Umum;
- Diharapkan draft Perpres bisa selesai pada bulan Agustus dan sudah ada di meja Bapak Presiden;
- Direncanakan pada bulan September akhir, akan diundang kembali untuk melakukan pembahasan lebih lanjut.



c. Rapat Koordinasi Terkait Dukungan Infrastruktur Kawasan Strategi Pariwisata Nasional Bromo, Tengger, dan Semeru

Hasil rapat koordinasi ini adalah sebagai berikut:

- Telah tersedia lahan untuk Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Bromo, Tengger dan Semeru seluas 6.000 Ha;
- Diharapkan dapat tetap dibentuk Badan Otorita Pariwisata Bromo, Tengger dan Semeru serta dapat dibuatnya payung hukum dari pusat untuk pengelolaan Badan Otorita Bromo, Tengger dan Semeru;

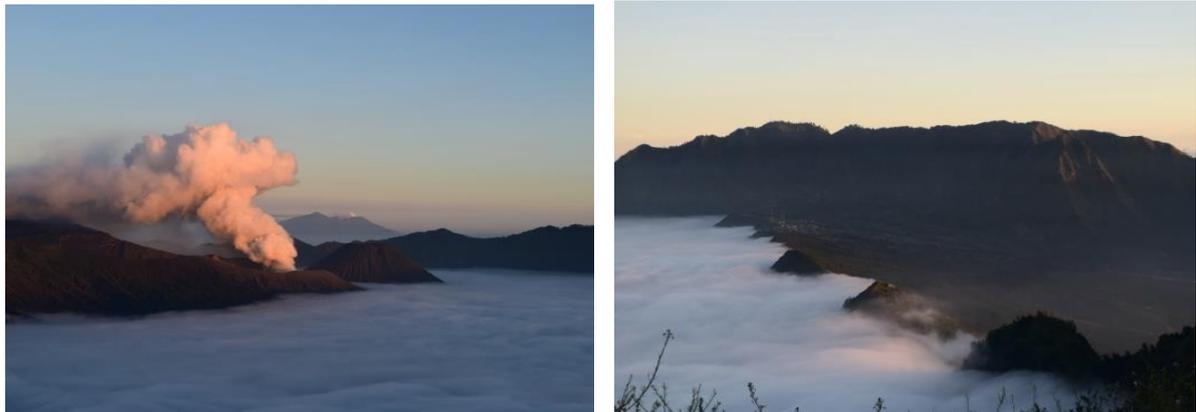
- Tenaga Ahli Menteri Bidang Perencanaan akan segera melaporkan kepada Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman mengenai keinginan 4 (empat), Kabupaten dan Provinsi Jawa Timur untuk pembentukan Badan Otorita Pariwisata Bromo, Tengger dan Semeru;
- Untuk usulan infrastruktur di terima paling lambat 2 (dua) minggu dari tanggal, 18 Juli 2016 ke Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dimana bahan-bahan usulan dari pihak Provinsi dan Kabupaten dapat di ikutsertakan dalam rapat perencanaan tahun 2017;
- Peserta rapat mengharapkan agar segera dibentuk Badan Otorita Pariwisata dari Pusat bagi pengembangan Kawasan Strategi Pariwisata Nasional Bromo, Tengger dan Semeru;
- Untuk keempat Kabupaten (Probolinggo, Lumajang, Malang dan Semeru) diharapkan segera mengusulkan kepastian lahan yang akan diserahkan kepada Badan Otorita Pariwisata;
- Rakor lanjutan akan membahas rancangan Perpres Badan Otorita Pariwisata Bromo, Tengger dan Semeru;

Laporan Hasil Kunjungan ke Kantor Bupati Lumajang dan Kunjungan pada tanggal, 19 Juli 2016, sebagai berikut:

- Asisten II Ekonomi dan Pembangunan Kabupaten Lumajang yang didampingi oleh Asisten Deputi Jasa Kemaritiman dan Kepala Dinas Pariwisata Kabupaten Lumajang;
- Usulan lahan yang akan di kelola oleh Badan Otorita Bromo – Tengger – Semeru antara lain:
 - Kawasan Gunung Lemongan di Desa Papringan Kecamatan Klakah, meliputi Luas Lahan \pm 2000 Ha yang terbagi dalam 3 zona (Pendakian, Konservasi, Usaha), dengan kawasan pendukung seperti Kecamatan Klakah, Kecamatan Randuagung, dan Kecamatan Ranuyoso, yang memiliki Daya Tarik Wisata (DTW) pendukung meliputi Segitiga Ranu, Ranu Lading, Ranu Wurung, dan Sentra Buah, dengan tema kawasan “*Geopark Lemongan*”;
 - Zona Pemanfaatan Taman Nasional Bromo, Semeru dan Blok Regulo yang merupakan pintu masuk pendakian Gunung Semeru meliputi Luas Lahan 103,37 Ha, dengan topografi landai serta merupakan hutan sekunder di Zona Montana, terdapat danau, sumber air, buah, arboretum dan taman budi daya edelwais, memiliki Sarana pengelolaan berupa camping ground, pondok peneliti, *visitor center*, dan *guest house* serta memiliki kawasan pendukung seperti: B29 Argosari, Zona pemanfaatan TNBTS Blok Ireng –

ireng, Pura Mandaragiri Semeru Agung, Tubing, Sentra Susu Sapi dan Kambing Etawa, Sentra Sayur dan Buah;

- Zona Pemanfaatan Taman Nasional Bromo Semeru Blok Ireng – Ireng (Desa Burno) meliputi luas lahan sebesar 150,095 Ha, dengan topografi landai yang merupakan hutan tropis yang memiliki berbagai macam fauna dan flora;
- Zona Pemanfaatan Blok Ranu Darungan meliputi luas lahan sebesar 150,095 Ha dengan topografi landai terjal, yang merupakan hutan tropis di Semeru Selatan (Zona sub Montana) yang memiliki berbagai macam flora dan fauna, yang terdapat serta tersedia sarana dan prasarana berupa pos tiket, toilet, rest area, camping ground, kantor resort dan tempat parkir;
- Permandian Alam Selokambang meliputi luas lahan 12,5 Ha (milik Pemkab Lumajang) yang akan ditingkatkan luasannya oleh Pemerintah Kabupaten Lumajang yang terdiri dari 2,8 Ha untuk amenities dan 2 Ha untuk sarana dan Prasarana jalan, serta telah tersedia dokumen perencanaan yang terdiri dari master plan dan DED.



Gambar 2.23

Pemandangan Gunung Bromo dari Puncak Gunung

d. Pertemuan Klarifikasi Mengenai Zona Pemanfaatan Taman Nasional Bromo, Tengger, dan Semeru

Kegiatan dilaksanakan di Kantor Balai Besar Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru, Malang tanggal 22 Desember 2016 dengan hasil sebagai berikut:

- Konsep Draft Perpres yang diterima terakhir tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Bromo Tenger Semeru, dan menurutnya konsep tersebut belum mengakomodir peraturan-peraturan terkait Lingkungan Hidup dan Kehutanan;
- Untuk menyampaikan usulan lahan dari zona pemanfaatan yang mungkin dapat diserahkan kepada Badan Otorita Pariwisata Bromo Tengger Semeru, seperti usulan,

- Kementerian Agraria dan Tata Ruang (ATR) juga telah berkunjung ke Balai Besar Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru dan juga dengan dibantu Taman Nasional telah mengunjungi lahan dimaksud untuk melihat delienasinya. Untuk itu diharapkan peta koordinat yang akan dimasukkan dalam lampiran Perpres bisa segera diselesaikan oleh pihak ATR;
- Usulan lahan di atas, maka zona otoritatif Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Bromo-Tengger-Semeru, meliputi 3 (tiga) Kabupaten, yaitu: Lumajang, Malang dan Probolinggo. Sedangkan zona koordinatifnya meliputi 4 (empat) Kota dan 4 (empat) Kabupaten;
- Adanya perbedaan Perpres Badan Otorita Pariwisata Danau Toba dan Perpres Badan Otorita Pariwisata Bromo-Tengger-Semeru dimana bukan lagi penyerahan lahan secara utuh tetapi melalui mekanisme pemanfaatan/kerjasama. Nantinya Badan Otorita Pariwisata membuat kantor layanan satu atap untuk perijinan-perijinan. Kawasan konservasi tidak bisa dirubah, sehingga konsep yang dibangun tetap harus konservasi;
- Target penyelesaian Perpres tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Bromo-Tengger-Semeru diharapkan paling lambat sebelum bulan Maret 2017 sudah ditandatangani oleh Presiden;
- Presiden RI berpesan agar pengembangan wisata jangan sampai merubah bentang alam dan karakteristik alam. Selanjutnya ditegaskan bahwa tidak boleh bertentangan mulai dari Undang-Undang sampai Peraturan Daerah. Sampai saat ini kunjungan wisatawan mancanegara ke Bromo, Tengger, Semeru sebanyak 29.000 dan hendaknya kawasan Bromo Tengger Semeru dijadikan kawasan eksklusif.

2.3 Meningkatkan Ketersediaan Infrastruktur yang Maju dan Terpadu Untuk Peningkatan Daya Saing, dan Pemerataan dan Keseimbangan Pertumbuhan Ekonomi Berbasis Kemaritiman

Pada tahun 2016 Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman telah melaksanakan beberapa kegiatan dalam rangka mengkoordinasikan dan mensinkronisasikan penyediaan infrastruktur di bidang Kemaritiman, meliputi:

1. Jalan Tol dalam Kota Bandung

Pembangunan jalan tol dalam kota Bandung atau Bandung Intra Urban Toll Road (BIUTR) dengan panjang 27,3 kilometer, diproyeksikan akan menelan biaya hampir Rp3,5 triliun, termasuk dengan melakukan pembebasan lahan

milik 13 kementerian dan lembaga (K/L) yang berupa aset berupa lahan maupun bangunan.

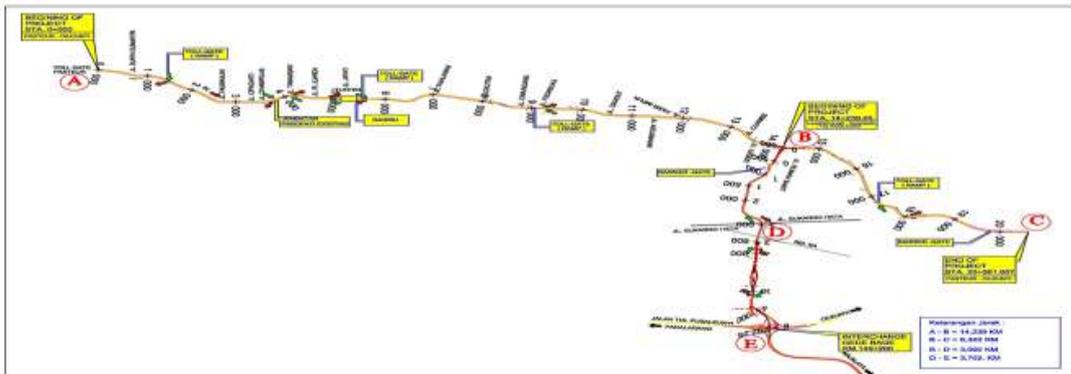


Gambar 2. Peta Jalan Tol dalam kota Bandung

Percepatan Proyek BIUTR ini merupakan proyek Pemerintah Kota Bandung yang diharapkan dapat mengurangi 45.000 kendaraan setiap harinya. Sehingga dapat mengurangi kemacetan Kota Bandung. Percepatan infrastruktur BIUTR ini sudah direncanakan sejak 2011, yang dibiayai dengan pinjaman untuk pembangunan jalan tol dari Japan International Corporation Agency (JICA) sebesar USD150 juta. Mengingat hingga akhir tahun ini belum dilakukan pembangunan, maka pinjaman tersebut akan kembali dinegosiasikan menyesuaikan harga saat ini.



JALAN TOL DALAM KOTA BANDUNG (BIUTR)



No	DATA TEKNIS	Phase I-1	Phase I-2	Phase II (Trase II-1 : 8,8 Km, Trase II-2 : 2,7 Km dan Trase II-3 : 6,3 Km) sepanjang 17,80 Km.
1	Panjang (km)	2,725 *)	3,810	17,80
2	Biaya Konstruksi (Rp. M)	506,77	431,96	3.564
3	Kebutuhan Lahan (Ha)	17,4	45,3	40,5
4	Progress Pengadaan Lahan (Ha)/(%)	3,5 / (20%)	2,3 / (5%)	13,7 / (34%)

*) tidak termasuk F.O Pasoepati.

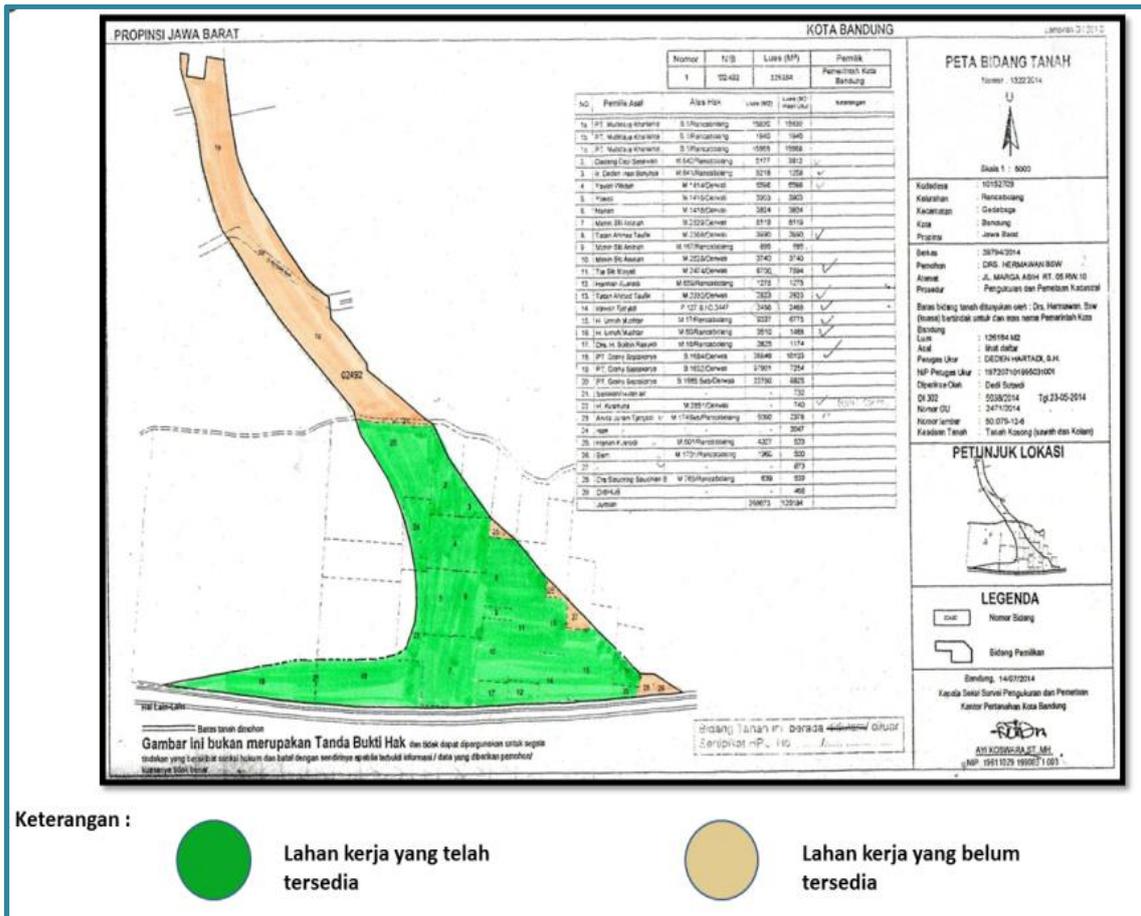


Badan Pengatur Jalan Tol

Gambar 3. Jalan Tol dalam kota Bandung (BIUTR)

Koordinasi antara Pemerintah Pusat dan Daerah, disepakati bahwa Pemerintah Pusat melakukan pemecahan solusi masalah pembebasan lahan BIUTR mengingat selama lima tahun, proyek tersebut mangkrak akibat keterbatasan lahan. Hingga akhir Oktober 2016, progress kemajuan belum signifikan menunjukkan kemajuan berarti.

Jika proses pembebasan dan pembahasan pembiayaan jalan tol itu lancar, diharapkan akhir tahun 2017 dilakukan tanda tangan kontrak, dan dilanjutkan pembangunan konstruksi.



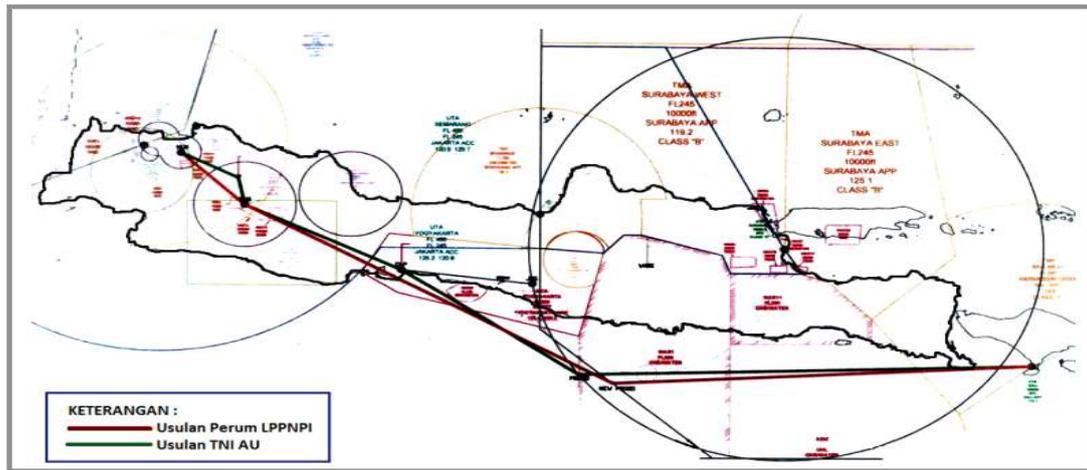
Gambar 4. Peta Bidang tanah BIUTR Bandung (yang telah dan belum dikerjakan)

Rencananya pembangunan BIUTR akan dimulai dari pintu keluar Tol Pasteur hingga ujung jembatan layang Pasupati (Pasteur Surapati). Pada saat melintas di Surapati atau searah dengan Gedung Sate jalan tol akan berupa elevated atau dibuat seperti terowongan mengingat tol BIUTR ini tidak boleh lebih tinggi dari bangunan heritage.

Pemerintah pusat akan segera menyeleksi konsultan yang menggarap Details Engineering Design (DED) tol tersebut sepanjang Desember 2016-Februari 2017.

2. Konektivitas Moda Udara dengan Program Pola Operasi Bandara Enclave Civil dan Pemanfaatan Ruang Udara di Selatan Pulau Jawa

Pelaksanaan kegiatan ini merupakan tindak lanjut arahan Presiden pada rapat terbatas tanggal 8 Januari 2016 mengenai pola operasi bandara enclave sipil dan pemanfaatan ruang udara di selatan pulau Jawa



Gambar 5. Rute Selatan Penerbangan Sipil Pulau Jawa

a. Pola operasi bandara enclave sipil

Konsep Peraturan Presiden tentang Pengaturan Operasi Bandara dan Ruang Udara untuk keperluan Sipil dan Militer telah disusun oleh Kementerian Perhubungan, dan selanjutnya disampaikan kepada Kemenko Bidang Kemaritiman guna dapat dibahas dengan melibatkan pihak terkait.

b. Pemanfaatan ruang udara di selatan pulau Jawa :

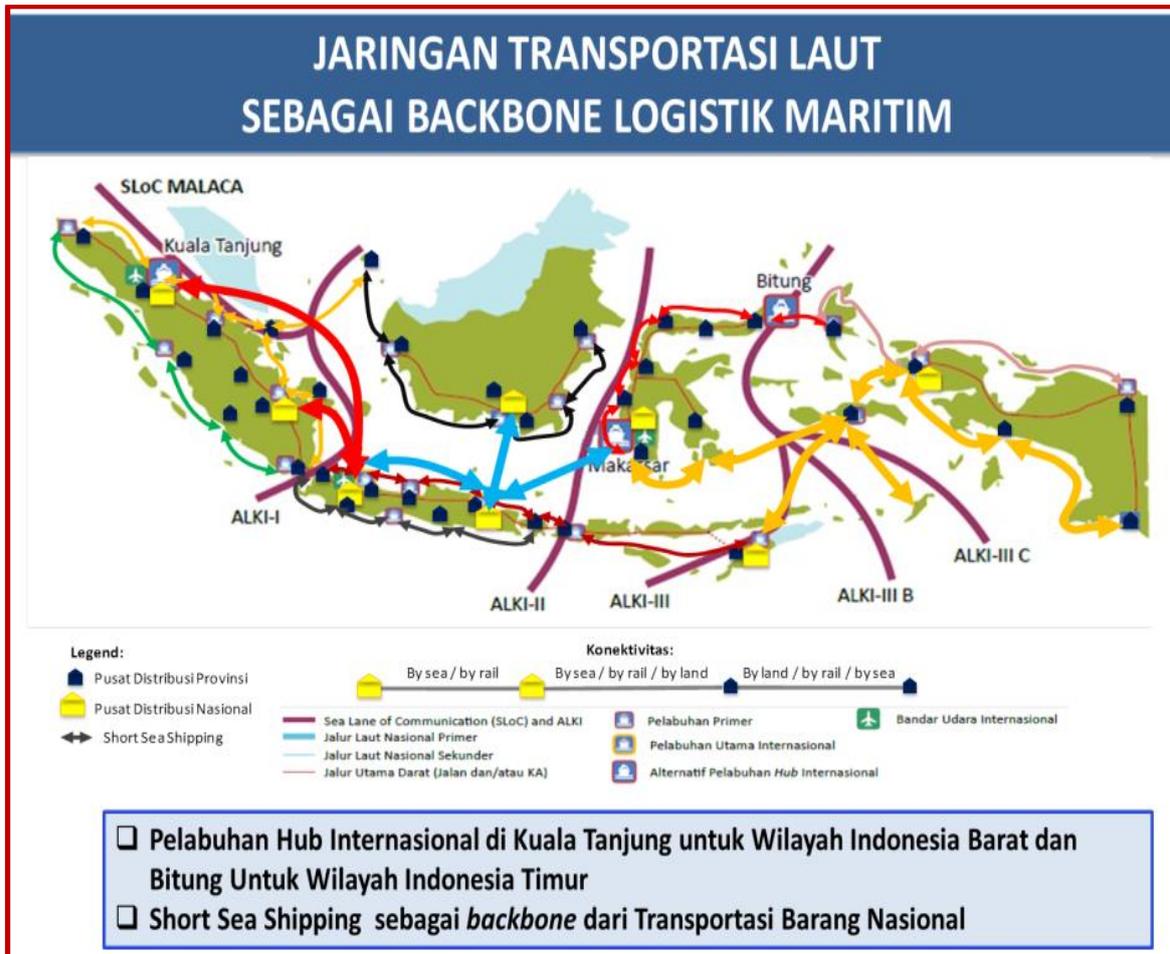
- Koridor dan jam operasi untuk rute penerbangan sipil pada ruang udara di selatan Pulau Jawa yang telah disepakati oleh pihak terkait (Kementerian Perhubungan RI, TNI AU, TNI AD, TNI AL, Kementerian BUMN, Perum LPPNPI, Angkasa Pura I dan II dan Operator Penerbangan).
- Terkait rute (radius) yang melewati Madiun sesuai dengan yang telah disepakati, adapun ketinggian pesawat harus lebih dari 30.000 meter diatas permukaan laut. Sedangkan waktu yang diperkenankan adalah mulai dari jam 14.00 sampai dengan 06.00.
- MOU (Letter of agreement) antara Kemenhub dan TNI-AU telah ditandatangani. Dokumen lain yang segera dipersiapkan adalah Letter of Operational Coordination Agreement (LOCA), dan Standart Operational Procedure (SOP). Untuk uji coba, LOCA perlu diselesaikan terlebih dahulu oleh Airnav (dikoordinir oleh Ditjen Hubud), dan selanjutnya koordinat yang digunakan akan di Notamkan, dan disampaikan kepada Maskapai yang akan menggunakannya.
- Uji coba penggunaan jalur selatan pulau Jawa untuk penerbangan sipil segera dilaksanakan dan diharapkan dapat selesai pada tanggal 23 Desember 2016.

3. Penguatan Perintis Laut/Penyeberangan (Short Sea Shipping)

Dalam rangka Implementasi Kebijakan Pengembangan Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS) sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012, salah satu rencana aksi Pengembangan Sistem Logistik Nasional

sebagaimana ditetapkan di dalam lampiran Peraturan Presiden No.26 Tahun 2012 adalah beroperasinya pelayaran *Short Sea Shipping (SSS)* sebagai tulang punggung angkutan barang nasional dan menjadi alternatif utama untuk mengurangi beban jalan, serta mengurangi beban subsidi BBM.

Implementasi *Short Sea shipping* sangat ditentukan oleh ketersediaan kapal dan dukungan operasionalnya.



Gambar 6. Jaringan Transportasi Laut

Salah satu BUMN Pelayaran yaitu PT PELNI telah mulai mengembangkan pelayanannya yang tidak hanya melayani angkutan penumpang, tetapi juga memperluas pelayanan untuk angkutan barang terutama untuk wilayah Timur Indonesia. PT. PELNI telah berinovasi dalam **merevitalisasi armada kapal penumpang** dengan cara modifikasi menjadi kapal dengan konsep *3 in 1* (penumpang, kontainer, dan kendaraan).

Modifikasi kapal 3 in 1 pertama diimplementasikan pada kapal KM. Dobonsolo (tahun 2010) dan kedua pada kapal KM. Ciremai (tahun 2013), kedua kapal tersebut adalah kapal type 2000. Desain model 3-in 1 dilakukan oleh ahli dari Institut Sepuluh Nopember Surabaya, dan proses pengerjaan modifikasi dilaksanakan di Sembawang Shipyard, Singapore. Kedua kapal dioperasikan

melayani rute mulai dari Surabaya sampai ke Jayapura. Jenis muatan untuk barang meliputi general cargo/kontainer dan angkutan kendaraan (sepeda motor, mobil, truk dan escavator). Hasil operasional di lapangan menunjukkan bahwa kapal *3 in 1* tersebut mampu meningkatkan pelayanan angkutan barang sekaligus berkontribusi secara positif terhadap pendapatan PT. PELNI.

Sebagai perusahaan negara, diharapkan PT. PELNI dapat menjadi pendorong beroperasinya pelayaran *Short Sea Shipping* untuk angkutan barang di beberapa rute wilayah timur Indonesia dan jalur Pantai Utara Jawa, serta Lintas Timur Sumatera dengan menggunakan armada model kapal *3 in 1* dimaksud.

DUKUNGAN PENGOPERASIAN SHORT SEA SHIPPING SHIPPING

No	DUKUNGAN	KETERANGAN
1	Penerbitan peraturan yang diperlukan	<ul style="list-style-type: none"> • Payung hukum pengoperasian <i>Coastal Shipping</i> (Keputusan Menteri Perhubungan).
2	Infrastruktur Pelabuhan Singgah	<ul style="list-style-type: none"> • Fasilitas dermaga yang dibutuhkan untuk dermaga pelabuhan singgah sesuai dengan spesifikasi kapal Ro-Ro.
3	Pengalokasian anggaran untuk infrastruktur pelabuhan singgah dan jalan aksesnya maupun program terkait yang diperlukan	<ul style="list-style-type: none"> • Anggaran untuk infrastruktur pelabuhan singgah masuk dalam perencanaan Kementerian Perhubungan • Anggaran pembangunan jalan akses masuk ke dalam perencanaan Kementerian Pekerjaan Umum. • Perlunya dukungan Kemen PUPR dalam rangka pengoperasian <i>Coastal Shipping</i> guna mengurangi beban jalan di Pantura Jawa.
4	Penertiban angkutan barang truk yang melebihi beban	<ul style="list-style-type: none"> • Dibutuhkan dukungan Kementerian Perhubungan, Pemda dan POLRI dalam rangka menertibkan angkutan barang truk yang melebihi beban jalan sesuai ketentuan peraturan.

Gambar 7. Dukungan Operasional Short Sea Shipping

PT PELNI berencana untuk meningkatkan layanan logistik barang dengan cara memodifikasi 6 (enam) kapal penumpang yang dimiliki menjadi kapal model *3 in 1* untuk kapal type 2000, dan model *2 in 1* (penumpang-mini kontainer/kendaraan) untuk kapal type 1000. Keenam kapal tersebut adalah (1) KM. Umsini (type 2000), (2) KM. Tidar (type 2000), (3) KM. Kelimutu (type 1000), (4) KM. Leuser (type 1000), (5) KM. Lawit (type 1000), dan (6) KM. Tatatmailau (type 1000).

Program Short Sea Shipping menjadi *backbone* transportasi barang nasional (Sislognas), sekaligus membantu mengurangi beban pada jalan darat, meningkatkan efisiensi bagi sistem transportasi nasional, serta menjadi jembatan penghubung antar Pusat – Pusat Distribusi Bahan Pokok dan Strategis (Bapokstra) Nasional. Secara tidak langsung juga akan berdampak kepada pembangunan kesejahteraan

melalui ketersediaan, keterjangkauan harga dan pengendalian disparitas harga atas Bapokstra.

Rekomendasi Kebijakan Pendukung implementasi Short Sea Shipping		
Komponen	Jenis	Contoh
Komoditas	Pokok & Strategis	Sembako
	Beban Berat	Semen, Baja, Pupuk, Coal
	Frequent	Kend. Bermotor
	Kontainer	20 feet, dan 40 feet
Infrastruktur	Kapal	Roro Min 4500 DWT
	Pelabuhan	Dedicated Berth
	Akses Intermoda	Intermodal Transfer Point
Kebijakan	Insentif	<ul style="list-style-type: none"> • Subsidi Bahan Bakar sama dengan Truck • Penghapusan Bea Masuk Bagi Kapal Impor. • <i>Tax holiday</i> selama 5 tahun • Pembebasan bea masuk Truck Max 3500 CC untuk peremajaan angkutan
	Tarif	• Promotion freight < Truck
	Regulasi	• Law enforcement mutan berlebih
	Pelaku/Operator	• BUMN dan Swasta
	Uji Coba	• Pantura, Sumatera

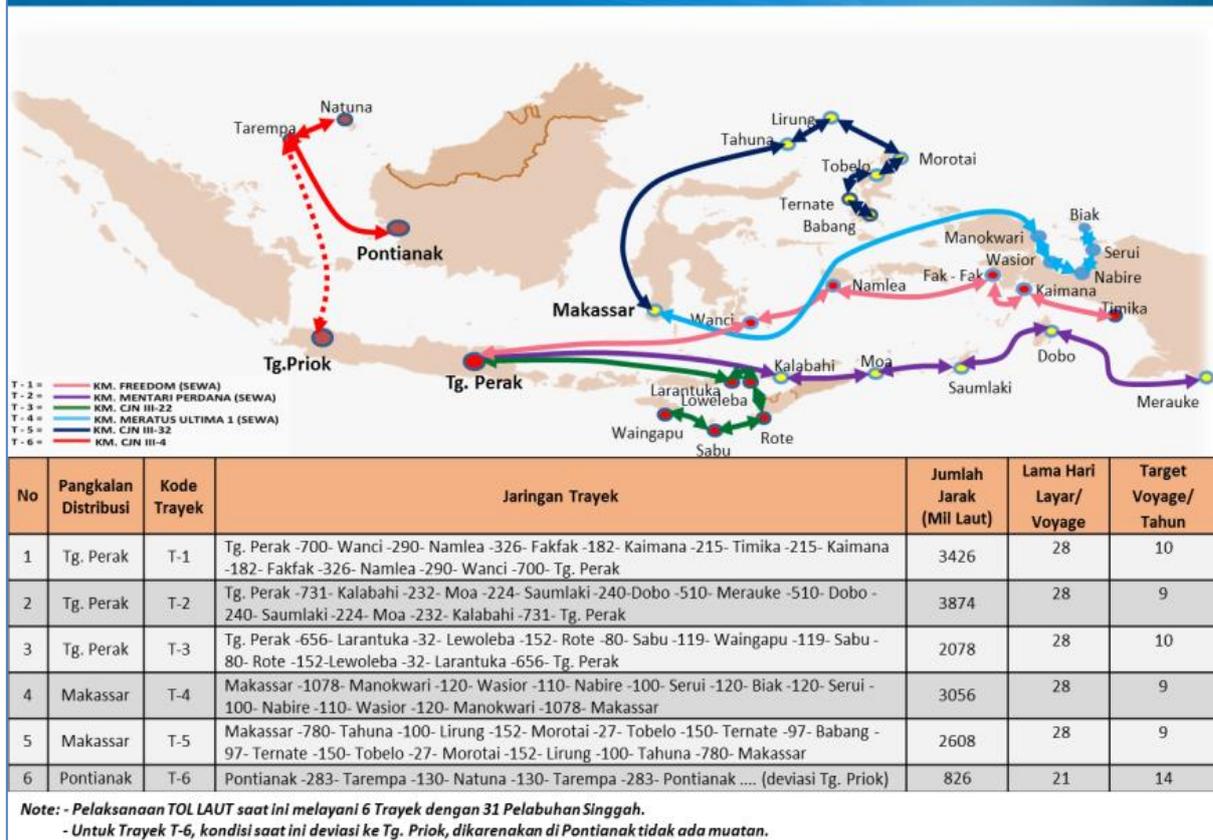
Gambar 8. Rekomendasi kebijakan Pendukung Implementasi Short Sea Shipping

Dengan demikian, Program kebijakan Short Sea Shipping yang solid, efektif & efisien bukan hanya akan mewujudkan azas cabotage nasional tetapi juga menciptakan “National Economy Security”.

4. Program Tol Laut

Sesuai dengan Perpres 106/2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dalam Rangka Pelaksanaan Tol Laut, sasaran yang ingin dicapai dalam program Tol Laut adalah menjamin ketersediaan barang dan untuk mengurangi disparitas harga bagi masyarakat dan untuk menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan angkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan.

PETA JARINGAN TRAYEK TOL LAUT TA. 2016



Gambar 9. Peta Jaringan Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2016

Subsidi anggaran untuk program Tol Laut untuk Tahun Anggaran 2016 untuk 6 (enam) trayek adalah Rp 218.990.000.000.-, sedangkan untuk Rencana Th 2017 subsidi yang disiapkan ± Rp. 400.000.000.000.-

Hal hal yang perlu mendapat perhatian dan muatan balik kapal adalah: potensi industri garam di Sabu Raijua Nusa Tenggara Timur yang mempunyai kandungan garam yang sama dengan kandungan garam impor. Disamping itu juga ada potensi muatan balik untuk ekspor dari Kaimana & Wanci dimana ekspor dilakukan dari Jakarta. Selama ini dengan kapal swasta biaya sebesar Rp 60 juta/kontainer, apabila menggunakan kapal Tol Laut diperkirakan hanya Rp 30 – 40 juta.

Hasil evaluasi program Tol Laut diperoleh sebagai berikut: 1) ketersediaan dan kestabilan harga barang kebutuhan pokok dan barang penting di daerah tetap terjaga; 2) Terjadi penurunan harga walaupun belum sesuai target yang diharapkan (30%); 3) Peningkatan jumlah muatan angkut yang signifikan, dan muatan balik, dan 4) Terjadi penurunan tarif angkut kapal swasta dari Tg Perak ke Timika dari 21 jt per kontainer menjadi 16 jt per container

Dalam rangka menjamin ketersediaan barang dan untuk mengurangi disparitas harga bagi masyarakat dan menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan

angkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan, maka perlu dilakukan *revisi terhadap Perpres No 106, Tahun 2015* tentang penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang dilaut dan peraturan yang terkait;

Untuk mengoptimalkan program Tol Laut, perlu adanya *Pos Logistik (Rumah Kita)* dalam menampung dan mendistribusikan ke pusat ekonomi masyarakat, selain program gerai maritim yang dilakukan oleh Kementerian Perdagangan;



Gambar 10. Peta Trayek Tol Laut TA. 2017 (untuk 3 trayek baru dan 2 trayek crossing)

Dalam menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga di daerah tertinggal, terpencil, terluar, perbatasan dan perbukitan/ pegunungan di Papua, setelah program Tol Laut dari wilayah barat Indonesia ke tengah dan ke timur Indonesia melalui program “Tol Laut” perlu diimplementasikan melalui multi moda kapal perintis laut (Timika – Agats) dan penyeberangan sungai perintis/Inland waterways transport (Agats – Mumugu) dan dilanjutkan ke aksesibilitas moda perintis darat / Jalan yang dibangun oleh Kementerian PUPR sepanjang ± 278,6 Km antara Mumugu ke Wamena dan dilanjutkan dengan *Jembatan Udara (Tol Udara)* ke bukit / pegunungan di Papua. Termasuk penggunaan *Jembatan Udara (Tol Udara)* dari Timika ke Wamena dan dilanjutkan dengan moda perintis darat ke bukit-bukit.

PETA TRAYEK TOL LAUT TA. 2017 (3 TRAYEK BARU DAN 2 TRAYEK CROSSING)

No.	Pangkalan	Kode Trayek	Jaringan Trayek	Jumlah Jarak (Nautical Mil)	Ukuran dan Type Kapal	Pelayaran 1 Round Voyage (Hari)	Target Frekuensi per 31 Des' 2017 (Voyage)
1	Surabaya	T - 1	Tanjung Perak - 700 - Wanci - 290 - Namlea - 326 - Fak Fak - 182 - Kaimana - 215 - Timika - 215 - Kaimana - 182 - Fak Fak - 326 - Namlea - 290 - Wanci - 700 - Tanjung Perak	3426	5000 DWT / 350 Teus	30	12
2	Surabaya	T - 2	Tanjung Perak - 731 - Kalabahi - 232 - Moa - 224 - Saumlaki - 240 - Dobo - 510 - Merauke - 510 - Dobo - 240 - Saumlaki - 224 - Moa - 232 - Kalabahi - 731 - Tanjung Perak	3874	5000 DWT / 350 Teus	32	11
3	Surabaya	T - 3	Tanjung Perak - 581 - Maumere - 81 - Lantoka - 32 - Lewoleba - 152 - Rote - 80 - Sabu - 119 - Waingapu - 119 - Sabu - 80 - Rote - 152 - Lewoleba - 32 - Lantoka - 81 - Maumere - 581 - Tanjung Perak	2090	3256 DWT / 115 Teus	25	14
4	Surabaya	T - 4	Tanjung Perak - 622 - Bau Bau - 893 - Manokwari - 120 - Wasior - 110 - Nabire - 100 - Serui - 120 - Biak - 120 - Serui - 100 - Nabire - 110 - Wasior - 120 - Manokwari - 893 - Bau Bau - 622 - Tanjung Perak	3930	5000 DWT / 350 Teus	35	10
5	Makassar	T - 5	Makassar - 780 - Tahuna - 100 - Lirung - 152 - Morotai - 27 - Tobelo - 150 - Tidore - 149 - Babang - 149 - Tidore - 150 - Tobelo - 27 - Morotai - 152 - Lirung - 100 - Tahuna - 780 - Makassar	2716	3256 DWT / 115 Teus	29	12
6	Jakarta	T - 6	Tanjung Priok - 570 - Tarempa - 130 - Natuna - 130 - Tarempa - 570 - Tanjung Priok	1400	3256 DWT / 3000 T/M ³	14	26
7	Jakarta	T - 7	Tanjung Priok - 286 - Enggano - 340 - Mentawai - 174 - Pulau Nias - 113 - Sinabang - 113 - Pulau Nias - 174 - Mentawai - 340 - Enggano - 286 - Tanjung Priok	1826	2500 DWT / 2000 T/M ³	21	17
8	Surabaya	T - 8	Tanjung Perak - 433 - Belang Belang - 207 - Sangatta - 331 - P. Sebatik - 909 - Tanjung Perak	1880	500 DWT / 375 T/M ³	17	21
9	Surabaya	T - 9	Tanjung Perak - 896 - Kisar (Wonreli) - 308 - Namrole - 299 - Gebe - 93 - Maba (Manitingting) - 93 - Gebe - 299 - Namrole - 308 - Kisar (Wonreli) - 896 - Tanjung Perak	3192	2000 DWT / 75 Teus	28	13
10	Surabaya	T - 10 (Crossing T-1)	Tanjung Perak - 700 - Wanci - 290 - Namlea - 326 - Fak Fak - 182 - Kaimana - 215 - Timika - 215 - Kaimana - 182 - Fak Fak - 326 - Namlea - 290 - Wanci - 700 - Tanjung Perak	3426	3300 DWT / 132 Teus	30	12
11	Surabaya	T - 11 (Crossing T-2)	Tanjung Perak - 731 - Kalabahi - 232 - Moa - 224 - Saumlaki - 240 - Dobo - 510 - Merauke - 510 - Dobo - 240 - Saumlaki - 224 - Moa - 232 - Kalabahi - 731 - Tanjung Perak	3874	3300 DWT / 132 Teus	32	11

Gambar 11. Peta Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2017

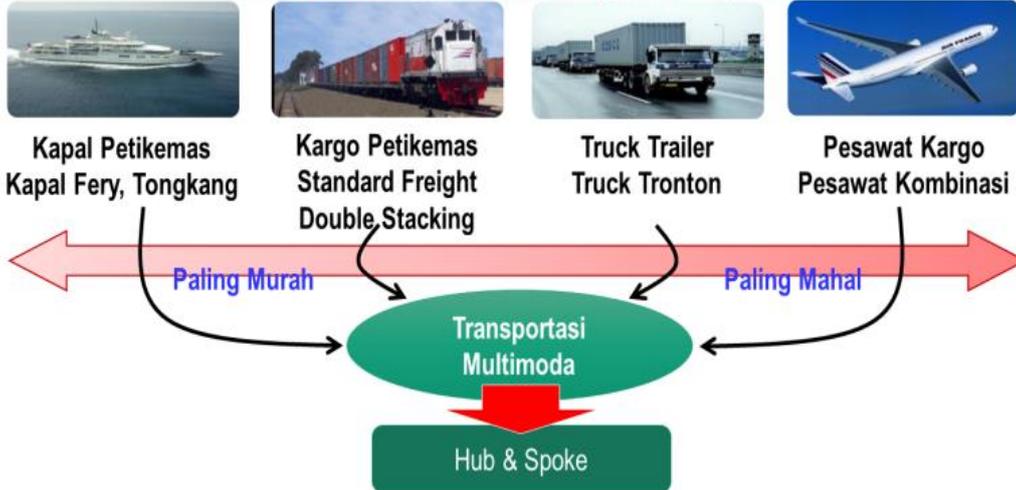
5. Infrastruktur Transportasi di Perbatasan dan Terpencil (Jembatan Udara)

Efektivitas penerapan tol laut baru sampai daerah pesisir timur Indonesia. Selama ini, akses distribusi barang ke pedalaman masih terbatas. Untuk itu lah disusun konsep pembangunan jembatan udara logistik di Indonesia timur untuk menekan disparitas harga barang. Pemerintah tengah mencari moda transportasi udara dengan biaya murah untuk mengangkut barang ke pedalaman, serta inisiatif membuat jembatan udara logistik guna meminimalkan harga bahan kebutuhan pokok di Indonesia timur.

Program jembatan udara logistik akan diharmonisasikan dengan program angkutan udara perintis milik Kementerian Perhubungan. Hal ini akan menjadi fokus program baru itu adalah mengangkut barang dengan pesawat yang lebih besar sehingga lebih efisien.

TRANSPORTASI MULTIMODA [PP 8/2011]

Paradigma Lama : Moda Transportasi Terpisah Satu Sama Lain dan Diatur Oleh Regulasi Masing-Masing



Paradigma Baru : Secara Ideal *Point to Point* Terpadu Melalui Sistem Multimoda

Sumber : Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Gambar 12. Transportasi Multi Moda

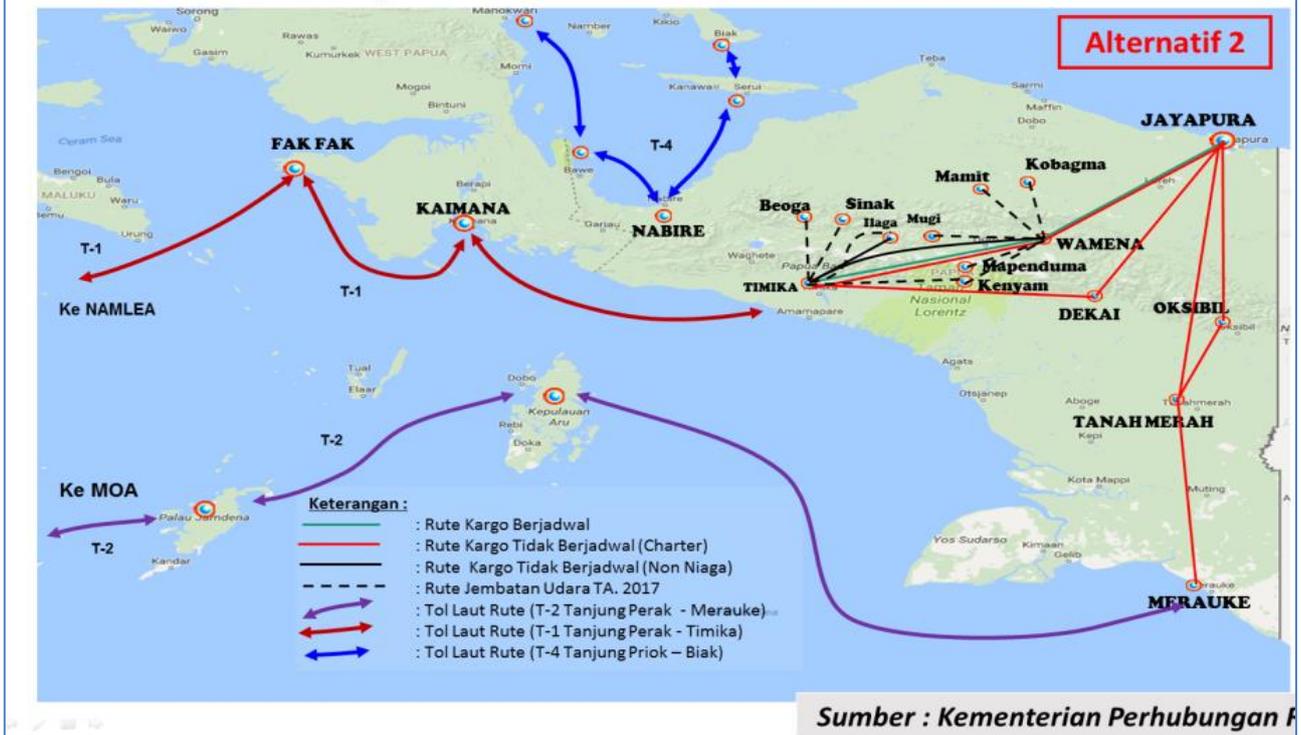
Pemerintah RI telah menerbitkan Peraturan Pemerintah No 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda yang mengawinkan undang-undang subsektor Jalan, Perkeretaapian dan Laut. Peraturan pemerintah ini dikeluarkan untuk mendukung sistem logistik nasional. *Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.*

Program tol laut akan semakin maksimal jika diikuti pembangunan jembatan udara logistik guna menurunkan harga komoditas sampai ke kawasan pedalaman juga bisa dilaksanakan. Program tol udara atau jembatan udara logistik untuk Papua sangat penting, karena memang akses lewat darat sangat sulit untuk karakteristik geografis di Papua. Sebagai lanjutan program konektivitas tol laut, maka pemerintah perlu subsidi untuk tol udara di Papua, agar arus barang kesana bisa lancar. Selain jembatan logistik udara atau tol udara ini, pemerintah juga perlu fokus mengurus short sea shipping antar kota pesisir di Papua untuk menurunkan biaya logistik.

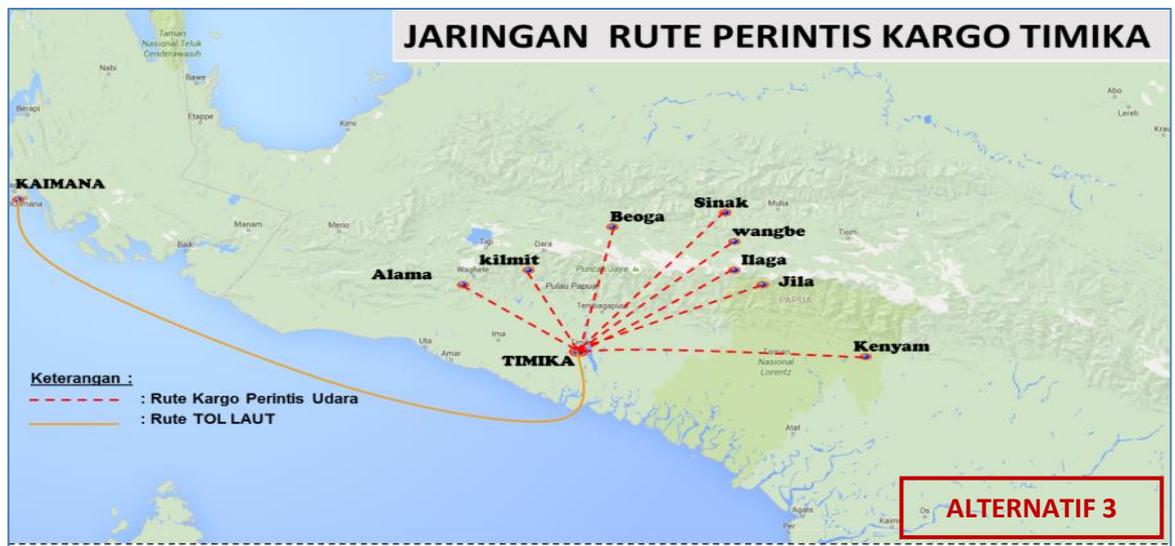


Gambar 13. Rute Tol Laut Existing dan usulan perpanjangan Timika – Agats, dan SSS Agats – Mumugu

EXISTING PELAYANAN ANGKUTAN UDARA KARGO PETA RUTE PENERBANGAN KARGO PADA WILAYAH PAPUA (BERJADWAL DAN TIDAK BERJADWAL) DAN RENCANA JEMBATAN UDARA TA. 2017



Gambar .. Existing Pelayanan Angkutan Cargo dan Peta rute Peta Rute penerbangan kargo

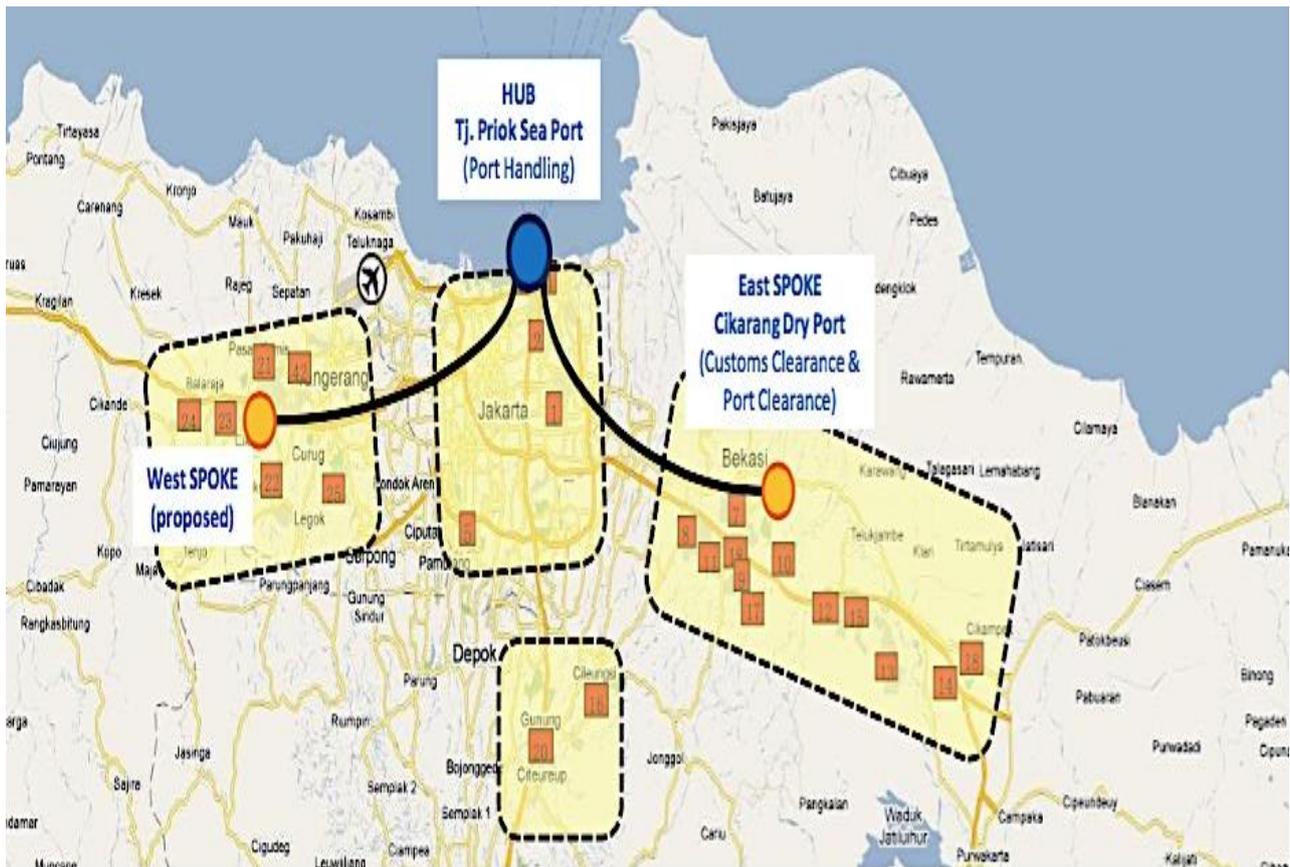


Gambar 15. Peta Rute Perintis Kargo di Timika.

6. Angkutan Logistik Multimoda (Dryport)

Pemanfaatan Dry Port guna mewujudkan operasional Pelabuhan Utama (Tanjung Priok) yang lancar dan efisien untuk menekan biaya logistik serta meningkatkan

daya saing industri nasional. Perubahan “alur proses bisnis”, yaitu pemeriksaan (customs clearance) ke luar dari Tanjung Priok ke Kawasan Pabean di Cikarang Dry Port akan mempercepat dan mengefisienkan proses penanganan barang impor. Cikarang Dry Port adalah bagian integral dari sistem kepelabuhanan dari Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan Tanjung Priok sesuai dgn fungsi pokoknya, berperan hanya sebagai “tempat Bongkar/Muat” barang (sebagai Hub) dan pemeriksaan (*customs clearance & quarantine clearance*) dilakukan di Dry Port (sebagai Spoke).



Gambar 16. Hub & Spoke: Tanjung Priok & Dry Port



Gambar 17. Cikarang Dry Port

Pengembangan Dry Port dilakukan dengan cara:

- a. Sosialisasi kepada para pemangku kepentingan (perusahaan pelayaran, asosiasi, pemilik barang):
- b. Dry Port sebagai Port of Final Destination, sedangkan Port of Tg. Priok hanya sebagai Port of Discharge
- c. Pelabuhan Tanjung Priok hanya digunakan sebagai tempat bongkar muat dan berperan untuk melancarkan arus barang ekspor-impor
- d. Pemindahan proses clearance (Customs, Quarantine, dll.) ke Kawasan Pabean di Dry Port
- e. Membangun dan mengembangkan Dry Ports di Pusat Industri di kawasan di sekitar Jakarta, antara lain Tangerang di barat dan Bogor di selatan
- f. Moda kereta api telah beroperasi dengan 1 (satu) Kereta logistik dengan rute Pelabuhan Tanjung Priuk – Cikarang Dry Port. PT. KAI (Persero) melalui anak usaha KA Logistik (Kalog) berencana menambah kembali 3 (Tiga) kereta untuk menghubungkan kedua tempat tersebut. Diharapkan menambah 1 (satu) kereta lagi (max) menunggu pembangunan jalur rel ganda yg terhubung ke Bekasi,
- g. Cikarang Dry Port saat ini sudah melayani angkutan domestik, yaitu menuju Pelabuhan Tanjung Emas dan Tanjung Perak.

7. Rekomendasi Kebijakan Pembangunan LRT di kota besar

Hasil kajian internal Pemerintah Provinsi Sumsel, diperoleh bahwa pada tahun 2019 nanti diperkirakan kota Palembang akan lumpuh total. Guna mengantisipasi hal itu, maka dibutuhkan pembangunan transportasi masal. LRT adalah salah satu solusinya. LRT Sumsel-Palembang saat ini merupakan satu-satunya proyek kereta cepat ringan yang di bangun di luar Jakarta. Diharapkan, LRT yang menghubungkan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II hingga Kompleks Olahraga Jakabaring itu bisa diujicoba Januari 2018, dan beroperasi pada Juni 2018.



Gambar 18. Palembang LRT Network Map

Proyek kereta cepat ringan atau Light Rail Transit (LRT) Sumatera Selatan (Sumsel)-Palembang senilai Rp 11,4 triliun hingga pekan kedua Agustus 2016 ini hampir mencapai 11 persen, dengan jumlah total beton lintasan yang diproduksi ketika pabrik sudah mencapai 1.076 buah.

8. Percepatan Pembangunan KEK Sorong

Sorong sebagai salah satu lokasi yang potensial untuk dikembangkan menjadi kawasan pertumbuhan ekonomi dan industri baru akan berdampak positif dalam meningkatkan efisiensi sistem logistik nasional, memperkuat konektivitas regional dan global, serta membuka lapangan kerja di kawasan timur Indonesia.

Dasar Kebijakan Penetapan Sorong sebagai KEK



<http://foto.metrotvnews.com/view/2014/12/28/337711/presiden-jokowi-tinjau-pelabuhan-sorong>

- ❑ Arahan Presiden saat kunjungan ke Sorong tanggal 28 Desember 2014 tentang perlunya dibentuk Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Sorong;
- ❑ RPJMN 2015-2019, mengamanatkan bahwa terdapat 7 (tujuh) KEK diluar jawa yang harus ditetapkan pada periode tersebut salah satunya KEK Sorong;
- ❑ Sesuai dengan RTRWN, RTRW PAPUA BARAT dan RTRW Kab. Sorong, Sorong ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional
- ❑ Letak geografis lintasan jalur perdagangan Internasional Asia Pasifik – Australia

Gambar 19. Dasar Kebijakan Penetapan KEK Sorong

Wilayah Kabupaten Sorong yang bersifat strategis bagi pengembangan ekonomi nasional, karenanya pemerintah memandang perlu dikembangkan Kawasan Ekonomi Khusus.

Presiden Joko Widodo telah menetapkan Distrik Mayamuk, Kabupaten Sorong, Papua Barat sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) melalui Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 31 Tahun 2016. Kawasan yang dijadikan sebagai KEK itu terbagi dalam tiga zonasi, yakni logistik, industri dan pengolahan ekspor.

Kawasan Ekonomi Khusus Sorong memiliki luas 523,7 ha (lima ratus dua puluh tiga koma tujuh hektar) yang terletak dalam wilayah Distrik Mayamuk, Kabupaten Sorong, Provinsi Papua Barat. Dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 31 Tahun 2016 tersebut dijelaskan, penetapan status KEK di Kabupaten Sorong merupakan upaya pemerintah untuk mempercepat pembangunan ekonomi di Papua Barat. Kabupaten Sorong sendiri memiliki potensi dan keunggulan dari segi geoekonomi dan geostrategis.



Gambar 20. Dasar kebijakan Penetapan dan Kesiapan Lokasi KEK Sorong

Koordinasi dengan kementerian dan Lembaga terkait guna melakukan percepatan pembangunan KEK Sorong, khusus penyediaan infrastruktur dasar di luar kawasan. Gubernur Papua Barat telah menyampaikan surat No. 500/1225/GPB/2016 tanggal 22 Agustus 2016, tentang Usulan Dewan Kawasan KEK Sorong oleh Gubernur Papua Barat kepada Ketua Dewan Nasional KEK

Pembagian Zonasi KEK Sorong

KEK Sorong dibagi menjadi 4 zona sesuai dengan tahapan pengembangannya terdiri dari:

- a) Zona I (Kawasan Pelabuhan Arar)
- b) Zona II (Kawasan Pariwisata Mariat)
- c) Zona III (Kawasan Industri Perikanan)
- d) Zona IV (Kawasan Industri Manufaktur)



Gambar 21. Pembagian Zonasi KEK Sorong

Menko Perekonomian selaku Ketua Dewan Nasional KEK telah mengirimkan surat No. S-248/M.EKON/06/2016 tanggal 31 Agustus 2016, hal Rancangan Dewan Kawasan Ekonomi Khusus Provinsi Papua Barat beserta rancangan Keppres untuk disampaikan kepada Presiden, Dewan Nasional KEK menyampaikan usulan susunan keanggotaan Dewan Kawasan KEK Provinsi Papua Barat kepada Presiden yang disertai dengan Rancangan Keputusan Presiden dimaksud. Pada 5 Oktober 2016, terbitnya Keputusan Presiden No. 33 Tahun 2016 Tentang Dewan Kawasan KEK Papua Barat ditetapkan.

Rencana Aksi KEK Sorong						
No.	Rencana Aksi	Penanggung Jawab	Instansi Terkait	Kriteria Keberhasilan	Target Waktu	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
III. PEMBANGUNAN DI DALAM KAWASAN EKONOMI KHUSUS (1)						
1. INFRASTRUKTUR						
a.	Basic Design Pengembangan KEK seluas 523,7 Ha	Bupati Sorong	Kementerian Dalam Negeri, Kementerian PUPR	Tersusunnya Basic Design penyempurnaan masterplan	M4 Desember 2016 Revisi target M4 Juni 2017	Penyelesaian bersama kajian DED pada APBD 2017
a.1.	Alokasi anggaran penyusunan Basic Design pengembangan KEK			Teralokasinya anggaran pada APBD P 2016	M4 September 2016 Revisi target M2 Desember 2017	Dialokasikan dana sebesar Rp 700 juta
a.2.	Penetapan pelaksana penyusunan Basic Design			Penandatanganan Kontrak antara SKPD dengan pelaksana penyusunan Basic Design	M4 Oktober 2016 Revisi target M4 Februari 2017	Tanda tangan kontrak dengan konsultan
b.	Penyusunan Detail Engineering Design (DED) tahap I seluas 198,5 Ha	Bupati Sorong	Kementerian Dalam Negeri, Kementerian PUPR	Tersusunnya penyempurnaan DED	M4 Juni 2017	
b.1.	Alokasi anggaran penyusunan DED			Teralokasinya anggaran pada TA 2017/ RKAKL 2017	M2 Desember 2016	APBD 2017
b.2.	Penetapan pelaksana penyusunan DED			Penandatanganan kontrak antara SKPD dengan pelaksana penyusunan DED	M4 Februari 2017	Tanda tangan kontrak dengan konsultan
c.	Pembangunan infrastruktur Kawasan	Bupati Sorong	Kemenko Maritim, KemenPUPR, BU Dewan Kawasan Papua Barat	Terbangunnya infrastruktur kawasan	M4 Agustus 2018	
c.1.	Alokasi anggaran untuk pembangunan fisik TA 2017 - 2019			Teralokasinya anggaran pada TA 2017/ RKAKL 2017 - 2019	M2 Desember 2016 - 2018	APBD 2017
c.2.	Pematangan lahan pembangunan seluas 50 ha dilokasi tahap 1 (198,5 ha)			Lahan siap untuk dibangun	M4 Juni 2018	
c.3.	Pembangunan Jalan					
c.3.1.	Jalan utama kawasan sepanjang 3km (bantuan Kementarian PUPR)			terbangunnya jalan utama kawasan	M4 Agustus 2017	
c.3.2.	Peningkatan jalan lingkungan sepanjang 7,2 km			terbangunnya jalan lingkungan	M4 Agustus 2018	Perlu konfirmasi dukungan Pemerintah Provinsi Papua Barat
c.4.	Drainase induk			Terbangunnya drainase	M4 Agustus 2018	Mengikuti hasil <i>basic design</i> dan DED
c.5.	Jaringan air bersih			Terbangunnya jaringan air bersih	M4 Agustus 2018	
c.6.	Jaringan IPAL			Terbangunnya jaringan IPAL	M2 Juni 2019	
c.7.	Gerbang utama			Terbangunnya gerbang utama	M2 Juni 2019	
c.8.	Batas keliling			Terbangunnya batas keliling kawasan	M2 Juni 2019	
d.	Jaringan distribusi listrik dalam kawasan (tegangan menengah)	Direktur Badan Usaha Pengelola KEK	PT PLN, Bupati, Dewan Kawasan Papua Barat	terbangunnya jaringan distribusi listrik	M2 Juni 2019	
e.	Jaringan pipa gas dalam kawasan		Bupati, Dewan Kawasan Papua barat	Terbangunnya jaringan distribusi pipa gas		

Gambar 22. Rencana Aksi Pembangunan Di Dalam Kawasan KEK Sorong

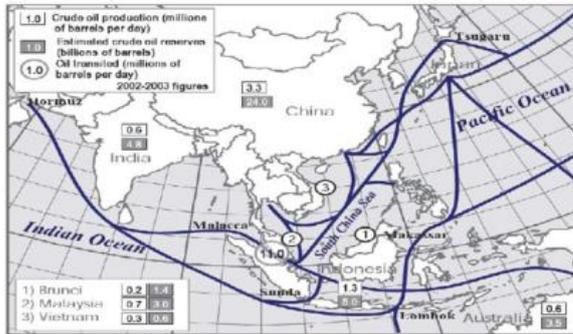
9. Pembangunan Konektivitas Kabupaten Trenggalek

Ketiadaan infrastruktur strategis di pesisir selatan Jawa Timur, ditandai antara lain:

1) Tiadanya pelabuhan barang sebagai *key outlet* untuk mendorong pemanfaatan Samudera Hindia; 2) Ketiadaan bandara di pesisir selatan Jatim khususnya Jatim Barat Daya; 3) Konektivitas Lintas Selatan (South-South) belum terwujud; dan 4) Tiadanya Pengembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara pesisir selatan Jatim; Pesisir selatan Jawa Timur telah ditetapkan sebagai salah satu wilayah pengembangan strategis (WPS). Pusat pertumbuhan baru untuk mendukung WPS akan dikembangkan di pesisir selatan Jawa Timur, termasuk Pacitan, Panggul dan kota pelabuhan Prigi

Jalur pantai selatan akan menjadi *backbone* koridor pesisir selatan Jawa Timur yang perlu ditopang dengan keberadaan transportasi udara mengingat kontur selatan yang dominan pegunungan

KONTEKS STRATEGIS



Potensi jalur perdagangan selatan (*Indian Ocean*) bagi Indonesia & potensi selat Lombok



Selat Malaka dan Selat Singapura, Jalur Sempit dengan Ribuan Kapal Setiap Tahun



Rising threat from Kra Canal development plan with strong backing from China & the shortcomings of crowded narrow Malacca Straits



Indonesia sebagai pemimpin *Indian Ocean Rim Association (IORA) 2015-2017*

**URGENSI
PENGEMBANGAN
KORIDOR MARITIM DI
PESISIR SELATAN
NUSANTARA**

Gambar 23. Konteks Strategis Wilayah Kabupaten Trenggalek

Kepastian Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) untuk mewujudkan pelabuhan teluk Prigi yang merupakan teluk terbaik di pesisir Jawa untuk pengembangan pelabuhan barang (kedalaman $\pm 20m$ di dalam teluk dan terlindung dari ombak Samudera Hindia). Penganggaran tanah & fisik untuk pengembangan pelabuhan di 2017.

Perencanaan teknis di lokasi tanah hutan negara (bukan pegunungan dan tidak lagi ditanami pohon serta secara teknis bukan kawasan lindung) untuk bandara selatan Jatim perlu kepastian agar bisa dianggarkan Pemprov di 2017. Pelabuhan Prigi perlu pengembangan kolam labuh & penguatan armada kapal agar bisa maksimalisasi potensi deposit ikan di Samudera Hindia.

Penyelesaian JLS dapat diakselerasi dengan kelancaran proses pinjam pakai kawasan hutan dan pembiayaan Islamic Development Bank. Ekonomi pesisir selatan Jatim jika tidak dimaksimalkan akan berdampak pada kemantapan posisi Indonesia sebagai poros maritim dunia, dan juga berdampak kepada kesinambungan ekologis karena tekanan kemiskinan di kawasan hutan. Sementara potensi mineral dikembangkan secara hati-hati dengan memperhatikan dampak lingkungan



Gambar 24. Infrastruktur Strategis Wilayah Kabupaten Trenggalek

10. Pembangunan Pelabuhan Patimban

Dalam rangka persiapan pelaksanaan pembangunan pelabuhan Patimban, kementerian perhubungan melakukan beberapa tahapan persiapan pelaksanaan, yakni :

1. Studi RIP (Rencana Induk Pelabuhan)
2. Studi Pembebasan tanah (Larap)
3. Studi Amdal
4. Studi basic design dan detail engineering design dan konstruksi

Dokumen RIP dan dokumen Larap telah selesai. Untuk proses pembebasan lahan akan di mulai pada tahun 2017. Untuk dokumen Amdal sedang di laksanakan Kerangka Acuan Amdal oleh Kementerian Perindustrian dan Kementerian LHK. Guna kepentingan pembangunan pelabuhan patimban, dokumen amdal menunggu persetujuan dari Kemetrian ATR di tingkat pusat, Gubernur Jawa Barat untuk tingkat provinsi dan Bupati Subang untuk pemda Kabupaten, dengan merujuk pada dokumen Tata Ruang wilayah Pusat, Propinsi dan Kabupaten.

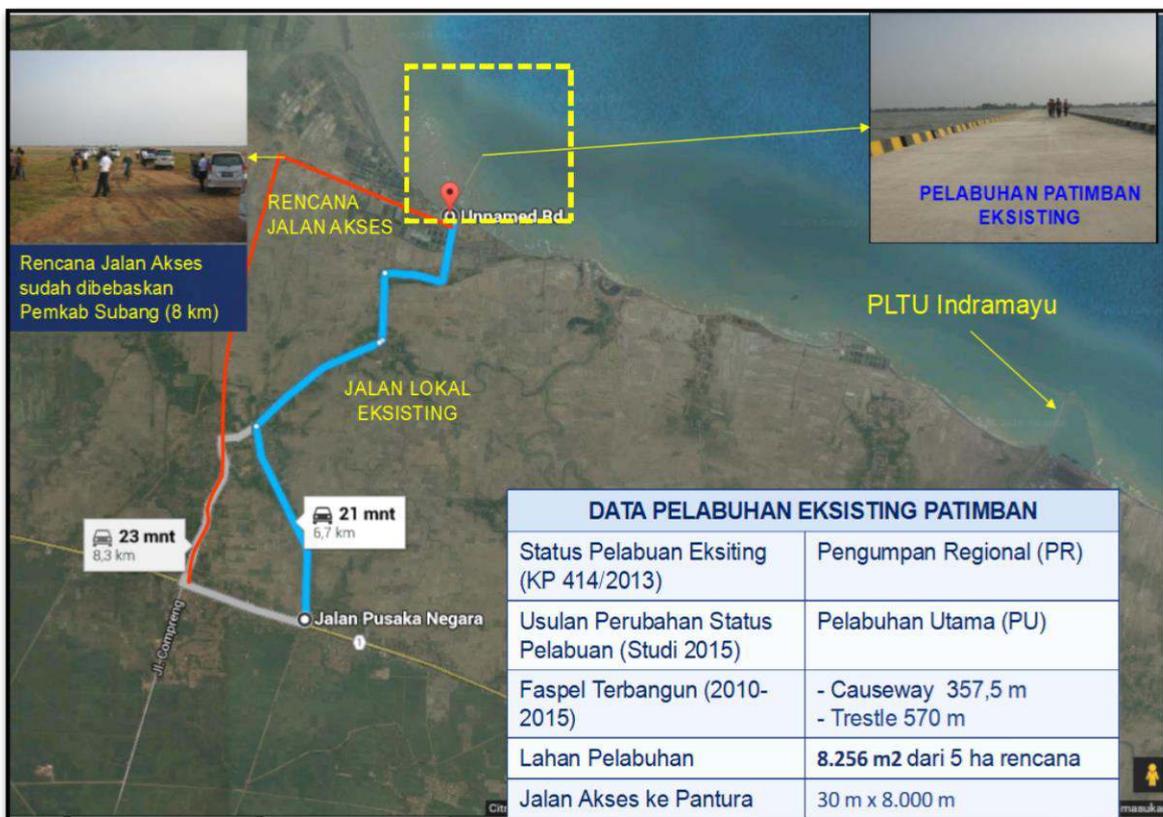
Permasalahan krusial yang menghambat adalah kesesuaian Tata Ruang Provinsi Jawa Barat, sehingga Gubernur keberatan jika tidak ada payung hukum yang lebih tinggi.

Saran dari Kementerian Perhubungan, Pemda Provinsi dan Pemda Kabupaten, sekiranya memungkinkan dapat di buat kan peraturan presiden yang tersendiri yang memberikan kewenangan kepada gubernur, bupati, walikota untuk dapat melakukan revisi terbatas mengenai dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah khusus untuk proyek proyek strategis nasional.

Percepatan pembangunan pelabuhan Patimban, mengacu pada :

- a. Peraturan Presiden No. 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
- b. Peraturan Presiden No. 47/2016 tentang Penetapan Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang sebagai Proyek Strategis Nasional

Pelabuhan Patimban diarahkan menjadi pelabuhan laut yang bertaraf internasional, yang akan melayani muatan ekspor dan impor: Target kapasitas pelabuhan: 1,5 juta TEU'S (awal operasi), 7,5 juta TEU'S (ultimate) dan 250 ribu kendaraan (awal operasi), 500 ribu (ultimate). Dengan dana yang dibutuhkan: Rp. 43,22 T, dengan rincian 79% loan, 11% APBN, 10% investasi BUP (konsesi)



Gambar 25. Tinjauan Lokasi Pelabuhan Patimban Eksisting

Penyiapan Lahan :

- a. Tim appraisal pembebasan lahan akan dibentuk (2016) dan biaya pembebasan oleh Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) (2017)
- b. Pemetaan pembebasan lahan sementara berlangsung (Des 2016 selesai)



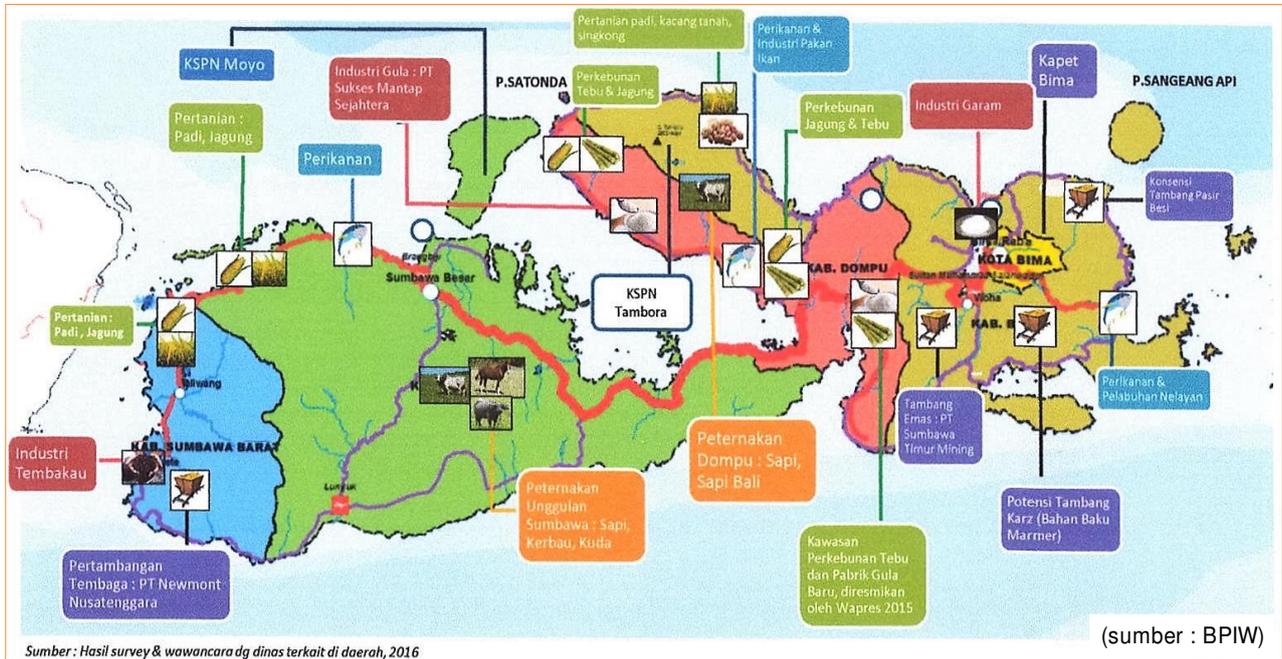
Gambar 26. Lokasi Pelabuhan & Usulan Jaringan Jalan KA

Berkenaan dengan pengembangan pelabuhan patimban, maka beberapa hal yang dapat disampaikan adalah:

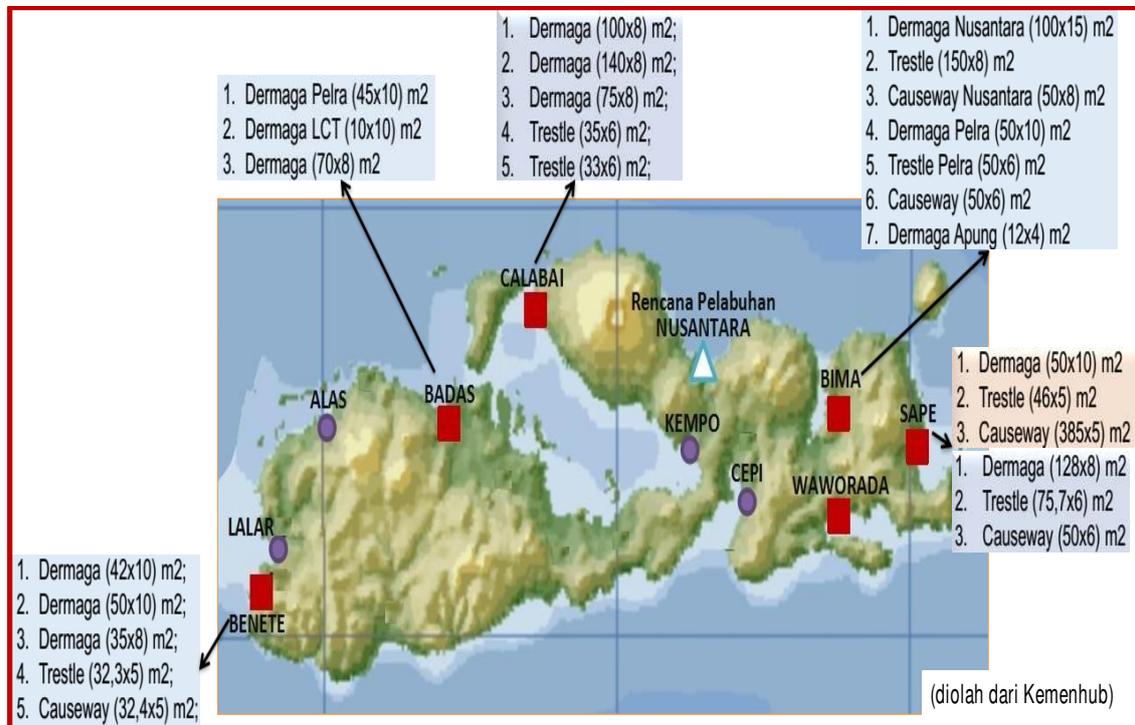
- a. Rencana Induk Pelabuhan (RIP) : dalam proses penyelesaian, direncanakan selesai dalam Desember 2016
- b. Amdal : direncanakan selesai dalam Des 2016
- c. DED:ditargetkan April 2017 selesai.
- d. Pendanaan :STEP LOAN, pengusulan dari Menteri Perhubungan ke Menteri BAPPENAS
- e. Gubernur Provinsi Jawa Barat dan Bupati Subang telah menerbitkan Surat Rekomendasi Kesesuaian Tata Ruang untuk Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Patimban.

11. Pembangunan Pelabuhan Dompu

Pengembangan infrastruktur perhubungan di pulau Sumbawa guna meningkatkan kelancaran konektivitas dan angkutan hasil produksi komoditi perkebunan dan pertanian daerah.



Gambar 27. Lokasi Pelabuhan & Usulan Jaringan Jalan KA



Gambar 29. Pelabuhan di Pulau Sumbawa

Pelabuhan -pelabuhan di pulau Sumbawa yang dikelola oleh Ditjen Hubla dan PT. Pelindo III akan diintegrasikan sehingga dapat menambah kapasitas, serta ditambah kedalamannya (10 meter). PT. Pelindo III akan mengidentifikasi kondisi

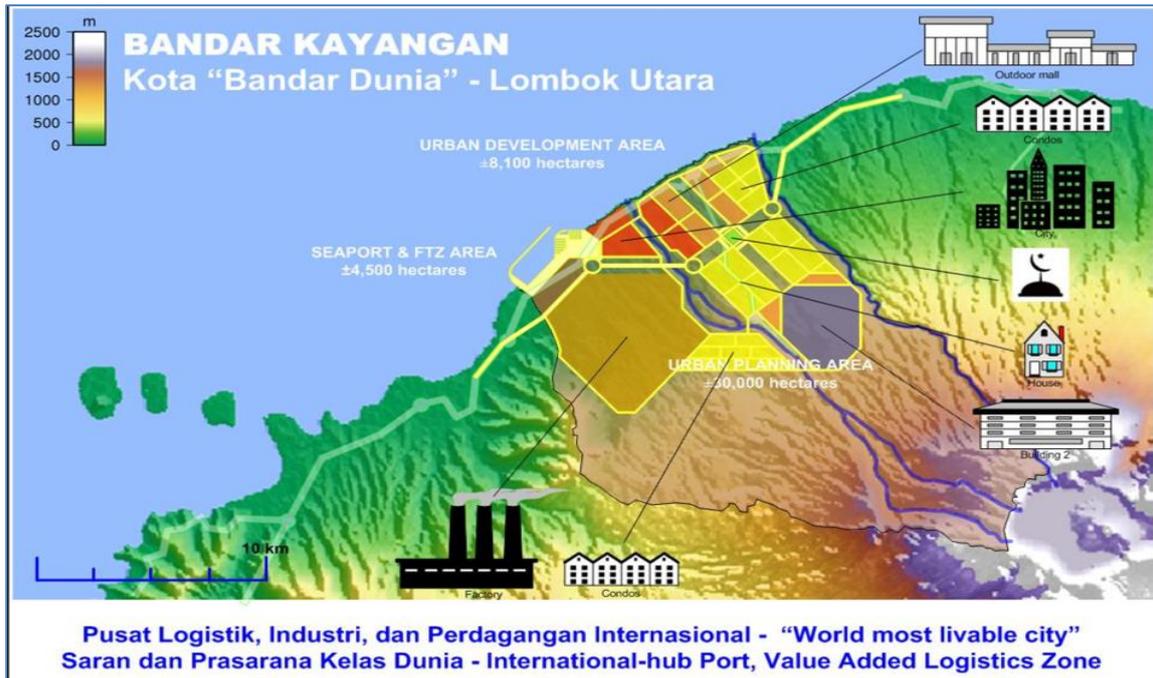
pelabuhan Bima dan Badas, jenis komoditas yang dilayani, serta pengembangan pelabuhannya. Kemenhub menyusun perencanaan terkait pelabuhan yang akan dikembangkan di pulau Sumbawa.

KemenPUPR menyusun perencanaan aksesibilitas darat (jalan) yang akan dikembangkan di pulau Sumbawa.

12. Pembangunan Pelabuhan Bandar Kayangan, Lombok Utara

Berdasarkan “QUICK ASSESSMENT”: Kota “Bandar Dunia” berpotensi dibangun di Kecamatan KAYANGAN, Kabupaten Lombok Utara, dg pertimbangan:

- a. Kedalaman laut mampu menerima kapal-kapal masa depan, berukuran 300 ribu – 1 juta DWT.
- b. Lokasi dekat dg Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yg merupakan “highway” pelayaran dunia, dan pada “posisi strategis” berdasarkan analisis pakar United Nation Conference on the Trade and Development (UNCTAD).
- c. Tersedia lahan kosong !0.000 Ha atau lebih, 1000 Ha untuk pelabuhan, 3000 Ha untuk kawasan industri, 1000 Ha untuk CBD (Central Business District), dan 5000 Ha untuk kawasan hunian, termasuk untuk sarana, prasarana, dan ruang terbuka hijau (RTH).
- d. Memiliki keunggulan “beauty” dengan latar belakang Gunung Rinjani, dan bersebelahan dengan kawasan pariwisata internasional Lombok.
- e. Berada pada kawasan “dikenal dan menarik” bagi dunia, yaitu BALI-LOMBOK.
- f. Koordinasi dengan Kementerian dan Lembaga terkait
- g. Desain kota “Bandar Kayangan” dirancang tidak hanya “attractive” karena memiliki keunggulan kompetitif untuk industry, perdagangan, dan jasa, tetapi juga menjadi “world most livable city” karena “green concept” termasuk system transportasi dan energy “non fosil”.
- h. Kota ini juga memiliki “ultimate comfort” karena berada di kawasan pariwisata berkelas dunia.
- i. Penataan ruang dan desain kota memanfaatkan nilai optimal nuansa pesisir yang “eksotik” dengan Gunung Rinjani yang “megah”, yang dintegrasikan dengan bangunan modern yang “futuristic”.
- j. Ruang terbuka hijau dirancang selain untuk kebutuhan “green concept”, juga untuk kebutuhan “nilai artistik”. Kriteria desain tata letak dan bangunan
- k. Serta system jaringan jalan juga memperhitungkan kebutuhan “mitigasi bencana”.



Gambar 30. Kota Bandar Kayangan, Lombok Utara

13. Pembangunan Bandara Bali Utara

Dengan jumlah frekuensi operasi penerbangan eksisting pada runway (R/W) mencapai 25 operasi/jam pada jam-jam sibuk, sedangkan kapasitas Bandara direncanakan 38 operasi/jam. Mengingat ketersediaan lahan disekitar Bandar Udara Internasional Ngurah Rai sudah padat terbangun dan sangat terbatas, maka dipastikan bahwa Bali harus memiliki 2 Bandar udara atau lebih. Untukantisipasi tahap awal diperlukan kajian pra-studi kelayakan rencana lokasi pembangunan bandar udara baru.

Referensi : Peraturan Menteri Perhubungan No. 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional;

Sebagai tindak lanjut arahan Presiden pada Rapat Terbatas (Ratas) pada tanggal 9 Mei 2016 mengenai Pembangunan Bandara Kulon Progo.

Kebijakan Pengembangan Wilayah berdasarkan Perda Provinsi Bali No. 16 Tahun 2009 tentang RTRW Provinsi Bali : rencana pembangunan bandar udara baru di Kabupaten Buleleng, berfungsi sebagai bandar udara umum.

14. Pembangunan Bandara Kulon Progo

Bandara Internasional Kulon Progo direncanakan menjadi pengganti Bandara International Adisutjipto yang telah kelebihan Kapasitas. Target Bandara International Kulon Progo yang berkonsep Airport City dapat beroperasi pada tahun 2019.

Referensi : Peraturan Presiden No. 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor : KP.1164/tahun 2013 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

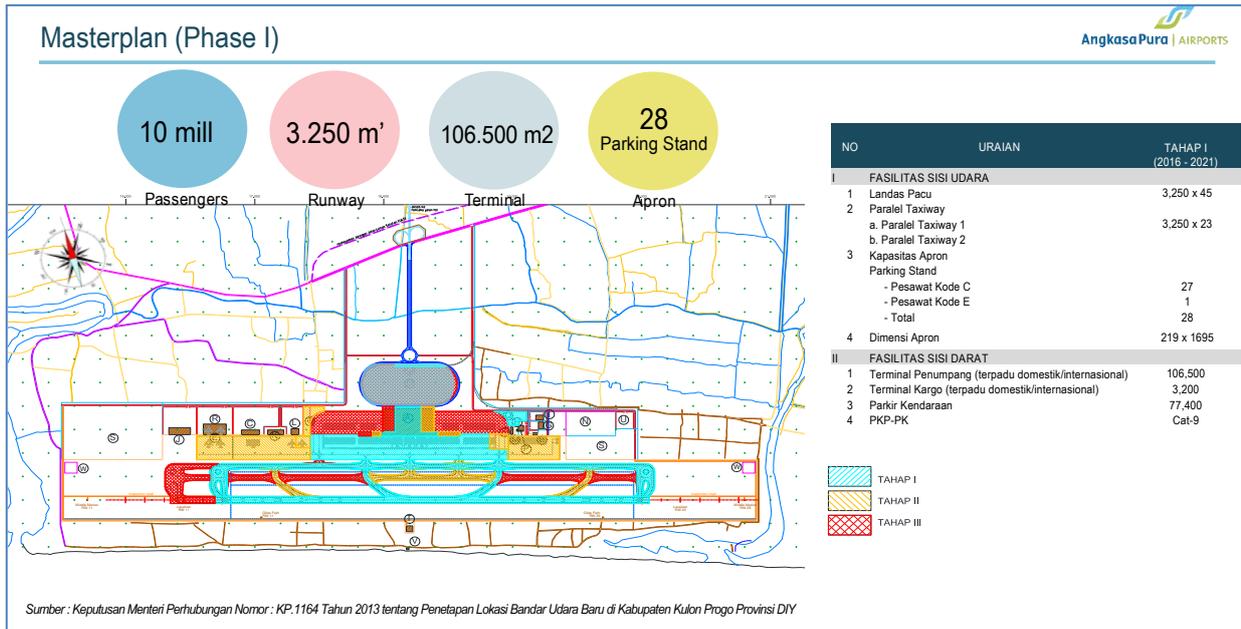
Kebutuhan lahan untuk Bandara International Kulon Progo (Terminal, Apron dan Fasilitas Penunjang) rencananya memerlukan lahan \pm 645,63 Ha (Hektar) sesuai Keputusan Gubernur D.I.Yogyakarta No : 68/Kep/2015, sedangkan dari hasil verifikasi 586 Ha di Temon dan akan dibangun dalam beberapa tahap.

Pada tahap Pertama, Angkasa Pura I akan membangun terminal dengan luas sekitar 106.500 Meter Persegi yang berkapasitas 15 (Lima Belas) Juta Penumpang per tahun, Sedangkan Panjang Runway/Landasan : 3.250 Meter. Sementara itu, apron akan dibangun seluas 371.125 Meter Persegi yang dapat menampung 28 (Dua Puluh Delapan) Pesawat.

Konstruksi Bandara Kulon Progo diperkirakan memakan waktu 3 (tiga) tahun.



Gambar 31. Lokasi Bandara Kulon Progo



Gambar 32. Rencana Pembangunan Bandara Kulon Progo Tahap I

Pembebasan lahan untuk pembangunan Bandara Kulon Progo saat ini sudah hampir menyelesaikan proses pembayaran kepada masyarakat, dan setelah seluruh pembayaran ini selesai, maka akan dilanjutkan pembayaran tanah milik Paku Alaman yang luas lahannya sebesar 40%. Diharapkan dapat selesai pada akhir 2016. Untuk acara Ground Breaking direncanakan pada bulan Januari 2016.

Keberadaan Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi (SUTET) di dalam Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandara Kulon Progo, masih dimungkinkan, dengan memasang tanda dan/atau lampu sesuai ketentuan yang ada, serta adanya pengaturan prosedur navigasi penerbangan di bandara. Terkait SUTET yang berada di areal masuk bandara, akan diberikan pengamanan sebaik mungkin untuk melindungi aktivitas yang ada di bawahnya.

Trase jalur Kereta Api Bandara segera ditetapkan. Terkait pembebasan lahan akan dibahas dan diputuskan dalam rapat internal Kementerian Perhubungan.

Terkait potensi dampak tsunami terhadap Bandara Kulon Progo, hasil kajian menyimpulkan bahwa kejadian tsunami dapat menyebabkan ketinggian air yang sampai ke pinggir pantai dekat bandara meningkat. Pihak BMKG masih melakukan kajian lebih lanjut dan akan menyampaikan hasilnya kepada pihak-pihak berkepentingan, agar dapat mempersiapkan mitigasi yang dibutuhkan apabila terjadi tsunami.

Terhadap Jalan Daendels yang memotong lahan bandara baru, akan dikoordinasikan lebih lanjut penyelesaiannya antara Kementerian PUPR dengan pihak PT. Angkasa Pura I.

15. Pembangunan Kereta Api Express Jakarta Surabaya

Dasar perencanaan pembangunan kereta api ekspres Jakarta-surabaya:

- a. Kereta api paling efisien energi, tapi perannya masih rendah.
- b. Jalan Pantura sangat padat, dengan 60% volumenya adalah angkutan barang
- c. Interaksi antara Jakarta [populasi 10 juta, Jabodetabek 27,9 juta] dengan Surabaya [3 juta] cukup tinggi dengan penumpang KA 1,1 juta/tahun dan pesawat udara 8,04 juta/tahun [2030: 31 juta]
- d. Pergerakan pesawat di Bandara Soekarno Hatta dan Juanda pada 2030 akan mengalami antrian berlebih. 30% penumpang pesawat udara akan pindah ke KA yang akan meningkatkan kinerja Bandara Soekarno – Hatta 13% dan Bandara Juanda 19,4%
- e. Sasaran 2030: Pangsa pasar KA: penumpang 13%, barang 17% dari layanan transportasi nasional



Konsep Dasar Rencana Pengembangan KA Ekpres Jakarta – Surabaya

- Kondisi saat ini: jarak +/- 720 Km, terdapat 988 lintasan sebidang, kecepatan rata-rata 60 – 80 km/jam, waktu tempuh 9 jam [realita: 10 – 12 jam]
- Rencana peningkatan kecepatan rata-rata menjadi **140 – 170 km/jam** [kecepatan operasional 150 km/jam], waktu tempuh **5 jam**
- Menggunakan 4 set kereta api, hanya 1 [satu] perhentian di Semarang
- KA Ekspres Jakarta – Surabaya dirancang sebagai KA Penumpang yang jalurnya dapat digunakan sebagai kereta angkutan barang
- Harga tiket Jakarta – Surabaya Rp 600.000 – Rp 700.000
- Sterilisasi perlintasan sebidang menggunakan *fly over* atau *underpass*
- Menggunakan KA *Electric Multiple Unit* dengan *Design Max. Speed* ≥ 180 km/jam
- Peningkatan kualitas jalur, fasilitas operasi, sistem penjadwalan
- Melibatkan industri dalam negeri

Sumber data: Kemenhub, BPPT, Bappenas

Gambar 33. Konsep dasar Rencana Pengembangan KA Ekspres Jkt -Sby

f. Adapun konsep dasar rencana pengembangan sebagai berikut:

- Kondisi saat ini: jarak +/- 720 Km, terdapat 988 lintasan sebidang, kecepatan rata-rata 60 – 80 km/jam, waktu tempuh 9 jam [realita: 10 – 12 jam]
- Rencana peningkatan kecepatan rata-rata menjadi 140 – 170 km/jam [kecepatan operasional 150 km/jam], waktu tempuh 5 jam
- Menggunakan 4 set kereta api, hanya 1 [satu] perhentian di Semarang
- KA Ekspres Jakarta – Surabaya dirancang sebagai KA Penumpang yang jalurnya dapat digunakan sebagai kereta angkutan barang
- Harga tiket Jakarta – Surabaya Rp 600.000 – Rp 700.000
- Sterilisasi perlintasan sebidang menggunakan *fly over* atau *underpass*

- Menggunakan KA *Electric Multiple Unit* dengan kecepatan maksimal $\geq 180\text{km/jam}$
 - Peningkatan kualitas jalur, fasilitas operasi, sistem penjadwalan
 - Melibatkan industri dalam negeri
- g. KPBU dengan skema Availability Payment (AP): pengembalian kepada badan usaha diberikan secara berkala oleh pemerintah sesuai ketersediaan layanan (AP) yang diberikan oleh badan usaha. Perhitungan di kombinasikan dengan TOD
- h. KPBU dengan skema VGF: pengembalian kepada badan usaha diperoleh dari pendapatan tarif dikombinasikan VGF, TOD dan dukungan pemerintah lainnya

16. Pembangunan Kereta Trans Sumatera

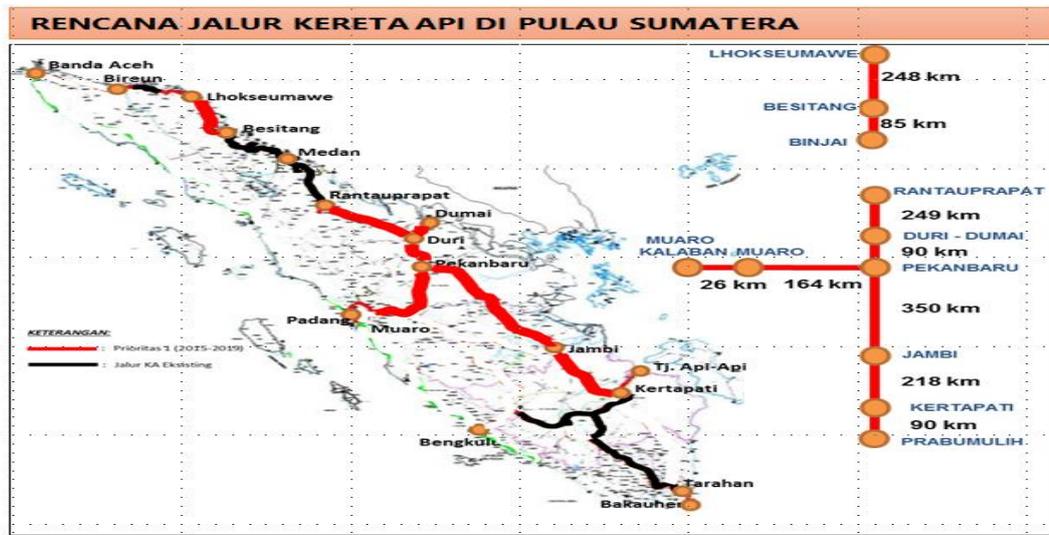
Keunggulan Moda Kereta Api:

- Daya Angkut 1 (kali perjalanan KA penumpang setara dengan ± 31 bus dan 1 kali perjalanan KA batubara setara dengan ± 300 truk 10 ton),
- Pembiayaan (dengan jangka waktu perawatan yang lebih panjang, pemanfaatan infrastruktur KA dinilai lebih efisien biaya).
- Penggunaan Energi (Konsumsi energi Moda transportasi kereta api relatif lebih rendah serta minim emisi gas buang CO₂ dibandingkan dengan moda darat, laut dan udara), dan 4) Kebutuhan lahan (Kapasitas angkut kereta api dengan lahan jalan rel 1.067 mm ditambah ruang bebas 12 meter ke kiri dan kanan rel, maka kebutuhan akan ruang bebas masih lebih kecil dibandingkan Jalan Bebas Hambatan (Jalan Tol).



Gambar 34. Kegiatan Strategis Sub Sektor Perkereta apian

Program pembangunan jalur KA *TRANS SUMATERA* meliputi pengembangan jaringan KA baru yang menghubungkan jaringan kereta api eksisting antara Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat dan Sumatera Selatan) termasuk peningkatan kapasitas jalur KA eksisting.



Jalur utama (*main line*) TRANS SUMATERA yaitu Lhokseumawe – Besitang, Besitang – Binjai (reaktivasi), Rantauprapat – Duri – Dumai, Duri – Pekanbaru – Muaro Kalaban, Pekanbaru Jambi – Palembang/Kertapati dan Kertapati – Prabumulih (jalur ganda) total sepanjang 1.520,0 KM

17. Program Listrik 35.000 MW

Program Listrik 35.000 MW yang di koordinasikan oleh kemenko Kemaritiman adalah:

A. Percepatan PLTU Batang

Masalah utama pembangunan PLTU Batang adalah pembebasan lahan. Hasil identifikasi permasalahan pembebasan lahan, yakni :

1. Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Batang berkesimpulan bahwa untuk Pembangunan PLTU Batang terkait pembebasan lahan seharusnya di bebaskan oleh PT. PLN.
2. Pemerintah Kabupaten Batang memandang bahwa untuk pembebasan lahan PLTU Batang di bebaskan oleh Pelaksana / kontraktor PLTU Batang.

3. Tidak adanya titik temu antara Pemerintah Kabupaten Batang dan Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Batang sehingga permasalahan pembebasan lahan di bahas pada tingkat menteri

Setelah masalah lahan telah selesai, sehingga dapat dilanjutkan ke tahap financial close 9 Juni 2016 dan pembangunan konstruksi telah dapat di mulai

B. Percepatan PLTU – Serang Jawa 7

1. Adanya tumpang tindih pemanfaatan wilayah laut di sekitar kawasan rencana pembangunan PLTU Serang Jawa 7
2. Belum adanya kesepakatan antara ke tiga pihak yang bersengketa terkait pemanfaatan kawasan laut
3. Kemenko Kemaritiman telah melakukan rapat koordinasi dan kunjungan ke lapangan dengan melibatkan pihak yang terkait.
4. Telah adanya kesepakatan antar ke tiga pihak di dalam pengelolaan kawasan laut
5. Telah dapat di lanjutkan pembangunan pembangkit PLTU Serang Jawa 7

18. Pembangkit Listrik tenaga Surya (PLTSa)

Melalui PerPres No 18 Tahun 2016 ini diundangkan pada 27 Pebruari 2016 tentang Percepatan Pembangunan Pembangkit Listrik Berbasis sampah di Provinsi DKI Jakarta, Kota Tangerang, Kota Bandung, Kota Semarang, Kota Surakarta, Kota Surabaya dan Kota Makasar.

Dalam pelaksanaannya telah memasuki tahapan persiapan yakni dibagi menjadi dua bagian persiapan : (1) yang dilakukan oleh Pemerintah dan (2) persiapan yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah. Persiapan dari pemerintah, yang terdiri dari penyiapan perangkat ijin dan non perijinan dari berbagai kementerian atau lembaga yang diamanatkan oleh PerPres 18/2016 ini, antara lain :

- a. Sesuai dengan amanat PerPres, telah dibentuk Tim Koordinasi Percepatan pembangunan Pembangkit Listrik Berbasis Sampah, dengan pengarah adalah Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian dan diketuai oleh Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur, Kemenko Kemaritiman dengan anggota dari berbagai kementerian dan lembaga, tim ini telah melakukan koordinasi untuk menyiapkan perangkat regulasi untuk percepatan dan berkoordinasi dengan tujuh kota untuk mempersiapkan pelaksanaan program ini.
- b. Penyiapan ijin investasi langsung konstruksi (KLIK) yang dipersiapkan oleh BKPM untuk memberikan fasilitas percepatan perijinan investasi langsung konstruksi **telah siap**
- c. Penyiapan ijin lingkungan yang dipersiapkan oleh KLHK yang terdiri dari dikeluarkannya Baku Mutu Emisi Udara dari PLTSa telah ditetapkan melalui

Peraturan Menteri KLHK no 70 Tahun 2016, pada tanggal 12 Agustus 2016, yang mengatur baku mutu emisi udara dari pembangkit listrik berbasis sampah telah diundangkan dan **telah siap** digunakan sebagai acuan pembangunan PLTSa

- d. Penyiapan percepatan pelaksanaan ijin lingkungan paralel dengan konstruksi berupa AMDAL dari KLHK **tengah dipersiapkan**
- e. Penyiapan mengenai ketentuan biaya pengolahan sampah yang diamanatkan oleh PerPres 18/2016 kepada Kementerian Dalam Negeri **belum siap**
- f. Penyiapan tarif listrik PLTSa telah ditetapkan dengan Peraturan Menteri ESDM no 44 tahun 2015 tentang Feed in tarif listrik PLTSa **telah siap** dan dapat dipergunakan sebagai acuan percepatan pembangunan PLTSa
- g. Mengingat banyaknya minat dari investor yang menyatakan minat untuk membangun PLTSa di Daerah, maka setelah berkonsultasi dengan LKPP disarankan untuk tidak melakukan proses penugasan atau penunjukan langsung seperti yang diamanatkan oleh PerPres 18/2016 ini, tetapi memakai mekanisme kompetisi yang memenuhi prinsip transparansi, akuntabilitas dan keadilan (fairness) sehingga menghasilkan manfaat terbaik dari nilai uang (the best value for the money) yang dikeluarkan dari proyek tersebut.
- h. Kementerian keuangan telah menyiapkan program pendampingan kepada daerah untuk melaksanakan program ini melalui mekanisme Project Development Facility (PDF)
- i. Institusi internasional IFC dari World Bank, telah menyatakan kesediaannya untuk menjadi transactional advisory atau pendamping daerah untuk melaksanakan program ini.
- j. Lokasi awal pengembangan PLTSa adalah: **DKI Jakarta, Kota Tangerang, Kota Bandung, Kota Semarang, Kota Surakarta, Kota Surabaya, dan Kota Makasar.**

19. Percepatan Pembangunan Kilang Minyak

- A. Pembangunan Kilang Minyak Baru (Gross Root Refiaery) di Tuban, Jawa Timur dengan kapasitas 300.000 Barrel per Day (bpd) di Tuban Jawa Timur, merupakan salah satu proyek strategis nasional yang termuat dalam Peraturan Presiden RI Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Nilai investasi yang diproyeksikan sebesar Rp. 108 Trilyun dengan skema pendanaan kepada BUMN PT Pertamina. Rencana Pelaksanaan konstruksi pada tahun 2018 dan rencana mulai operasi / commercial operation Date 2021.
- B. Pengembangan Kilang Minyak (Refinery Development Master Plan) di Balikpapan dan Cilacap dengan peningkatan kapasitas dari 340.000 Barrel Per day (bpd) menjadi 370.000 bpd. Nilai Investasi sebesar Rp. 33 trilyun dengan

penugasan ke PT. Pertamina dan rencana konstruksi tahun 2017, dan di rencanakan mulai operasi tahun 2019 tahap 1 dan tahun 2022/2023 tahap 2. Pengembangan kilang minyak Cilacap tertuang dalam peraturan Presiden RI Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Proyek Prioritas KPPIP di Permenko Ekonomi Nomor 12 tahun 2015.

- C. Pengembangan Kilang Minyak Balikpapan. dengan peningkatan kapasitas dari 250.000 bpd menjadi 360.000 bpd di Kalimantan Timur dan telah tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 3 tahun 2016 tentang Proyek Strategi Nasional dan Permenko Ekonomi Nomor 12 tahun 2015 tentang Proyek Prioritas KPPIP dan RDMP Balikpapan No. 1000 K/12/MEM/2016 dan telah di tetapkan Saudi Aramco sebagai partner Pertamina. Pengerjaan Detailed Engineering Design oleh Amec Foster Wheeler Energy Ltd dan di targetkan untuk pendandatangan Joint Venture Agreement (JVA) pada tahun 2016. Rencana pelaksanaan konstruksi pada tahun 2018 dan di targetkan akan beroperasi pada tahun 2022.

20. Pengelolaan Pertambangan Emas Skala kecil (PESK)

Isu yang menjadi prioritas dalam kebijakan pengelolaan pertambangan emas skala kecil (PESK) yaitu evaluasi Rencana Aksi Nasional Penghapusan Merkuri dalam usaha pertambangan rakyat dan / atau skala kecil.

Rencana Aksi yang telah di laksanakan adalah dengan melaksanakan FGD Rencana Aksi nasional Penghapusan Merkuri dalam Pertambangan Emas Skala Kecil / Rakyat yang di laksanakan di Bali pada tanggal 24 – 26 November 2016. Adapun tujuan Rencana Aksi Nasional adalah

- a. Melindungi kesehatan manusia dan lingkungan dari dampak negative merkuri melalui pengenalan praktek *Artisinal and small-scale Gold Mining (ASGM)* yang bertanggung jawab dengan focus pada penghapusan penggunaan merkuri
- b. Adopsi teknologi pengolahan emas yang lebih aman dan tidak beracun serta secara bersamaan menangani permasalahan social, kelembagaan, keuangan dan regulasi yang ada.

Hasil dari FGD di dapatkan bahwa penggunaan merkuri masih banyak digunakan walaupun telah ada regulasi yang terbit terkait penggunaan merkuri untuk Pertambangan Emas Skala Kecl / Rakyat. Beberapa pertambangan skala kecil yang masih mempraktekkan penggunaan merkuri diantaranya yaitu Pacitan dan Sumbawa.

21. Blok Masela

Pengembangan Blok Masela telah ditetapkan oleh Pemerintah pada tanggal 23 maret 2016 bahwa untuk pembangunan dan pengolahan gas telah ditetapkan di darat. Kilang gas Blok Masela yang merupakan Kilang lepas pantai dan dengan telah ditetapkan bahwa pengolahan gas dilakukan di darat permasalahan yang dihadapi saat sekarang adalah pemilihan lokasi pengolahan. Ada beberapa lokasi yang ditawarkan oleh Pemerintah Daerah yakni (1) Kabupaten Kepulauan Selaru, (2) Kabupaten Maluku Tenggara, (3) Kabupaten Maluku Tenggara Barat, (4) Kabupaten Maluku Barat Daya.

Assisten Deputi Infrastruktur Pertambangan dan Energi telah membentuk kelompok kerja Blok Masela dengan melibatkan para pakar dari universitas untuk melakukan pemantauan lapangan tentang kesiapan Infrastruktur, ekonomi, sosial budaya, Sumber daya Manusia di kawasan Blok Masela.

Hasil pengamatan awal di lapangan adalah :

- a. Belum adanya informasi yang pasti tentang jumlah kandungan gas di blok Masela
- b. Perlunya di dorong percepatan pembangunan infrastruktur jalan, listrik, bandara dan pelabuhan dalam menunjang pembangunan blok masela
- c. Kemampuan sumber daya manusia yang masih terbatas sehingga perlu adanya peningkatan skill guna mengantisipasi permintaan tenaga kerja yang sesuai dengan standar yang dipersyaratkan.
- d. Sebelum melakukan pembangunan konstruksi disarankan untuk dilakukan beberapa studi yakni tentang rencana pengembangan industri gas di darat.
- e. Koordinasi telah dilaksanakan dengan kementerian terkait, agar sebelum pelaksanaan konstruksi dapat dilakukan penyiapan sosial budaya masyarakat termasuk skill sumber daya manusia, penyiapan infrastruktur pendukung dan kesiapan masyarakat di dalam menerima masuknya investasi migas di kawasan blok masela

22. Kawasan Strategis Pariwisata nasional (KSPN) Danau Toba.

Danau Toba adalah merupakan salah satu dari 10 KSPN yang ditetapkan oleh Presiden Joko Widodo yang menjadi perhatian dalam pengembangan objek wisata di Indonesia. Untuk memacu pengembangan objek wisata maka di pandang perlu untuk membentuk suatu badan otorita yang akan mengelola dan mengendalikan serta mempromosikan objek wisata yang dimaksud.

Untuk pengembangan objek wisata Danau Toba, Kemenko kemaritiman telah melakukan beberapa kali rapat koordinasi dengan kementerian terkait, stakeholder, pemerintah provinsi dan kabupaten di kawasan Danau Toba untuk menyusun design pengelolaan Danau Toba. Beberapa pokok bahasan yang menjadi focus pada rencana pembentukan badan otorita pengelolaan Danau Toba adalah :

- a. Kesepakatan Gubernur dan Bupati yang berada di kawasan danau toba dalam rencana pengembangan kawasan danau toba
- b. Kesepakatan Gubernur dan Bupati yang berada di kawasan danau toba untuk membentuk Badan Otorita Pengelolaan Kawasan Danau Toba
- c. Ketersediaan lahan dari Pemerintah Kabupaten / provinsi yang akan di hibahkan kepada Badan Otorita Pengelolaan Danau Toba
- d. Rencana Design penataan kawasan objek wisata danau toba
- e. Infrastruktur exiting
- f. Infrastruktur yang di rencanakan akan di bangun
- g. Kesepakatan antara pemerintah Provinsi dan Kabupaten dengan Kementerian terkait dalam merencanakan dan membangun percepatan infrastruktur yang sangat di perlukan dalam mengembangkan danau Toba.

Setelah di lakukan beberapa kali rapat koordinasi bersama pemerintah provinsi dan kabupaten di kawasan danau toba, para stakeholder dan kementerian terkait, maka di sepakati untuk membentuk Badan Otorita Pengelolaan Kawasan danau Toba dengan di keluarkannya Peraturan Presiden Nomor 49 tahun 2016 tentang Badan Otorita Pengelolaan Kawasan Danau Toba.



Gambar Peresmian Pembentukan Badan Otoritas Pengelola (BOP) Kawasan Danau Toba

Dengan demikian kedudukan Menteri Koordinator Kemaritiman sebagai Ketua Dewan Pengarah dan Sekretaris Kemenko Kemaritiman sebagai Sekretaris Dewan Pengarah efektif berlaku sejak keluarnya Perpres tersebut. Beberapa rapat

koordinasi yang telah dilakukan antara lain terkait struktur organisasi Badan Pelaksana dan mekanisme pengisian pejabat Badan Pelaksana. Struktur organisasi Badan Pelaksana telah ditetapkan melalui Permen Pariwisata Nomor 13 tahun 2016 dan telah diundangkan pada tanggal 18 Agustus 2016. Dengan demikian untuk kebijakan atau regulasi mengenai KSPN Danau Toba telah 100 %.



Gambar Penandatanganan Kesepakatan Gubernur dan Bupati untuk pembentukan Badan Otoritas Pengelola (BOP) Kawasan Danau Toba

23. Kawasan Strategis Pariwisata nasional (KSPN) Borobudur

Permasalahan sampai dengan saat ini, belum adanya kesepakatan dari pemerintah Provinsi Jawa Tengah, Kabupaten Magelang, dan Kabupaten Kulon Progo terkait kesiapan lahan yang akan diserahkan sebagai lahan otoritatif Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Borobudur. Telah beberapa kali Kemenko Kemaritiman melakukan rapat koordinasi dengan melibatkan Kementerian dan lembaga terkait untuk membahas mengenai Rancangan Perpres Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Borobudur. Rapat koordinasi utamanya membahas mengenai pembentukan kelembagaan dan deliniasi lahan BOP Borobudur, tetapi belum ada kesepakatan baik model pengelolaan, maupun lahan yang dipersiapkan untuk badan pengelola.

Kemenko Kemaritiman c.q Deputi Koordinasi Infrastruktur telah mengirimkan surat kepada Pemerintah Daerah terkait untuk memberikan usulan lahan yang akan menjadi lahan otoritatif BOP Borobudur. Lahan yang akan diusulkan/diprioritaskan (namun tidak terbatas) pada lahan milik pemerintah (milik pemerintah pusat, pemerintah daerah termasuk tanah kas desa (TKD) serta milik BUMN/BUMD) yang berada di kawasan Bukit Menoreh. Namun umumnya Pemda hanya memberikan usulan lahan koordinatif, hanya Perum Perhutani yang memberikan usulan lahan otoritatif seluas 309,50 Ha. Terkait usulan lahan dari Perum Perhutani ini terdapat beberapa catatan sebagai berikut. Menurut UU No. 41 status lahan sebagai kawasan hutan yang akan dipindah alih badan otorita dengan managerial seluruhnya akan dilimpahkan kepada pengelola memiliki dua pilihan, pilihan pertama adanya tukar menukar lahan hijau dimana

Perhutani akan menghilangkan kawasan hijau disuatu wilayah dan diganti pada tempat berbeda dengan luas yang sama. Setelah suatu lahan hijau dilepaskan atau ditetapkan sebagai area pariwisata/tujuan lain maka kawasan tersebut akan dikeluarkan dari rencana teknik tahunan Perhutani. Pilihan kedua, dimana suatu lahan hijau/hutan tetap difungsikan sebagai hutan namun hanya ditambahkan tujuan pemanfaatannya. Pembangunan sarana dan prasarana ini maksimal 10% dari total luas lahan. Dengan kata lain, lahan tidak dimiliki sebagai aset BOP, melainkan melalui mekanisme kerjasama antara Perum Perhutani dan BOP Borobudur.

Pembuatan Perpres pembentukan Badan Otorita sampai saat ini masih terkendala oleh belum adanya lahan otoritatif.

Kebijakan lainnya yang menjadi koordinasi Kemenko Kemaritim adalah terkait program quick win relokasi pedagang asongan, KemenkoKemaritiman (Kedeputan Infrastruktur) telah melakukan rapat koordinasi dengan Pemprov Jateng, Pemkab Magelang, Dirjen Kebudayaan (Kemendikbud), dan PT TWCTerkait finalisasi kajian terhadap 12 lokasi yang pernah dilakukan kajiannya oleh UGM selanjutnya dapat menentukan 2 lokasi terpilih (usulan yang direkomendasikan).

24. Infrastruktur Pelabuhan Tanjung Adikarto

Pelabuhan perikanan yang dibangun oleh pemerintah salah satunya Pelabuhan Perikanan Tanjung Adi Karto yang terletak di Kabupaten Kulon Progo propinsi DI Yogyakarta, Pelabuhan Tanjung Adikarto di bangun oleh Pemda DIY, tetapi sampai saat ini pelabuhan belum berfungsi secara optimal. Permasalahan Pelabuhan Perikanan Tanjung Adikarto adalah :

- a. Terjadi pendangkalan dan penutupan muara oleh sedimentasi. Penumpukan sedimen sudah mencapai ujung pemecah gelombang.
- b. Terjadi kerusakan pada ujung pemecah gelombang dan lapis lindung sisi barat pemecah gelombang (beberapa tetrapod longsor atau turun ke bawah).
- c. Terjadi penurunan struktur pemecah gelombang.

Pemerintah DIY mengharapkan agar permasalahan Pelabuhan Tanjung Adikarto dapat secepatnya diselesaikan. Bantuan pemikiran dan teknis dari pemerintah pusat sangat diharapkan agar operasionalisasi pembangunan cepat terlaksana.

Guna mengatasi permasalahan Pelabuhan Perikanan Tanjung Adikarto maka dilakukan Rapat koordinasi antar instansi seperti dengan : Kementerian kelautan dan Perikanan, Pemda DIY, Kementerian PUPR, Pemda Kulon Progo, BPPT, Bappenas dll. Rapat koordinasi dilakukan **3 kali di Jakarta 2 kali dan sekali di DIY** tepatnya di kantor Dinas kelautan dan Perikanan DIY. Beberapa kali rapat dan koordinasi yang dilakukan dapat disimpulkan, perlu payung hukum yang

cukup kuat dalam menyelesaikan pembangunan pelabuhan Tanjung Adikarto dan memastikan bahwa KKP bersedia untuk membuat MoU dengan kementerian lainnya dalam pembangunan Pelabuhan Tanjung Adikarto.

- a. Perlu payung hukum yang cukup kuat dalam menyelesaikan pembangunan pelabuhan Tanjung Adikarto
- b. Memastikan bahwa KKP bersedia untuk membuat MoU dengan kementerian lainnya dalam pembangunan Pelabuhan Tj Adikarto
- c. Inpres No.7/2016 yang dikeluarkan 22 Agustus 2016 tentang Percepatan Pembangunan Industri Perikanan salah satu isi Inpres adalah Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat membangun sarana dan prasarana pendukung industri perikanan nasional, terutama **pelabuhan perikanan**, prasarana budidaya, penyediaan air bersih, perumahan nelayan, dan peningkatan aksesstabilitas sentra perikanan ke pusat perdagangan.

25. Infrastruktur Industri Perikanan

Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 19, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4433) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073);

Peraturan pemerintah republik Indonesia Nomor 57 tahun 2015 Tentang Sistem jaminan mutu dan keamanan hasil perikanan serta peningkatan nilai tambah Produk hasil perikanan;

Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 7 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional.

Kekuatan pembangunan sektor kelautan, khususnya untuk perikanan salah satunya, adalah sebagai salah satu produsen perikanan tangkap terbesar kedua setelah China. Apabila kekuatan potensi dapat dikembangkan dan dikelola dengan baik, maka tidak menutup kemungkinan Indonesia akan menjadi produsen perikanan tangkap terbesar di dunia. Tantangan ke depan adalah mewujudkan Indonesia sebagai salah satu ekportir terbesar di dunia, selain itu penertiban kapal-kapal ilegal yang dengan berbagai cara berusaha untuk tetap berlayar dan mencari ikan di Indonesia. Selain itu data perikanan yang masih belum tertata dengan baik, harus segera di tata dengan baik, sebab pendataan yang baik akan berdampak pada pengelolaan sumberdaya perikanan yang baik dan berkelanjutan. Pemberantasan illegal fishing juga merupakan usaha pemerintah dalam menjaga kelestarian ekosistem dan sumberdaya perikanan. Secara ekonomi *illegal fishing* banyak merugikan negara dan rakyat, hal ini karena kapal-kapal *illegal fishing* menangkap

dengan cara-cara merusak dan tidak menjaga lingkungan. Dampak *illegal fishing* diharapkan kapal-kapal asing akan mengurangi atau menghentikan pola-pola penangkapan ikan yang tidak berijin dan tidak ramah lingkungan, nelayan-nelayan nasional juga merasakan penangkapan ikan tidak terganggu lagi dengan tidak adanya nelayan-nelayan asing.

Industri pengolahan di Indonesia sampai saat ini untuk kapasitasnya masih rendah/ dibawah kapasitas produksinya kira anantara 30% - 70%. Jumlah unit pengolahan ikan (UPI) di Indonesia kurang lebih 61.603 unit, yang terdiri skala menengah besar 718 unit dan skala Kecil 60.885 unit. UPI di dominasi menengah kecil kurang lebih 98,8%. Salah satu daerah pusat industri perikanan di Bitung juga mengalami kesulitan bahan baku untuk industri. Jumlah UPI di Bitung Sulawesi Utara kurang lebih 59 Unit UPI-UPI banyak kekurangan bahan baku, sehingga sebagian ada yang melakukan impor untuk diproses lebih lanjut, pelanggaran alat tangkap ikan PERMEN KP No. 2/2015 tentang Larangan Penggunaan Alat Penangkapan Ikan Pukat Hela (Trawls) Dan Pukat Tarik (Seine Nets) Di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia juga berpengaruh terhadap pemenuhan bahan baku industri perikanan. Panjangnya dan lamanya waktu dalam pengurusan dokumen perijinan, juga harus secepatnya disederhanakan, agar nelayan dapat dengan cepat untuk melakukan penangkapan ikan, sehingga dapat memenuhi kebutuhan bahan baku bagi industri perikanan. Rumitnya perijinan penangkapan ikan juga menjadi permasalahan nelayan-nelayan di daerah, seperti Jawa Tengah.

Keberhasilan mengelola potensi sumberdaya perikanan, diperlukan sarana dan prasarana yang baik, seperti pelabuhan perikanan, kapal perikanan, dan industri pengolahan ikan serta pasar.

Ada 3 tipe kebijakan yang perlu diperkuat dalam konteks percepatan industri perikanan:

- a. Tipe kebijakan pertama (P1) adalah kebijakan perikanan yang saat ini sudah dijalankan dan perlu penguatan bahkan dukungan untuk implementasi kebijakan lebih baik lagi;
- b. Tipe kedua (P2) adalah kebijakan perikanan saat ini yang perlu direvisi tanpa mengurangi tujuan utama dari kebijakan tersebut, contoh : Transshipment;
- c. Tipe ketiga (P3) kebijakan yang belum diambil oleh pemerintah saat ini.

26. Reklamasi Pantai Utara Jakarta

Kegiatan terkait isu Reklamasi Pantai Utara Jakarta diantaranya adalah rapat koordinasi dan pembentukan tim teknis pembahasan dampak reklamasi terhadap pembangkit listrik PT. PLN (Persero) dan pipa migas yang berada disekitar lokasi reklamasi Pulau G. Masalah teknis /engineering terkait sirkulasi air pendingin

diupayakan untuk dicarikan solusinya. Sehingga operasional PLTU/PLTGU yang ada tidak mengalami masalah / terkena dampak.

KLHK sudah mengeluarkan SK Menteri No. 355 penghentian sementara untuk Pulau G. Beberapa hal yang harus dilakukan diantaranya adalah:

- a. Pengembang harus merevisi dokumen lingkungan yang sudah ada dan mengintegrasikannya dengan NCICD.
- b. Revisi perpres 58/2014, jabodetabek punjur.

27. Kawasan Ekonomi Khusus Lhokseumawe

Sesuai arahan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) pada sidang dewan KEK, bahwa dari pengalaman KEK yang sudah keluar Peraturan Pemerintah nya dan diusulkan oleh Pemerintah daerah atau Pusat tidak berjalan sebagaimana mestinya, sehingga untuk pengusulan KEK selanjutnya pengusul harus berupa Badan Usaha.

Berdasarkan arahan tersebut, maka KEK Lhokseumawe yang rencana Kementerian Perindustrian sebagai Pengusul dilakukan penyesuaian pengusulnya. Telah diadakan Rapat Koordinasi dengan Sekretariat Dewan Nasional (Sekdenas) KEK, dan disepakati Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang saat ini berada didalam kawasan calon KEK diajukan sebagai pengusul, dalam bentuk Konsorsium yang terdiri dari : PT. Pertamina (Persero), PT. Pupuk Iskandar Muda (Persero), PT. Pelindo I (Persro) dan Badan Usaha Milik Aceh (BUMA). Ketiga BUMN telah menyetujui rencana tersebut dan telah menyiapkan dokumen yang diperlukan untuk pengusulan serta telah menghadap Gubernur Aceh. Hanya saja pada bulan September 2016, Gubernur Aceh menyampaikan keinginan bahwa Pemerintah Aceh menjadi pengusul KEK bukan konsorsium BUMN dan BUMD. Salah satu dokumen yang dipersyaratkan adalah izin lingkungan dari Gubernur, dan untuk pengurusan izin lingkungan ini diperlukan dokumen AMDAL (RKL/RPL). Kemenko Maritim dan Dinas Perindustrian dan Perdagangan Aceh ditunjuk sebagai coordinator pelaksanaan kegiatan ini, dan meminta bantuan tim BPPT dalam pelaksanaan penyusunan dokumen.

Kerangka Acuan (KA) dan Sidang Teknis serta sidang Komisi Amdal di kantor Badan Lingkungan Hidup Aceh. Bulan November 2016 Dokumen Amdal dan izin lingkungan telah diterbitkan.

Rencana pengusulan KEK Lhokseumawe yang direncanakan pada Agustus 2016 mengalami kemunduran, dikarenakan adanya perubahan kebijakan Ketua Dewan Nasional KEK dan keinginan Pemerintah Aceh menjadi pengusul KEK. Keberhasilan kinerja sampai triwulan III mencapai 70% karena apabila Pemerintah Aceh menyepakati konsorsium BUMN sebagai pengusul KEK, maka pihak

konsorsium BUMN sudah menyiapkan dokumen untuk diserahkan kepada Sekdenas KEK yang kemudian akan segera mengajukan siding Dewan KEK.

Anggaran yang digunakan berupa perjalanan dinas dan konsinyering untuk tim penyusun Amdal dari BPPT, sedangkan biaya lainnya ditanggung oleh Dinas Perindag Aceh.

28. Peningkatan Kemampuan Industry Galangan Kapal

Pembangunan kapal Negara yang dimaksud adalah pembangunan kapal Negara yang dibangun oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Kementerian Perhubungan dan Kapal perikanan yang dibangun oleh KKP.

Untuk pembangunan kapal angkutan laut dan perintis, pada tahun 2016 ini ditargetkan akan diselesaikan 30 unit kapal dengan rincian 10 Kapal Perintis (8 unit tipe 750 DWT dan 500 DWT telah selesai, dan 2 unit tipe 200 DWT selesai Desember 2016), dan 20 kapal Rede (kapal penghubung) kapasitas 50 penumpang selesai Desember 2016.

Untuk pembangunan kapal Perikanan dengan target tahun 2016 sebanyak 3.450 unit, kemajuan pada triwulan ketiga ini sebagai berikut:

- a. Terjadi kemunduran tender untuk dimasukkan dalam e-katalog LKPP dari target akhir Mei 2016 baru terlaksana Juli 2016. Untuk pengadaan kapal perikanan dari hasil e-katalog baru terlaksana tahap I mulai 1 Agustus 2016 untuk kapal 3 GT sebanyak 931 unit dari 33 galangan kapal, Tahap II 10 Agustus 2016 dan tahap III 10 September 2016.
- b. Kegiatan pengadaan melalui e-katalog ini mengalami beberapa kali kemunduran, dikarenakan masalah administrasi yang belum sepenuhnya dimengerti oleh galangan kapal peserta tender, selain itu dari rencana pembangunan 3.450 unit mengalami perubahan menjadi 2.950 unit dikarenakan pemotongan/efisiensi anggaran.

Dari hasil beberapa kegiatan diatas, dapat disimpulkan capaian kinerja kegiatan ini sekitar 80%, walaupun target jumlah kapal yang dibangun berkurang dikarenakan pemotongan anggaran. Pembangunan kapal ditargetkan selesai pada tahun 2016 dapat terrealisir.

Pelaksanaan harmonisasi regulasi yang menghambat juga telah dilakukan rapat-rapat koordinasi dan FGD, dan telah mengidentifikasi permasalahan yang ada, dimana pada triwulan terakhir akan diadakan FGD antara tim pokja dengan narasumber dari beberapa Kementerian yang mengeluarkan kebijakan yang dianggap menghambat perkembangan industry Perkapalan dan ditargetkan dapat mengeluarkan bahan rekomendasi kebijakan untuk ditindaklanjuti. Capaian kinerja kegiatan ini berkisar 60%.

29. TKDN Industri Maritim

Kegiatan peningkatan TKDN Industri Maritim dikhususkan pada industri manufaktur atau komponen kapal, termasuk kapal perikanan. Pada tahun 2015 telah dibentuk tim kelompok kerja yang terdiri dari Kementerian/Lembaga, para pakar dari Universitas, asosiasi usaha dan pelaku usaha. Telah diadakan rapat-rapat koordinasi untuk mendapatkan masukan mengenai permasalahan yang terjadi di lapangan.

Salah satu permasalahan yang ada adalah kondisi perekonomian yang sedang memburuk sehingga berdampak kepada industri pelayaran dan perkapalan dan hal ini sangat mempengaruhi kondisi industri manufaktur komponen kapal, karena sedikitnya pesanan pembangunan kapal baru. Selain itu beberapa kebijakan fiscal yang menyamaratakan dengan industri lainnya seperti industri automotif seperti kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BMDTP). Kebijakan ini memberatkan pelaku usaha di industri ini, karena berbeda dengan industri otomotif yang bersifat produksi massal, industri kapal bukan industri massal melainkan sesuai pesanan pemesan dan jumlahnya pun terbatas. Hasil kajian Universitas Indonesia khususnya mengenai BMDTP ini telah dikoordinasikan dan diserahkan kepada Kementerian Keuangan.

Pembentukan Tim pokja dibuat untuk menyusun draft Perpres TKDN Industri Perkapalan ini. Dari proses kegiatan yang disebutkan diatas bisa dikatakan capaian kinerja kegiatan ini mencapai 80%, yakni dapat mengeluarkan bahan rekomendasi kebijakan untuk ditindaklanjuti ditingkat yang lebih tinggi.

30. Kongres Maritim Indonesia 2016 – Infrastruktur.

Kongres Maritim Indonesia 1 2016 Infrastruktur di laksanakan di Surabaya atas kerja sama antara Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dengan Institut Teknologi Sepuluh November Fakultas Teknik Perkapalan dengan melibatkan para pakar, stakeholder dan kementerian terkait. Kongres Maritime Indonesia 1 2016 Infrastruktur di laksanakan pada tanggal 1-3 Desember 2016. Tujuan pelaksanaan KMI 1 2016 infrastruktur adalah untuk menyusun *agenda setting* kemaritiman nasional.

KMI 2016-1 Infrastruktur adalah platform masyarakat maritim nasional lintas-lembaga untuk menyusun **Cetak biru Indonesia Poros Maritim Dunia (IPMD) 2025** dan **Peta jalan Menuju IPMD 2016-2025**. Cetak biru Indonesia Negara Maritim adalah sebuah deskripsi dimensi-dimensi utama negara maritim beserta target-target kinerja kemaritiman yang ingin dicapai pada tahun 2025. Sedangkan peta jalan adalah rangkaian hasil-hasil kerja utama yang perlu disediakan masyarakat maritim dalam ruang dan waktu untuk mencapai target-target dalam

Cetak biru tsb. KMI 2016 merupakan upaya awal untuk melakukan *maritime main streaming* dalam wacana publik, perencanaan pembangunan dan kebijakan publik di Indonesia.

Sidang-sidang Kongres akan dibagi menjadi beberapa sidang-sidang komisi sebagai berikut :

- a. Komisi Pembelajaran, pertumbuhan institusi dan sistem maritim.
- b. Komisi Proses Pemerintahan Maritim.
- c. Komisi Pelanggan Maritim.
- d. Komisi Ekonomi, Lingkungan dan Kedaulatan Maritim.

Setiap komisi terdiri dari sektor ekonomi dan keuangan; perindustrian dan perdagangan; perikanan dan Pariwisata; ESDM dan perhubungan; pendidikan, kebudayaan dan riset; pertahanan dan keamanan.

Dalam perjalanan pelaksanaan kongres KMI 1 2016 berkembang beberapa pola pikir (perspektif) untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros maritime Dunia sebagai berikut:

a. Perspektif 1.

Membangun sumberdaya manusia kemaritiman dalam jumlah yang memadai, mutu yang unggul dan sebaran yang merata

b. Perspektif 2.

Menguatkan kapasitas pembiayaan dan mempercepat penyediaan infrastruktur maritime yang handal dan merata

c. Perspektif 3.

Menyelenggarakan Pemerintahan Negara di Laut yang efektif dan mampu menjamin keselamatan Pelayaran, Harta Benda, Keamanan, dan ketertiban serta Pertahanan laut nasional maupun Internasional

d. Perspektif 4

Menjaga dan memanfaatkan Sumber daya Maritim secara berkelanjutan

e. Perspektif 5.

Membangun masyarakat Maritim bagi seluruh Rakyat Indonesia yang kuat demi Kedaulatan dan Kemandirian serta Pemerataan Kesejahteraan Bangsa



Gambar Kongres maritime Indonesia I

2.4 Memperkuat Jatidiri sebagai Bangsa Bahari yang Maju, Berkarakter dan Berbudaya Nusantara

Pada tahun 2016 Deputi Bidang Koordinasi Ilmu pengetahuan dan Teknologi dan Budaya Maritim Koordinator Bidang Kemaritiman telah melaksanakan beberapa kegiatan dalam rangka mengkoordinasikan dan mensinkronisasikan kegiatan dalam rangka memperkuat jatidiri sebagai bangsa bahari yang maju , berkaarakter dan berbudaya nusantara. Kegiatan itu meliputi:

1. Ekspedisi Maritim Gerhana Matahari Total

Indonesia adalah satu-satunya negara yang dilintasi gerhana matahari total pada tanggal 9 Maret 2016. Terkait dengan peristiwa tersebut Kementerian Koordinator Bidang kemaritiman melalui Deputi SDM, Iptek dan Budaya Maritim menyelenggarakan Ekspedisi Maritim Gerhana Matahari Total (Ekspedisi GMT) untuk melakukan pengamatan dari tengah laut sekaligus mendorong kecintaan para pemuda terhadap Negara maritim. Ekspedisi GMT ditujukan agar masyarakat, pelajar khususnya, mencintai maritim dan memiliki wawasan yang luas mengenai kemaritiman.



Pengamatan dari kapal memang dilakukan untuk menghindari awan yang diprediksi akan menjadi ganjalan para pemburu gerhana ini. Lokasi yang dipilih adalah di Belitung. Belitung dipilih juga oleh para ahli dari BMKG dan Astronomi

ITB. Lokasi di perairan utara Belitung, antara Pantai Lengkuas dan Tanjung Kelayang adalah yang dianggap paling sesuai untuk kegiatan ini. Dalam rangkaian ekspedisi di atas Kapal KM. Kelud juga dilakukan berbagai workshop mengenai *Safety procedure*, Gerhana Matahari Total, *Interpersonal Skill*, *Photography* dan berbagai acara hiburan dan shipping tour.

Peserta ekspedisi ekspedisi GMT 2016 maritim diikuti oleh lebih dari 1100 peserta yang terdiri dari pelajar dan mahasiswa berjumlah 515 sedangkan peserta umum sebanyak 600 orang. Lokasi pelaksanaan Dimulai dari pelabuhan Tanjung priok, dilanjutkan dengan perjalanan berlayar dengan menggunakan KM. Kelud milik Pelni tujuan ke Belitung (bersandar di pelabuhan Tanjung Batu), dilanjutkan dengan singgah di Pantai Laskar Pelangi di Tanjung Tinggi dan kembali ke Pelabuhan Tanjung Batu untuk melanjutkan perjalanan kembali ke Jakarta (Pelabuhan Tanjung Priok)



Gambar Ekspedisi Gerhana Matahari Total

Ekspedisi GMT dilaksanakan selama 3 hari, yaitu pada tanggal 8-10 Maret 2016. Kegiatan diawali dengan pembukaan dan pelepasan pemberangkatan KM. Kelud oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Bpk Rizal Ramli. Selama dalam perjalanan, pergi dan pulang menuju lokasi juga diisi dengan berbagai Workshop seperti pengetahuan tentang gerhana, fotografi, interpersonal technic, dan juga penyelenggaraan diskusi tentang kemaritiman



Gambar Kegiatan dalam kapal selama GMT



Gambar Kegiatan pengamatan GMT

2. Maritim Untuk Anak Indonesia

Deputi Bidang SDM, IPTEK dan Budaya Maritim, Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Asosiasi Mitra Bahari Indonesia (AMBIN) menyelenggarakan Program Pengenalan Wawasan Kemaritiman untuk Anak Indonesia (PPWK-AI). Program ini telah dilaksanakan di kota, Surabaya, Jakarta, Batam, Padang dan Labuan Bajo.

Peserta kegiatan ini adalah anak-anak



SD di masing-masing lokasi sebanyak 50 sampai dengan 300 orang, beserta tamu undangan. Secara garis besar tujuan kegiatan ini adalah memperkenalkan sejak dini kepada anak-anak tentang bangsa pelaut, kemaritiman dan negara kemaritiman.

Dalam acara Program Pengenalan Wawasan Kemaritiman untuk Anak Indonesia (PPWK-AI) juga disampaikan modul mengenai Pengenalan Wawasan Kemaritiman bagi Anak-anak Indonesia. Secara garis besar modul tersebut berisi tentang: (1). Mengapa bangsa Indonesia disebut “bangsa pelaut”?; (2). Apa artinya “maritim” dan “kemaritiman”?; (3). Mengapa negara Indonesia disebut “negara maritim”?; (4). Apa saja “kerajaan- kerajaan maritim” yang pernah ada di Nusantara?; (5). Bagaimana Indonesia bisa menjadi “negara maritim” yang kuat di dunia?; (6). Biota laut dan pemanfaatannya; (7). Konservasi ekosistem pesisir dan laut; dan (8). Nilai ekonomi kelautan.

Materi dalam modul tersebut disampaikan oleh tim pengajar yang berasal dari AMBIN, dalam kegiatan tersebut anak-anak diberikan materi mengasyikkan sehingga mereka paham dan mengerti bahwa Indonesia adalah negara Maritim. Dalam beberapa kesempatan juga dilakukan kunjungan lapangan untuk mengamati dan melihat langsung mengenai ekosistem laut diantaranya mangrove, lamun dan terumbu karang beserta biota laut lainnya. Diharapkan dengan pengamatan langsung anak-anak lebih mengetahui dan memahami keindahan ekosistem-ekosistem yang ada di laut dan sekitarnya. Sehingga dengan demikian mereka secara sadar akan mencintai dan menjaga laut Indonesia.



3. Literasi Maritim

Literasi maritime merupakan salah satu upaya memperkenalkan kemaritiman kepada para siswa, sekolah, serta generasi muda pada umumnya. Kegiatan ini dilaksanakan dari tanggal 5 Oktober sampai tanggal 8 di Ancol dan Kepulauan Seribu. Kegiatan dimaksudkan untuk menumbuhkan kembali jiwa dan semangat sebagai bangsa bahari yang bertekad menuju kejayaan sebagai bangsa maritim.

Kegiatan Literasi Maritim juga diselenggarakan bagi perwakilan guru SMA, dengan tujuan untuk menambah pemahaman tentang cakupan wawasan kemaritiman yang selanjutnya ilmu dan pemahaman kemaritiman ini dapat diteruskan kepada siswa dan rekan-rekan guru lainnya. Dengan demikian pemahaman konsep pembangunan kemaritiman akan sama secara lokal, nasional dan global.

Cakupan materi yang diberikan terdiri dari lima modul, yaitu Bumi dan Benua Maritim Indonesia; Dinamika Laut dan Pengaruhnya Terhadap Daratan, Cuaca dan Iklim; Pengaruh Laut terhadap Makhluk Hidup serta Saling Ketergantungan Laut dengan Manusia; Keanekaragaman Hayati Laut dan Ekosistem Laut; dan Industri Maritim untuk Kesejahteraan Bangsa. Seluruh materi tersebut terangkum dalam satu buku berjudul “Literasi Maritim” yang dicetak oleh IPB-Press.

Kegiatan ini juga dihadiri oleh Kepala Pusat Kurikulum Kementerian Diknas dengan tujuan untuk menyampaikan agar kurikulum yang saat ini diberlakukan di SMA perlu mendapat tambahan untuk bidang kemaritiman yang disesuaikan dengan kondisi lokal daerah setempat.

4. Pengembangan Kurikulum Muatan Kemaritiman Dalam Kurikulum Jenjang Pendidikan PAUD, SD, SMP, SMA/SMK

Deputi Bidang SDM, IPTEK dan Budaya Maritim bekerja sama dengan Pusat Kurikulum dan Perbukuan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan telah mengembangkan kurikulum khas muatan kemaritiman untuk tingkat pendidikan mulai PAUD, SD, SMP dan SMA/SMK-Non Kemaritiman. Hal ini sebagai upaya terobosan untuk menanamkan nilai-nilai budaya, pengetahuan dan keterampilan kemaritiman kepada generasi muda secara komprehensif, terstruktur dan berkelanjutan.

Penyusunan Kurikulum Kemaritiman dilakukan sebagai bagian dari upaya diversifikasi kurikulum yang sedang dikembangkan oleh Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan dengan memasukan lebih banyak muatan khas keilmuan dan keterampilan kemaritiman dalam proses pendidikan dalam rangka membangun dan menyiapkan sumberdaya manusia kemaritiman Indonesia yang unggul dan berdaya saing. Pengembangan dan penerapan kurikulum muatan kemaritiman sangat diperlukan sebagai bagian dari revolusi mental bangsa Indonesia yang masih melihat bidang kemaritiman secara sempit. Visi Pemerintah Jokowi-JK yang telah menempatkan maritim sebagai sentral pembangunan Indonesia masa depan perlu didukung dengan penyiapan sumberdaya manusia yang mumpuni dan berkarakter serta memahami budaya maritim.

Melalui serangkaian pertemuan, workshop dan pembahasan oleh Tim Perumus yang terdiri dari berbagai Kementerian/Lembaga, akademisi dan praktisi, saat ini telah tersusun Draft Kurikulum Kemaritiman yang diharapkan dapat segera di-*launching*

secara resmi untuk selanjutnya dapat diadopsi dan diterapkan baik sebagai mata pelajaran tersendiri, terintegrasi kedalam mata pelajaran yang sudah ada, serta sebagai muatan lokal.

Kurikulum kemaritiman yang disusun memiliki karakteristik sebagai berikut: dimulai **sejak usia dini, berlaku secara nasional** di seluruh daerah di wilayah Indonesia, **bersifat konstruktif** karena membangun rasa percaya diri dan kemampuan pada peserta didik termasuk di daerah terdepan, terluar dan tertinggal (3T) untuk mengelola potensi kemaritiman di daerahnya, **kekhasan rakyat Nusantara** karena didasarkan pada ideologi Pancasila serta sejarah dan budaya Indonesia sebagai bangsa maritim, serta **bersifat inovatif dan berwawasan lingkungan** karena mengembangkan sikap, pengetahuan, dan keterampilan peserta didik dalam pengelolaan potensi kemaritiman berbasis inovasi, ilmu pengetahuan dan teknologi yang ramah lingkungan melalui pembelajaran yang aktif, kreatif, dan menyenangkan serta bermakna bagi peserta didik.

5. Ekspedisi Nusantara Jaya 2016 (Pelayaran dengan 34 Kapal Perintis)

Ekspedisi Nusantara Jaya 2016 yang diselenggarakan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman bekerjasama dengan Kementerian Perhubungan dengan menggunakan kapal-kapal perintis. Kegiatan bertujuan meningkatkan wawasan kemaritiman untuk generasi muda serta penguatan konektivitas di pulau-pulau terdepan, terpencil dan wilayah perbatasan, melalui peningkatan akses terhadap kebutuhan bahan pokok sehari-hari, fasilitas kesehatan, fasilitas pendidikan, sarana dan prasarana, serta percepatan pembangunan di wilayah pulau-pulau dan perbatasan.

Ekspedisi nusantara jaya 2016 dengan menggunakan kapal perintis dilaksanakan pada bulan September – Desember 2016 dengan menggunakan 36 kapal perintis di 24 Provinsi Indonesia. Kegiatan ENJ ini telah memberangkatkan 1000 peserta yang terdiri dari perwakilan mahasiswa di 28 Universitas di indonesia dan pemuda yang telah mendaftarkan dirinya dan dinyatakan lulus seleksi oleh panitia pusat. Para peserta berlayar dengan durasi 10-15 hari sesuai dengan wilayah keberangkatannya.



Gambar Dokumentasi Ekspedisi Nusantara Jaya

Kegiatan Ekspedisi Nusantara Jaya dengan menggunakan kapal perintis meliputi:

1. Optimalisasi akses kapal-kapal perintis dengan pulau-pulau terluar dan terpencil;
2. Mobilisasi berbagai bahan kontak dari pemerintah, BUMN, Ormas, dan swasta kepada pemerintah daerah atau masyarakat di pulau-pulau terluar, terpencil dan di wilayah perbatasan;
3. Penyediaan pelatihan keterampilan, penguatan wawasan kebangsaan dan jiwa bela negara bagi generasi muda selama pelayaran dan di lokasi penyelenggaraan;
4. Menyelenggarakan kegiatan pengo-batan, penyuluhan dan hiburan oleh Kementerian/ Lembaga dan Organisasi Sosial lainnya;
5. Menyediakan pasar murah yang menjual kebutuhan sehari-hari dengan harga lebih terjangkau/murah yg dilakukan para Pedagang Keliling / BUMN;
6. Penukaran uang yang sudah tidak layak edar oleh Bank Indonesia.



6. Perjanjian Kerjasama dengan World Maritime University untuk Kerjasama Pendidikan Kemaritiman bagi Pelajar Indonesia

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, yang diwakili oleh Sekretaris Kemenko Kemaritiman Asep D. Muhammad melakukan penandatanganan nota kesepahaman dengan *World Maritime University* (WMU) di Malmö, Swedia. Dalam penandatanganan ini WMU diwakili oleh Dr. Cleopatra Doumbia-Henry, Presiden *World Maritime University*.

Tujuan dari MoU ini untuk lebih meningkatkan kerjasama antara Indonesia dengan WMU dalam bidang peningkatan kapasitas SDM melalui pendidikan formal bidang kemaritiman di WMU di Malmö, maupun melalui pendidikan dan pelatihan yang sifatnya 'tailor-made' sebagai upaya untuk mempercepat penyiapan sumber daya manusia kemaritiman yg memiliki kompetensi dan skill yang berstandar internasional.

WMU adalah universitas dibawah IMO (*International Maritime Organisation*). IMO yang berpusat di London, Inggris memiliki 171 negara anggota. Dalam perkembangannya IMO membangun institusi pendidikan kemaritiman *World Maritime University*. Pada kesempatan yang sama, Deputy Bidang SDM, IPTEK dan Budaya Maritim Safri Burhanuddin memberikan kuliah umum bertema *Indonesia National Ocean Policy* kepada 160 mahasiswa WMU. Kuliah umum ini berlangsung di Auditorium Sasakawa, WMU.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman menjalankan fungsi koordinasi dengan Kementerian terkait seperti Kementerian Pendidikan Nasional dan Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk mendorong pendidikan dan pelatihan bidang maritim agar berstandar internasional. Melalui penguatan sertifikasi keahlian yang diakui secara global.

Dengan telah ditandatanganinya Nota Kesepahaman Bidang Pendidikan dan Pelatihan Sumber Daya Maritim antara Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dengan *World Maritime University* proses peningkatan kualitas sumber daya manusia khususnya bidang maritim selanjutnya dapat segera direalisasikan.



7. Implementasi Energi Baru Terbarukan (EBT) Laut

Dalam pengembangan IPTEK mengenai Energi Baru Terbarukan, Kemenko Kemaritiman menjalin kerja sama Pokja mengenai pengembangan industri energi laut nasional. Dalam RPJM target energi arus laut 1 mega watt, yang secara komersial yang bekerja sama dengan Pertamina dan Pelindo. Teknologi ini diharapkan juga dapat diaplikasikan di pulau-pulau terpencil. Kebijakan pemerintah pada COP ke 21 mengenai kebijakan energi nasional dengan Peraturan Pemerintah (PP) nomor 79 tahun 2014 mengenai Energi Baru Terbarukan untuk mencapai target 17% penggunaan energi nasional.

Visi dari program ini adalah penguasaan teknologi energi laut sebagai salah satu EBT yang potensial dalam rangka mendukung upaya peningkatan ketahanan energi nasional. Misi dari program ini adalah mengembangkan teknologi energi yang secara teknis dan ekonomis layak untuk memanfaatkan potensi energi laut yang potensial di Indonesia. Tujuan dari program ini adalah mengembangkan pilot project energi laut dalam rangka mengembangkan kemampuan industri energi laut di Indonesia, mengembangkan pilot project energi laut sebagai landasan untuk melakukan evaluasi sistem dan optimalisasi koneksi serta kompatibilitas dengan sistem jaringan listrik yang ada dan mempelajari dampak lingkungan dari fasilitas.

Energi laut memang masih sangat kecil dalam menghasilkan listrik, sekitar 25, 50 sampai 100 kilo watt, namun hal ini merupakan investasi yang penting. Jenis energi laut diantaranya adalah gelombang, arus dan suhu. Energi Arus Pasang Surut dan Ocean Thermal Energy Conversion (OTEC). OTEC memang mahal namun jika dikombinasikan dengan Indisutri Laut Dalam (Deep Sea Water (DSW). ESDM akan membangun pembangkit listrik arus pasang surut di Larantuka NTT. Dalam pembangunan teknologi ini, diharapkan sebagian besar bersifat komponen lokal, keberlanjutan dan tidak mangkrak.

Berdasarkan hasil rapat pada tanggal 13 April 2016 dapat disampaikan beberapa point penting sebagai berikut:

- a. Fokus pada rencana pengembangan energi arus laut.
- b. Usulkan pertemuan road map Nasional menuju 1 mega watt.
- c. Menyetujui pengembangan OTEC untuk Morotai dan Lombok.

Untuk pembangkit listrik tenaga gelombang laut telah dilakukan pengembangan dan kerja sama dengan universitas maritim yang ada di Riau. Model prototipe skala kecil kemudian uji laboratorium dibawah 100 kw jangka pendek, kemudian uji model 100 kw-2 MW jangka panjang kemudian dilakukan pengembangan 5-10 tahun jangka panjang. energi laut (erosi, distribusi sedimen dll) dan juga dampak social energi laut.

8. Pengembangan Klaster Ekonomi Maritim di Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil / Terdepan Melalui: Pembangunan PLT Hibrid.

Pengembangan kawasan industri OTEC dan Deep Sea Water (DSW) akan dibangun di Morotai di pantai timur dan pantai barat Morotai. Dalam mencapai target pengembangan kawasan ini diharapkan tidak mengganggu air tanah dan menarik investor Taiwan dan Jepang, serta memanfaatkan teknologi air laut dalam (DSW). Air laut dalam dikembangkan karena kaya akan mineral.

Rencana pemanfaatan DSW yang potensial adalah di Morotai Utara, Timur dan Selatan yang berpotensi. Sementara OTEC paling berpotensi di Morotai Timur karena jaraknya sangat dekat. Permasalahan pengembangan adalah: listrik yang terbatas, sumber daya manusia yang belum siap, investasi belum siap, lahan belum siap, dan kebijakan investasi.



Morotai masuk ke dalam 10 destinasi wisata utama yang akan dikembangkan pemerintah. Apabila sudah jadi nanti dan infrastruktur telah memadai maka akan bisa menarik wisatawan. Masalah yang paling utama adalah akses, penerbangan terbatas dan perlu ada badan otorita.

9. Implementasi Teknologi Marine Debris

Dampak sampah plastik tidak hanya dari segi estetika namun juga menimbulkan berbagai macam permasalahan di pesisir dan lautan. Sebagai contoh dampak sampah plastik di laut ialah pada kegiatan perkapalan. Sampah plastik tersebut dapat tersangkut atau terlilit pada baling-baling kapal laut. Selain itu, sampah plastik yang tersangkut dapat pula menyebabkan proses pengambilan air laut ke kapal (*watersea-intake*) dan evaporator kapal menjadi terhambat. Sementara dampak terhadap biota laut seperti matinya penyu, mamalia laut dan burung-burung laut juga bisa akibat menelan material-material plastik.

Jumlah partikel plastik yang meningkat dan sebarannya yang meluas di lautan telah banyak mengundang perhatian dunia, dan meskipun sifatnya lambat tapi jika material ini ditelan oleh organisme laut dapat berdampak pada berkurangnya kadar nutrisi dari makanan yang dikonsumsi oleh organisme laut. Hal ini dapat mengakibatkan pertumbuhan hewan menjadi terhambat. Selain itu, bahan-bahan beracun yang terdapat pada plastik dapat menyebabkan kematian atau gangguan reproduksi pada ikan, kerang dan organisme laut lain yang berada pada lingkungan tersebut. Melihat begitu besarnya dampak dari potensi sampah plastik dalam penurunan populasi ikan dan organisme-organisme laut serta dampak lainnya pada aktivitas nelayan, perkapalan, penyelaman dan pertambakan, maka tidaklah berlebihan jika berbagai bentuk program pencegahan pencemaran sampah plastik melalui kampanye dan aksi penanggulangan dan pembersihan lingkungan termasuk pantai makin digalakkan oleh pemerintah dan masyarakat.

Dalam rangka mengkoordinasikan program pemantauan dan pengendalian sampah laut di Indonesia, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dalam hal ini Asisten Deputi Pendayagunaan Iptek mengadakan kegiatan *Forum Group Discussion* (FGD) yang bertujuan:

- a. Menghimpun data dan informasi mengenai sumber-sumber sampah di laut dan dampak yang ditimbulkan baik secara ekologis atau ekonomi dan langsung atau tidak langsung yang mengancam ekosistem laut dan kehidupan manusia.
- b. Menjembatani kesenjangan antara ketersediaan data ilmiah (riset) dengan informasi yang dibutuhkan untuk solusi pengelolaan sampah laut (*marine debris*) melalui penerapan teknologi ramah lingkungan.
- c. Kegiatan FGD pemantauan dan pengendalian sampah laut saat ini mendapatkan dukungan dari beberapa Kementerian dan Lembaga terkait seperti:
 - Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan akan memasukkan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman ke dalam SK Pokja pengelolaan sampah.
 - NGO *Indonesia Waste Platform* membantu mengenai program sampah laut.
 - Asosiasi Pemuda Maritim Indonesia membantu mengenai masalah sumber daya manusia terkait penanganan sampah laut
 - Gerakan Budaya Bersih Senyum membantu mengenai masalah sumber daya manusia mengenai penanganan sampah laut bersama Asosiasi Pemuda Maritim Indonesia.

Beberapa langkah aksi yang direkomendasikan dalam kegiatan ini salah satunya dengan melakukan kolaborasi dengan sinergi program dan inisiatif pada setiap pemangku kepentingan yang terlibat seperti pemerintah (nasional, provinsi dan kabupaten), lembaga internasional (UNEP/UNDP), Perusahaan/Industri,

Perguruan/Lembaga Pendidikan, LSM Indonesia dan internasional, Komunitas & Pemimpin Agama, masyarakat dan media.

10. Pengendalian Budidaya Perikanan dan Daya Dukung Lingkungan Hidup

Sebagai tindak lanjut Rakor Persiapan Badan Otorita Pariwisata Danau Toba, Deputi Bidang Koordinasi SDM, Iptek dan Budaya Maritim menindaklanjuti dengan melakukan survei gabungan antara tim Kemenko Bidang Kemaritiman dari Deputi 3 dan Deputi 4 bersama BPPT dan Puslitbang Limnologi LIPI pada tanggal 28 Februari - 2 Maret 2016 untuk mendapatkan data kualitas air, sedimen dan identifikasi visual jaring apung di perairan Danau Toba. Selain itu Tim LIPI juga melakukan survei air dan sedimen (terapung dan dasar) di perairan Danau Toba bagian utara (Haranggaol dan sekitarnya) dan tengah (Parapat) dimana budidaya perikanan intensif dilakukan. Sedangkan tim BPPT dan Maritim secara visual telah mengidentifikasi lokasi KJA dan arus permukaan di perairan Danau Toba bagian Selatan (Balige).



Gambar : Rute lokasi survei tim Kemenko Bidang Kemaritiman dan BPPT

Berdasarkan hasil survey didapatkan bahwa secara umum kualitas perairan di Haranggaol sudah menurun dan tata letak KJA tidak beraturan. Dari hasil koordinasi dengan pemerintah lokal di Haranggaol dan wawancara dengan masyarakat setempat diperoleh keterangan bahwa KJA di bagian utara Danau Toba sangat padat, dan kerap mengalami masalah. Kualitas air semakin menurun sehingga dari segi estetika menjadi berkurang. Hal ini berbeda dengan KJA yang dikelola oleh

perusahaan yang pada umumnya lebih teratur dan menggunakan sistem pemeliharaan yang lebih baik dan pemantauan yang reguler.

Karena kualitas lingkungan yang makin menurun menyebabkan sebagian dari masyarakat sudah ada yang beralih dari yang dulunya bekerja di KJA menjadi pengusaha pertanian seperti petani bawang merah. Berdasarkan pemantauan visual dan pengukuran arus, daerah selatan Danau Toba (Balige dsk) relatif kondusif untuk perikanan. Namun berdasarkan wawancara dengan masyarakat setempat, mereka bersikap retensif apabila daerah mereka dijadikan area KJA.

11. Taman Terumbu Karang Indonesia (Indonesia Coral Reef Garden-ICRG)

Sebagai koordinator dari CTI-CFF, Kemenko Maritim berinisiatif untuk mengembangkan Kepulauan Seribu menjadi taman terumbu karang Indonesia serta didorong untuk menjadi pusat riset terumbu karang berskala internasional. ICRG akan dibangun di wilayah utara Pulau



Harapan dengan area seluas 10.000 hektar dimana 1000 hektar akan dikelola pemerintah dan 9000 hektar dikelola pihak swasta. Dari 1000 hektar luas area ini dimana tahap 1 akan dikelola oleh Kemenko Bidang Kemaritiman dan tahap 2 akan diteruskan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan. Hal ini juga untuk mendukung Kepulauan Seribu sebagai salah satu dari sepuluh KSPN.

Kunjungan lapangan dilakukan tanggal 27-28 Oktober 2016 di Kepulauan Seribu oleh tim dari Kemenko Kemaritiman didampingi aparat pemerintah daerah Kepulauan Seribu untuk melihat secara langsung kondisi existing beberapa lokasi yang sesuai untuk pengembangan coral garden. Pulau yang dikunjungi diantaranya Pulau Panjang Besar, Pulau Panjang Kecil, Pulau Harapan, Pulau Kotok dan Pulau Tidung.

- a. Perkembangan dan dukungan sumber daya yang diperoleh dari kegiatan kunjungan lapang di Kepulauan Seribu ini telah mendapatkan dukungan dari beberapa Kementerian dan Lembaga terkait seperti:
- b. Pemerintah kabupaten Kepulauan Seribu siap mendukung dengan memberdayakan masyarakat untuk program Indonesia Coral Reef Garden (ICRG) dan Pusat Riset Terumbu Karang.

- c. Pemerintah Provinsi dalam hal ini Suku Dinas Kelautan dan Pertanian dan Ketahanan Pangan siap memberi izin lokasi Indonesia Coral Reef Garden (ICRG) dan Pusat Riset Terumbu Karang.
- d. Masyarakat lokal Kepulauan Seribu dan Terangi siap membantu dalam hal kelembagaan dan teknik transplantasi karang.

Beberapa lokasi yang direkomendasikan untuk pengembangan ICRG antara lain:

- a. Pulau Panjang Besar namun masih belum *Clean and Clear* tentang status kepemilikan lahan. Kondisi ekosistem terumbu karang ini sudah rusak sehingga diharapkan program *Indonesia Coral Reef Garden* (ICRG) bisa merestorasi pulau ini.
- b. Pulau Harapan sangat padat penduduknya dan terdapat banyak sekali aktivitas keramba jaring apung namun masih pertumbuhan karang hasil transplantasi masih sangat baik.
- c. Pulau Kotok dimana pulau cocok sebagai lokasi ini sebagai lokasi Pusat Riset Terumbu Karang karena pulau ini juga bisa dijadikan sarana edukasi karena terdapat konservasi elang bondol sebagai spesies asli dari Kota DKI Jakarta.
- d. Pulau Pramuka sesuai untuk lokasi *Indonesia Coral Reef Garden* (ICRG) karena masyarakatnya sangat peduli terhadap transplantasi karang.
- e. Pulau Tidung kecil juga direkomendasikan sebagai lokasi Pusat Riset Terumbu Karang karena pulau ini terdapat museum rangka paus sperma.
- f. Pulau Tidung Besar sesuai dijadikan *Indonesia Coral Reef Garden* (ICRG) karena sirkulasi hidrodinamika sangat mendukung untuk kegiatan transplantasi.

12. Sailing Camp 2016

Karakter bangsa bahari dapat dibangun dan diperkuat melalui pengembangan seni, budaya dan olahraga bahari, termasuk melalui pendidikan atau pengenalan olahraga maritim bagi pemuda/pemudi atau usia dini. Pada tahun 2016 upaya memperkuat koordinasi dengan Kementerian/Lembaga, pemerintah daerah dan swasta, stakeholders untuk bergerak dan membangun simpul-simpul pengembangan karakter bangsa bahari dan peningkatan wawasan maritim di beberapa daerah antara lain Padang, Jakarta, Surabaya, Makasar, dan Ambon. Simpul-simpul tersebut merupakan pilot program, yang menjadi pusat-pusat pendidikan dan pelatihan serta peningkatan wawasan untuk pembangunan karakter bangsa bahari, pengenalan dan peningkatan prestasi olahraga maritim melalui program *Sailing Camp*;

Disamping itu, *Sailing Camp* juga dimaksudkan sebagai media peningkatan wawasan, nilai-nilai karakter bahari dan meningkatkan semangat jiwa bahari generasi muda.

Sailing Camp adalah salah satu program yang didesain untuk memperkenalkan, mengembangkan dan mendukung peningkatan prestasi olahraga bahari kepada pemuda/pemudi dan para calon/bibit muda atlet nasional. Disamping itu, *Sailing Camp* juga dimaksudkan sebagai media untuk peningkatan wawasan, semangat dan jiwa bahari kepada generasi muda.

Terkait dengan proses rekrutmen calon peserta harus sesuai batasan umur yang ditentukan (9 – 14 tahun) mengacu pada lokasi penyelenggaraan *Sailing Camp* yaitu Jakarta, Surabaya, Makassar, Padang dan Ambon. Dimasing-masing lokasi tersebut telah berdiri pengurus PORLASI Provinsi, maka dengan demikian pelaksana event sailing camp dimasing-masing lokasi akan menjadi tanggung jawab PB PORLASI bersama dengan Peng Provinsi setempat.

Sebagai tenaga pelatih/fasilitator untuk kegiatan *Sailing Camp* tersebut diupayakan melalui Pengurus Provinsi PORLASI dan PB PORLASI dapat menyiapkan 4 (empat) tenaga pelatih asal Pengurus Provinsi DKI Jakarta, Pengurus Provinsi Jawa Timur, Pengurus Provinsi Sumatera Barat, Pengurus Provinsi Sulawesi Selatan dan Pengurus Provinsi Maluku dan 2 (dua) tenaga pelatih dari PB PORLASI, dan penugasan tenaga bantu operasional dari TNI Angkatan Laut serta anggota PORLASI dari setiap daerah tempat diselenggarakannya *Sailing Camp*.



Gambar ...Peserta Sailing Camp 2016

Ditargetkan 100 peserta pelatihan di masing-masing 5 lokasi untuk 2 kali pelatihan per tahun, sehingga diharapkan sejumlah 1000 peserta per tahun dapat mengikuti Sailing Camp. Direncanakan setiap lokasi menghasilkan 10 – bibit/calon untuk proyeksi atlet nasional dan internasional yang selanjutnya dibina lebih lanjut oleh Kemenpora. Sebagai infrastruktur vital sailing camp, dibutuhkan minimal 30 (tiga puluh) unit perahu layar per lokasi, sehingga diharapkan pengadaan perahu layar untuk 5 lokasi sejumlah kurang lebih 150 (seratus lima puluh) unit, dengan spesifikasi teknis yang direkomendasikan oleh Pengurus Besar Persatuan Olahraga Layar Seluruh Indonesia/PB PORLASI

Dengan berbagai pertimbangan antara lain ketersediaan sarana penunjang untuk pelaksanaan pelatihan serta terjadi pemotongan anggaran secara Nasional pada Tahun 2016 maka rencana semula pelaksanaan sailing camp dilakukan di 5 lokasi akhirnya hanya bisa dilakukan di satu lokasi yaitu di Tanjung Pasir Tangerang Banteng pada tanggal 5 -7 Desember 2016

13. Ekspedisi “Spirit of Majapahit 2016”



Sebagai bagian dari misi untuk mengangkat dan melestarikan nilai-nilai sejarah dan budaya maritim, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI bekerjasama dengan Kementerian Pariwisata, Japan Admiration Community dan Takushoku University mengkoordinasikan persiapan dan

pelaksanaan Ekspedisi *Spirit of Majapahit* 2016. Dengan latar belakang kejayaan kerajaan maritim Majapahit dan pelestarian nilai-nilai sejarah dan budaya abad lampau, maka pembuatan replika kapal Majapahit (yang diberi nama *Spirit of Majapahit*) dalam rangka napak tilas pelayaran Majapahit ke Jepang.

Pada tahap persiapan, dilakukan seminar yang difasilitasi oleh Kementerian Pariwisata RI yang melibatkan para ahli sejarah dan perkapalan dari Jerman, Belanda, Perancis, Jepang serta dari Indonesia seperti Institut Teknologi Surabaya, Universitas Hasanuddin, Universitas Sumatera Utara, Universitas Indonesia. Dalam seminar disepakati desain kapal yang sesuai dengan tipe kapal Majapahit yaitu dengan kapal bercadik panjang 100 m, di lambung terdapat lobang untuk dayung – tipe yang sama pada saat kapal Majapahit masuk ke kali Brantas menuju ke Trowulan.

Ekspedisi *Spirit of Majapahit* melaksanakan misi diantaranya (i) napak tilas pelayaran Majapahit ke Jepang pada awal bulan Mei-Juli 2016 dengan rute Jakarta-Pontianak-Brunei Darussalam-Manila-Jepang, (ii) menjadikan kapal layar *Spirit of Majapahit* sebagai simbol dari semangat maritim Majapahit dan menjadi monumen di Jepang dan (iii) sebagai perwujudan kerjasama budaya Indonesia-Jepang. Pada saat Kapal Spirit of Majapahit tiba di Jepang, diselenggarakan festival rempah-rempah dan festival keris sebagai bagian dari ekspedisi ini. Disamping itu akan dibuat museum baru Kapal Majapahit di Jepang dengan bantuan fasilitasi Kedutaan Besar Indonesia di Jepang.



14. Peningkatan Kapasitas Masyarakat Mendukung KSPN (Peremberdayaan Masyarakat Danau Toba)

Dalam rangka meningkatkan kapasitas masyarakat Danau Toba sebagai salah satu Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) telah dilakukan penandatanganan MoU antara Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dengan Universitas Negeri Medan, Universitas Sumatera Utara dan Institut Teknologi DEL dilaksanakan pada tanggal 19 Agustus 2016 di Kampus IT Del, Laguboti, Kab Toba Samosir.

Penandatanganan MoU ini bertujuan untuk mendorong percepatan pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba melalui program yang bersifat *soft infrastructure*, meningkatkan kapasitas masyarakat di kawasan Danau Toba dalam pengelolaan pariwisata, dan mensinergikan kegiatan instansi terkait termasuk pihak universitas dan pemerintah daerah dalam upaya peningkatan kapasitas masyarakat.

Beberapa kegiatan yang telah dilaksanakan sepanjang tahun 2016 adalah sebagai berikut:

- a. Workshop Program dan Strategi Penguatan Kapasitas Masyarakat di Kawasan Danau Toba pada tanggal 19 Agustus 2016 di Kampus IT Del, Kab Toba Samosir. Para stakeholders dan undangan yang terdiri dari unsur Pemda dari 7 kabupaten di kawasan Danau Toba, 3 universitas di Sumatera Utara, dan K/L terkait - membahas dan mematangkan rencana program masing—masing universitas, serta mengidentifikasi kebutuhan masing-masing daerah dalam rangka peningkatan kapasitas masyarakat di kawasan Danau Toba.
- b. Tindak lanjut penandatanganan MoU, beberapa kegiatan telah mulai dilaksanakan antara lain:

Universitas Negeri Medan – Pembentukan tim perencanaan dan pengembangan desa wisata, survei pendahuluan dan identifikasi di lapangan, Sosialisasi Desa Wisata di 2 rencana lokasi masing-masing di Kab Samosir dan Kab Toba Samosir, serta pertemuan termasuk sosialisasi dengan unsur Pemda, tokoh masyarakat, dan pelaku industri pariwisata telah dilaksanakan pada tanggal 2 - 4 Desember 2016 di Onan Runggu Kab. Samosir. Salah satu target dari kegiatan ini adalah melakukan pendekatan-pendekatan sosial-budaya di 2 desa binaan yang akan menjadi desa percontohan dengan pendekatan rembug desa melalui tokoh-tokoh adat, agama, kepala desa/camat/RT/RW menghasilkan lembaga baru yakni Lembaga Desa Wisata. Lembaga ini nantinya yang akan memfasilitasi proses pembuatan kesepakatan prioritas program-program dan kegiatan pengembangan desa yang telah dibuat oleh tim perencanaan dan pengembangan desa wisata.

Universitas Sumatera Utara – Pelatihan Peningkatan Kapasitas Komunikasi untuk Bersih & Senyum bagi Masyarakat di Kawasan Wisata Pulau Samosir telah dilaksanakan pada tanggal 15 Desember 2016 di Kecamatan Tuktuk, Kab Samosir. Para pelaku industri pariwisata seperti pedagang, pemandu wisata, ojek, staf pengelola hotel dan pemda, asosiasi terkait mengikuti pelatihan dipandu oleh fasilitator dari tim ahli komunikasi dan Gerakan Budaya Bersih dan Senyum. Materi pelatihan difokuskan kepada pemahaman dan keterampilan peserta terkait pentingnya kualitas komunikasi para pelaku industri pariwisata termasuk masyarakat dalam mendukung peningkatan kualitas pelayanan terhadap wisatawan, serta pentingnya budaya bersih sebagai jaminan kenyamanan dan daya tarik wisatawan. Diharapkan dari pelatihan ini para peserta dapat menjadi pelopor dan mampu memberikan pengaruh positif terhadap lingkungan di sekitarnya.

Institut Teknologi DEL - Tahapan pembentukan dan penguatan kesadaran kolektif masyarakat melalui fasilitasi pembentukan Forum Tata Kelola Pariwisata di Toba Samosir telah dilaksanakan pada periode Minggu I – II Desember 2016. Forum ini menargetkan i) peningkatan kunjungan wisatawan lokal dan internasional ke destinasi-destinasi pariwisata di sekitar Danau Toba di akhir tahun 2018 sebanyak 20%; ii) peningkatan peran serta masyarakat, pemerintah dan dunia usaha dalam peningkatan kapasitas dan daya saing pariwisata; iii) peningkatan dampak pengembangan destinasi pariwisata kepada masyarakat diukur dengan peningkatan pendapatan masyarakat perkapita. Sedangkan program pengembangan informasi destinasi pariwisata yang dikembangkan melalui video-video yang di upload ke youtube, instagram dan media sosial lainnya sedang dalam proses desain dengan target selesai pada akhir Desember 2016. Keluaran kegiatan yaitu terbentuknya Forum Tata Kelola Pariwisata di 7 Kabupaten di sekitar kawasan Danau Toba.

- c. **Reviu Program Implementasi 2016 dan Tinjauan 2017** yang difasilitasi Kedeputan SDM, Iptek dan Budaya Maritim telah dilaksanakan di Tuktuk, Kab Samosir tanggal 16 Desember 2016. Ruang lingkup kegiatan ini adalah mereviu kegiatan yang telah dilaksanakan tahun 2016, mengidentifikasi faktor pembatas, kendala dan peluang dalam pelaksanaan kegiatan di lapangan, membahas alternatif solusi pemecahan masalah dan upaya perbaikan untuk kualitas yang lebih baik kedepan, mengidentifikasi dan membahas potensi kegiatan baru, serta membahas referensi program tahun 2017. Sebagai salah satu target dari kegiatan Reviu dimaksud, untuk tahun 2017 beberapa program yang sifatnya berkelanjutan akan dilanjutkan dan beberapa program

baru diagendakan yaitu antara lain Tahapan Pengembangan Amenitas yang mencakup i) pengembangan tourist information center (TIC) di Bandara, terminal dan tempat umum lainnya; ii) membuat papan informasi penunjuk arah destinasi-destinasi pariwisata di sekitar Danau Toba; iii) pengembangan informasi destinasi pariwisata dan paket paket wisata di sekitar kawasan Danau Toba pada media online seperti website, mobile apps, media sosial lainnya, dan iv) peningkatan pelayanan prima melalui sistem transportasi umum dan swasta ke destinasi-destinasi pariwisata di sekitar Danau Toba. Kegiatan Reviu merekomendasikan agar tahun 2017 seluruh kegiatan seyogyanya diintegrasikan dengan program prioritas K/L dan 7 Pemda di kawasan Danau Toba, termasuk Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Danau Toba. Rencana perumusan dan integrasi kegiatan dimaksud akan dilaksanakan di Balige, Kab Toba Samosir Minggu pertama bulan Maret 2017.

15. Penguatan Budaya Lokal (Seminar Pelestarian dan Penguatan Tradisi Budaya “Lefa” di Lamalera NTT)



Wilayah perairan bagi pembangunan di Provinsi NTT bermakna strategis, karena hampir sebagian Kabupaten/Kota di Provinsi NTT sangat tergantung kepada potensi Laut yang menyumbang lebih dari 65 % potensi lestari sumberdaya ikan

di Provinsi NTT. Sebagai dasar/pondasi dari segitiga karang dunia, perairan laut NTT memiliki sebaran tutupan terumbu karang dengan keragaman hayati spesies sangat tinggi di dunia yang merupakan habitat kritis sebagai wilayah perlintasan 22 jenis mamalia laut yang terdiri dari 14 spesies paus, 7 spesies lumba-lumba dan 1 spesies dugong (Pet-Soede, 2002; dan Kahn, 2005, 2013), termasuk 2 spesies paus langka dan karismatik yaitu paus biru (blue whale/*Balaenoptera musculus/koteklema*) dan paus sperma (sperm whale/*Physeter macrocephalus/lelanggaji*). Perairan ini juga merupakan habitat yang penting bagi duyung, pari manta, dan penyu.

Fakta ini, menyebabkan adanya tradisi masyarakat terkait pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan tersebut dalam kehidupan sehari-hari. Salah satu tradisi yang masih dipertahankan sampai saat ini adalah : Penangkapan Ikan Paus secara tradisional. Tradisi penangkapan paus oleh masyarakat di Desa Lamalera, Kecamatan Wulandoni, Kabupaten Lembata ini telah berlangsung

sejak lama sejak nenek moyang suku lamalera menempati daerah tersebut. Bahkan katanya tradisi ini sudah ada sejak abad 16.

Perburuan ikan paus secara tradisional ini dilakukan oleh penduduk Pria Lamalera yang sudah dewasa serta dianggap memiliki kemampuan (biasanya setiap keluarga mewakili satu anggota keluarganya). Sebelum berburu, mereka semua memanjatkan doa-doa kepada Tuhan agar diberi keberhasilan dalam perburuan Ikan paus.



Gambar Dokumentasi Lamalera

Walaupun telah ada beberapa seruan yang menyatakan pelarangan terhadap perburuan paus tersebut, tetapi tradisi berburu paus ini sampai sekarang masih tetap dipertahankan. Para penduduk Lamalera mengatakan bahwa paus yang mereka buru sudah mereka konservasi terlebih dahulu, sehingga paus yang masih hamil serta masih terlalu kecil tak akan diburu, hal itu dilakukan untuk tetap menjaga populasi paus di daerah Lamalera. Penduduk Lamalera juga mengklaim bahwa hasil dari perburuan paus itu tidak sampai 20 ekor per tahun, sehingga tidak akan terlalu mempengaruhi populasi ikan paus.



Gambar Dokumentasi Seminar Paus

Seminar telah merekomendasikan kebijakan tentang Penguatan Budaya Maritim (Budaya Lefa Masyarakat Adat Lamalera) dalam rangka pengembangan destinasi wisata budaya dan atraksi menyaksikan paus (*whale watching*) dalam rangka pengembangan destinasi wisata minat khusus. Selanjutnya melalui strategi pengembangan mata pencaharian alternatif sesuai potensi kearifan lokal masyarakat (*local wisdom*) untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat, serta strategi pembangunan sarana dan prasarana dalam mendukung penguatan budaya lokal dan pengembangan destinasi wisata bahari.

16. Sail Selat Karimata 2016

Dalam rangka persiapan pelaksanaan Sail Selat Karimata 2016, Deputi SDM, IPTEK dan Budaya Maritim telah memfasilitasi Rapat-rapat Lintas Kementerian/Lembaga, dengan tujuan mengkoordinasikan persiapan Kementerian/Lembaga (K/L) dan Pemerintah Daerah (Pemda) dalam rangka penyelenggaraan Sail Selat Karimata 2016 termasuk mengidentifikasi dan memetakan berbagai kegiatan dan alokasi anggaran masing-masing K/L. Disamping itu, juga secara khusus membahas kesiapan 2 kegiatan besar yaitu Acara Puncak Sail Karimata yang dihadiri oleh Presiden RI dan Festival Bahari Kepulauan Riau yang dihadiri oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman.



Gambar Peresmian Sail karimata

Beberapa kegiatan yang telah dilakukan dalam rangka mendukung pelaksanaan Sail karimata 2016 antara lain Perayaan Acara Puncak Sail Karimata di Sukadana, Kayong Utara pada tanggal 15 Oktober 2016 dan Festival Bahari Kepulauan Riau di Tanjung Pinang pada tanggal 22 Oktober 2016, serta Seminar dengan tema Merintis Kembali Jalur Sutera di Jambi pada 18 Mei 2016, Festival dan Jambore Pemuda Maritim di Bangka pada 24-28 April 2016

17. Tour de Flores

Tour de Flores (TdF) merupakan upaya promosi pariwisata dengan menghadirkan kegiatan event tahunan berupa balap sepeda jalan raya bertaraf Internasional (di bawah regulasi *United Cycliste Internationale*) sebagai salah satu sarana mengangkat pariwisata Flores ke pentas dunia. Secara domestik, TdF merupakan salah satu rangkaian promosi dalam rangka mendukung program prioritas 10 destinasi wisata quick wins, khususnya destinasi Labuhan Bajo.



TdF merupakan trigger dalam rangka mengundang lebih banyak wisatawan untuk mendukung rangkaian promosi wisata NTT berupa promosi produk lokal, bazar, destinasi wisata alam, pesta rakyat dan budaya serta kerjasama dengan biro perjalanan.

Tujuan kegiatan TDF tersebut adalah untuk mempromosikan dan mengangkat pariwisata Flores serta mewujudkan Labuan Bajo, Flores, NTT sebagai destinasi wisata prioritas serta mendukung kegiatan Flores Tourism Authority (FTA) dan mengajak masyarakat Indonesia dan dunia untuk mengunjungi obyek wisata Flores lewat perlombaan sepeda berskala internasional, menyaksikan atraksi budaya dan pasar rakyat di Flores.

Penyelenggaraan TDF tersebut merupakan salah satu bagian dari upaya pemerintah pusat dalam mendorong mempercepat pembangunan infrastruktur di Flores, baik infrastruktur dasar, seperti air bersih maupun infrastruktur energi, telekomunikasi, dan infrastruktur transportasi (darat, laut dan udara) serta menggerakkan ekonomi rakyat, memacu pertumbuhan ekonomi lokal, dan mengangkat kesejahteraan masyarakat Flores dan NTT sesuai Program Prioritas Nawacita yaitu mendorong pembangunan Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa-desa dalam kerangka negara kesatuan RI sesuai program prioritas nawacita.

Peserta kegiatan Tour de Flores terdiri atas : (1). Para Racer berjumlah 20 Team (6 Team Dalam Negeri dan 14 Tim Luar Negeri); (2). Peserta Touring; (3). Utusan sponsor; (4). Awak media dari dalam dan luar negeri; (5). Dokter, team pendukung serta para peserta pengobatan gratis di Ende dan Bajawa; (6). Panitia (Asemat EO, IGP, UCI, PLN, Dokter2); (7). Pemerintah Pusat (Kemenko Maritim dan Sumber Daya RI, Kementerian Pariwisata, Kementerian PU Pera, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kominfo); (8). Pemerintah Provinsi NTT dan Pemerintah Kabupaten Se Flores (Flores Timur, Sikka, Ende, Nagekeo, Ngada, Manggarai Timur, Manggarai, Manggarai Barat).



Gambar Dokumentasi kegiatan Tour de Flores

Jenis Kegiatan Tour de Flores dibagi dalam beberapa bagian antara lain Race, Touring, Bhakti social (berupa operasi mata katarak gratis di Ende dan Pengobatan Gratis di Bajawa), Pelatihan pengolahan sampah (Kampung Ujung Labuan Bajo, Manggarai Barat), Lomba penulisan, foto, video dan blog Wisata Flores serta Pasar Murah di Maumere.

Terkait promosi lebih lanjut tentang TdF perlu mempertimbangkan a) koordinasi lebih lanjut dengan Kementerian Pemuda dan Olahraga terkait potensi sport tourism di NTT, serta studi banding penyelenggaraan Tour de Singkarak dan Tour de Banyuwangi Ijen, b) Media value adalah salah satu kunci keberhasilan promosi TdF berupa promosi gencar di media massa yang membutuhkan dana besar dan c) Direct impact TdF relatif lebih kecil dibandingkan multiplier efek dari TdF.

18. Penguatan Olahraga Bahari

Pembangunan karakter dan wawasan bangsa bahari dapat ditempuh melalui pengembangan seni, budaya dan olahraga bahari. Penguatan olahraga bahari diperkenalkan sejak pendidikan usia dini hingga perguruan tinggi. Strategi pembangunan karakter dan wawasan bahari, dapat dilakukan dengan mengadakan berbagai perlombaan olahraga bahari tingkat local, nasional dan internasional.

Pengembangan olahraga bahari nasional yang berkesinambungan memerlukan keterlibatan dukungan multi pihak. Salah satu kegiatan yang dilakukan adalah FGD untuk menggali isu pengembangan olahraga bahari yang dilaksanakan di Tanjung Lesung Resort Banten pada tanggal 9-11 may 2016. Kegiatan ini melibatkan stakeholders dan kelompok kerja optimaliasi budaya, seni dan olahraga bahari di lingkungan Deputy Bidang Koordinasi SDM, Iptek dan Budaya Maritim. Hal-hal yang direkomendasikan adalah:

- a. Memberikan dukungan terhadap pelaksanaan olahraga maritime, terutama kemudahan terhadap keluar masuknya peralatan olahraga maritime Indonesia
- b. Menyenggarakan event dan kompetisi olahraga maritim berkala nasional dan internasional
- c. Mengembangkan olahraga maritime dan permainan berbasis tradisi masyarakat menuju pengembangan daya tarik wisata pada destinasi 10 KSPN

19. Percepatan Pengembangan Jejaring Geopark Indonesia

Salah satu alternatif pengembangan pariwisata adalah melalui pengembangan taman bumi atau sering dikenal dengan **Geopark**. Geopark menjadi konsep wisata baru yang saat ini tengah dikembangkan untuk menarik wisatawan. Konsep geopark sendiri mengacu pada pengembangan kawasan yang memberikan pengaruh terhadap konservasi, edukasi, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Geopark diperkenalkan pertama kali oleh UNESCO pada 2000-an, tidak hanya menjaga kelestarian alam, namun juga meningkatkan taraf hidup masyarakat. Geopark (taman bumi) adalah konsep manajemen pengembangan kawasan wisata secara berkelanjutan yang memadukan tiga keragaman alam, yaitu geologi dan geomorfologi (Geodiversity), keragaman geologi nilai ilmiah (Geoheritage), serta konservasi Geodiversity (Geoconservation).

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Bersama dengan Kementerian Energi, dan Sumber Daya Mineral, dan Kementerian Pariwisata mendorong sekitar 40 geoheritage yang tersebar di berbagai provinsi yang dikembangkan sebagai kawasan geopark nasional. Ada 4 (empat) geopark nasional yang ada yaitu geopark nasional Merangin Jambi, geopark nasional Rinjani, geopark nasional Kaldera Toba, dan geopark nasional Ciletuh-Pelabuhan Ratu. Sedangkan dua geopark Indonesia telah diakui oleh UNESCO Global Geopark (UGG) sebagai warisan dunia yaitu geopark Gunung Sewu dan Gunung Batur. Tahun 2016 Indonesia telah memasukkan dua geopark nasional Ciletuh-Pelabuhan Ratu dan geopark nasional Rinjani kepada UGG agar dapat diakui sebagai warisan dunia. Diharapkan tahun 2017, geopark nasional Rinjani dapat menjadi UGG.

Indikator kerja pengembangan geopark pada tahun 2016 adalah 1) Percepatan penerbitan Perpres tentang pengembangan geopark, 2) Mendorong terbentuknya kandidat geopark UGG (aspiring geopark), geopark nasional tambahan dan UGG baru, 3) Mengkoordinasikan promosi geopark ke ajang internasional, dan 4) Mendorong koordinasi dengan Perguruan Tinggi untuk terlibat dalam pengelolaan geopark di Indonesia.

Pada tahun 2017 target yang ingin dicapai dalam pengembangan geopark di Indonesia yaitu 1) Penguatan kelembagaan dengan dikeluarkannya perpres tentang pengembangan geopark di Indonesia, 2) Mendorong terbentuknya 6 geopark nasional baru di Indonesia dan mendorong geopark nasional Kaldera Toba untuk dapat diajukan kembali ke UGG, 3) Mengkoordinasikan promosi geopark ke ajang internasional untuk mendukung tercapainya 20 juta target wisatawan pada tahun 2019, 4) Mendorong aktifnya kegiatan geopark di daerah

melalui kajian ilmiah, diskusi, seminar dan festival, dan 5) Mengkoordinasikan keterlibatan yang semakin luas Kementerian Teknis, Instansi/Lembaga lain maupun swasta untuk mendukung geopark di Indonesia.



Gambar peresmian Geopark Ciletuh-Sukabumi

20. Gerakan Budaya Bersih dan Senyum (GBBS)

Gerakan Budaya Bersih dan Senyum (GBBS) adalah Gerakan Revolusi Mental yang bertujuan untuk memfasilitasi upaya penumbuhan dan pembangunan sikap mental manusia Indonesia yang berkepribadian luhur dengan berbudaya bersih dan senyum, sebagai kekuatan daya saing bangsa Indonesia dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. GBBS menumbuhkan dua nilai moralitas publik yaitu Budaya Bersih dan Budaya Senyum.



Sebagai gerakan revolusi mental, GBBS menganut tiga nilai dasar revolusi mental, yaitu *Integritas, Etos Kerja, dan Gotong Royong*. Dengan demikian, pelaksanaan program-program GBBS merupakan implementasi dari nilai-nilai tersebut. GBBS adalah

gerakan awal menuju Gerakan Nasional Indonesia Bersih yang akan dilaksanakan secara berkesinambungan sejak tahun 2016 hingga tahun 2019.

Berbagai program GBBS yang telah dilaksanakan dalam upaya menumbuhkembangkan budaya bersih dan senyum kepada masyarakat, antara

lain sebagai berikut : (1) kegiatan sosialisasi di berbagai daerah khususnya di KSPN kepada pelajar, mahasiswa pemuda/pemudi (karang taruna, blogger, komunitas, dan ormas lainnya) serta masyarakat luas, (2) kegiatan bersih pantai dan laut, (3) pelatihan pemanfaatan sampah (4) sosialisasi dan pendampingan persiapan *less waste event*, (5) rapat-rapat koordinasi baik sinergi lintas kementerian, maupun lintas sektoral dan (6) dukungan serta memfasilitasi beberapa kegiatan yang dilakukan oleh komunitas seperti Gerakan 1000, Jambore Nasional Komunitas Lingkungan, Makassar *Clean Up*, Jakarta *Clean Up*, dsb.

Pelaksanaan Kegiatan dalam Rangka GBBS tahun 2016:

- a. Kegiatan Persiapan Hari Peduli Sampah Nasional Dirangkai dengan Sosialisasi Gerakan Budaya Bersih dan Senyum di Makasar.
- b. Kegiatan Sosialisasi Gerakan Budaya Bersih dan Senyum pada Rangkaian Ekspedisi Gerhana Matahari Total (GMT).
- c. Kegiatan Sosialisasi GBBS di Kepulauan Seribu
- d. Kegiatan Festival Belajar Orang Marunda, di Kelurahan Marunda Jakarta Utara
- e. Kegiatan Dukungan Fasilitas Budaya Bersih dan Senyum di Lingkungan BATUR UNESCO GLOBAL GEOPARARK.
- f. Kegiatan Sosialisasi Budaya Bersih dan Senyum (GBBS) di Tanjung Lesung
- g. Kegiatan Pelatihan Pemanfaatan Limbah Sampah dengan Kegiatan Pembuatan "Recycle Tote Bag"
- h. Kegiatan Fasilitas Pemetaan Pulau Harapan
- i. Sosialisasi GBBS pada Kegiatan Seminar Nasional Pembangunan Kemaritiman di Jambi
- j. Kegiatan Lokakarya Peningkatan Kapasitas Kemaritiman Masyarakat di Danau Toba
- k. Kegiatan Fasilitas Kegiatan Jambore Lingkungan di Solo
- l. Kegiatan Sosialisasi ZERO WASTE EVENT di Kabupaten Kayong Utara
- m. Kegiatan Nangkring GBBS bersama Kompasiana dan Blogger.
- n. Kegiatan Sosialisasi GBBS di Destinasi Borobudur
- o. Kegiatan Sosialisasi Gerakan Budaya Bersih dan Senyum untuk Ketua Penggerak PKK wilayah KSPN, Istri TNI, Istri POLRI, Dharma Wanita Kemenpar, KKP, kemenhub, dan Kementerian ESDM.
- p. Kegiatan Sosialisasi GBBS dan Zero Waste Event serta Aksi Bersih Bersama di Kayong Utara (Pada Puncak Perayaan Sail Selat Karimata Tahun 2016)
- q. Kegiatan Sosialisasi GBBS dan Aksi Bersih Pantai di Belitung
- r. Kegiatan Sosialisasi GBBS dan Aksi Bersih Pantai di Tanjung Pinang.
- s. Kegiatan Sosialisasi GBBS di Kepulauan Seribu

t. Kegiatan Pekan Budaya Bersih dan Senyum di Labuan Bajo

21. Pelayaran Rakyat

Pelayaran rakyat merupakan kegiatan angkutan laut yang diusahakan oleh golongan ekonomi menengah ke bawah. Jumlah usaha pelayaran rakyat sejak tahun 1989 sampai dengan tahun 1997 tercatat sebanyak 670-an dengan jumlah kapal dari 2.789 sampai dengan 2.793 unit, dalam kurun waktu tersebut jumlah muatan berkisar 16 % sampai dengan 24 % dari total muatan yang diangkut kapal nasional (Jinca Yamin, 2001). Akan tetapi dalam 10 tahun belakangan ini armada pelayaran rakyat mengalami kesulitan dalam memperoleh muatan, karena sebagian besar muatannya sudah beralih ke armada kapal lainnya yang secara teknologi memang jauh lebih baik, sehingga volume muatan yang dapat diangkut hanya mampu diraih sekitar 4 % - 45 % dari total muatan.

Saat ini jumlah armada pelayaran rakyat berkisar 2000 unit, yang melibatkan 500 pengusaha dan menampung 20.000 pelaut (Kemenhub 2014). Eksistensi pelayaran rakyat masih berperan penting dalam industry pelayaran untuk kelancaran jaringan distribusi logistik yang efisien dan merata, khususnya dalam *Short Sea Shipping* (SSS) dan perairan pedalaman. Namun dari data di atas terlihat jumlah armada pelayaran rakyat semakin tahun semakin menurun, fenomena ini perlu mendapat perhatian yang serius.

Dalam FGD yang diinisiasi oleh Kemenko Bidang Kemaritiman Deputy Bidang Koordinasi SDM, Iptek dan Budaya Maritim dalam hal ini Jejaring Pelayaran Rakyat dengan melibatkan pakar, praktisi, *stakeholders* dari Unhas, Universitas Maritim Raja Ali, Indonesia National Shipowners Association, DPC INSA Batam, Dinas Perhubungan se Provinsi Kepulauan Riau, Dinas Pariwisata, Kemenhub untuk melakukan pembenahan dan optimalisasi peran pelayaran rakyat dalam mendukung transportasi laut khususnya transportasi antar pulau, direkomendasikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Melakukan peninjauan regulasi yang mengatur tentang PELRA, antara lain meliputi :
 - Permenhub tentang PELRA;
 - aturan yang spesifik untuk angkutan laut yang berbahan baku kayu
- b. Membuat aturan yang spesifik untuk angkutan laut yang berbahan baku kayu;
- c. Dibutuhkan DIKLAT untuk awak kapal PELRA;
- d. Diperlukan pelatihan untuk industri galangan kapal PELRA;

- e. Dibutuhkan pilot project dermaga dan armada perkapalan kategori pelayaran rakyat yang dioperasikan LPM/POKDARWIS (kelompok sadar wisata) di destinasi pariwisata;
- f. Melakukan pembinaan kepada asosiasi PELRA;
- g. Kemenhub perlu melakukan pembinaan kepada SDM PEMDA dalam rangka peningkatan kompetensi terkait dengan peraturan perizinan, pengawasan dan pengendalian PELRA;
- h. Melakukan pelayanan satu atap dalam pengurusan perizinan PELRA;
- i. Membangun kawasan PELRA di setiap kabupaten/kota;

IV. PERKEMBANGAN SUMBERDAYA

3.1 Kelembagaan

Berdasarkan pasal 5 Peraturan Presiden Nomor 10 tahun 2015 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, susunan organisasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman meliputi:

1. Sekretariat Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman;
2. Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim;
3. Deputi Bidang Koordinasi Sumberdaya Alam dan Jasa;
4. Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur;
5. Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Manusia, Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, dan Budaya Maritim;
6. Staf Ahli Bidang Hukum Laut;
7. Staf Ahli Bidang Sosio-Antropologi Maritim;
8. Staf Ahli Bidang Ekonomi Maritim; dan
9. Staf Ahli Bidang Manajemen Konektivitas.

Komposisi jumlah sumberdaya manusia Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman hingga saat ini berjumlah 382 orang yang terdiri dari unsur pegawai PNS 160 orang, TNI/Polri 13 orang serta pegawai non-PNS 209 orang. Sedangkan berdasarkan jenjang jabatan eselon I, II, III dan IV di lingkungan organisasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, dari kebutuhan sebanyak 139 jabatan, hingga saat ini baru teralokasikan untuk 120 jabatan eselon I, II, III dan IV atau sekitar 86,33%. Masih ada sekitar 19 jabatan (setingkat eselon) yang belum terisi. Sementara itu untuk jabatan fungsional

Adapun keragaan pegawai Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman berdasarkan jenjang jabatan pada table berikut ini:

Tabel Jumlah Pegawai di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Berdasarkan Jenjang Jabatan

No.	Pejabat/Eselon	Kebutuhan	Jumlah Terpenuhi	Belum Terpenuhi	Belum Terpenuhi (%)
1.	Jabatan Pimpinan Tinggi Madya (Eselon I.a)	5	5	0	0
2.	Jabatan Pimpinan Tinggi Madya (Eselon I.b)	4	0	4	100
3.	Jabatan Pimpinan Tinggi Pratama (Eselon II.a)	24	23	1	4,17
4.	Jabatan Administrator (Eselon III.a)	68	57	11	16,17
5.	Jabatan Pengawas (Eselon IV.a)	38	35	3	7,90
6.	Staf fungsional	214	46	168	78,50
	Jumlah Eselon (PNS)	353	166	187	35,97%

Selain itu juga terdapat 3 orang staf khusus Menteri dan 13 tenaga ahli Menteri. Kebutuhan staf khusus dan tenaga ahli tidak dihitung kebutuhannya, karena bergantung pada kebutuhan/permintaan Menteri yang bisa berubah-ubah.

Dari tabel dan rincian data di atas, terlihat bahwa Kemenko Kemaritiman masih kekurangan pegawai, terutama staf pelaksana (Jabatan fungsional). Akibat kekurangan pejabat fungsional, maka disiasati dengan merekrut pegawai/tenaga honorer, yang sebagian besar adalah tidak berpengalaman kerja atau menguasai kemampuan teknis sesuai dengan penempatannya.

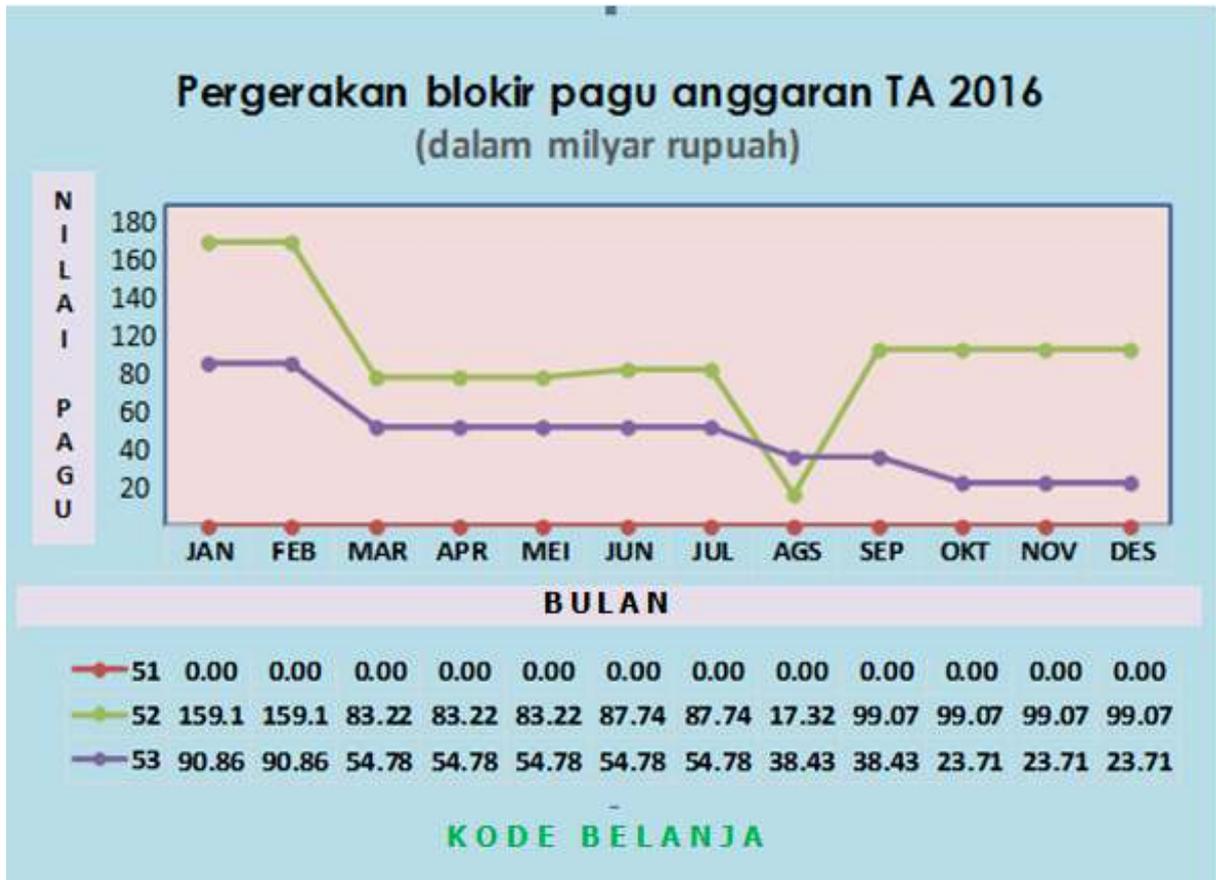
Tentunya hal ini menjadi pekerjaan rumah Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk memenuhi kebutuhan SDM sehingga apa yang menjadi tugas dan fungsi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

3.2 Sumberdaya Keuangan

3.3.1 Realisasi Keuangan

Pada Tahun Anggaran 2016, Anggaran Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman telah disahkan pada tanggal 07 Desember 2015, dan telah diupload di DIPA ONLINE Kementerian Keuangan dengan DIPA Induk Nomor: SP DIPA120.01-0/2016, serta DIPA Petikan Nomor: SP DIPA-120.01.1.350494/2016 dengan besar Pagu Anggaran Definitif sebesar Rp. 500.000.000.000,-. Pada tahun

2016 juga telah dilakukan perubahan anggaran. Dalam DIPA APBNP tersebut, pagu anggarannya menjadi sebesar Rp 413.225.267.000. Pagu belanja tersebut menempati posisi ke-64 di antara pagu belanja Kementerian/Lembaga tahun 2016. Pagu tersebut mengalami penurunan sebesar Rp 86,77 miliar dibandingkan pagu awal tahun (Rp 500,00 miliar).



Gambar 1. Grafik Blokir Anggaran Kemenko Kemaritiman
sumber: Direktorat Jenderal Anggaran- Kementerian Perencanaan

Dari sisi realisasi, Kemenko Bidang Kemaritiman memiliki tingkat penyerapan anggaran sebesar 63,87% (Pagu DIPA) dan menempati urutan ke-80 dari 86 K/L Non Bendahara Umum Negara. Tingkat penyerapan tersebut di bawah rerata penyerapan nasional Triwulan IV sebesar 85,48%, (DJPB, 2016). Namun jika penyerapan anggaran dihitung dari Pagu Efektif, maka realisasi capaiannya menjadi 90,87%, berbeda sedikit dengan capaian realisasi tahun 2016 yang sebesar 84,90%.

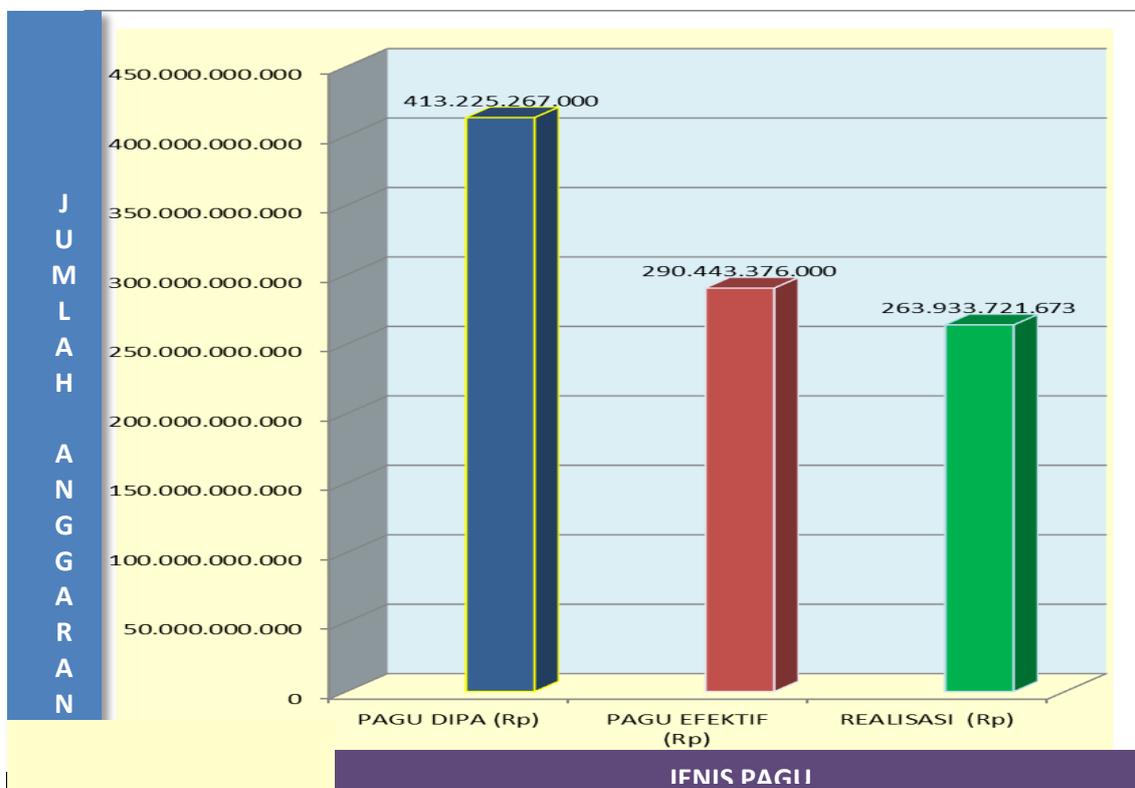
Tabel 1. [Realisasi Keuangan Kemenko Bidang Kemaritiman Tahun 2016](#)

PAGU DIPA (Rp)	PAGU EFEKTIF (Rp)	REALISASI (Rp)	% Capaian	
			Pagu DIPA	Pagu Efektif
413.225.267.000	290.443.376.000	263.933.721.673	63,87	90,87

Dari jumlah anggaran APBN 2016 tersebut di atas, kemudian dilakukan pemblokiran anggaran sebesar Rp 122.781.891.000,- dengan DIPA tertanggal 27 September 2016, sehingga besar dana efektif adalah sebesar Rp. 290.443.376.000.

Dalam perjalanannya anggaran TA 2016 telah terjadi 6 kali revisi di tingkat Dirjen Anggaran (DJA) dan 7 kali revisi ditingkat KPA (Revisi POK). Revisi DJA terdiri dari:

- a. Revisi Pengajuan Tunjangan Kinerja,
- b. Lepas Blokir BPKP Rp 111 Millyar
- c. Revisi Self Bloking Rp 86 Millyar
- d. Revisi APBN
- e. Revisi Self Bloking ke-2, dan
- f. Revisi Pembayaran Tunggakan dan Lepas Blokir.



Gambar 2. Grafik Pagu dan Realisasi TA 2016

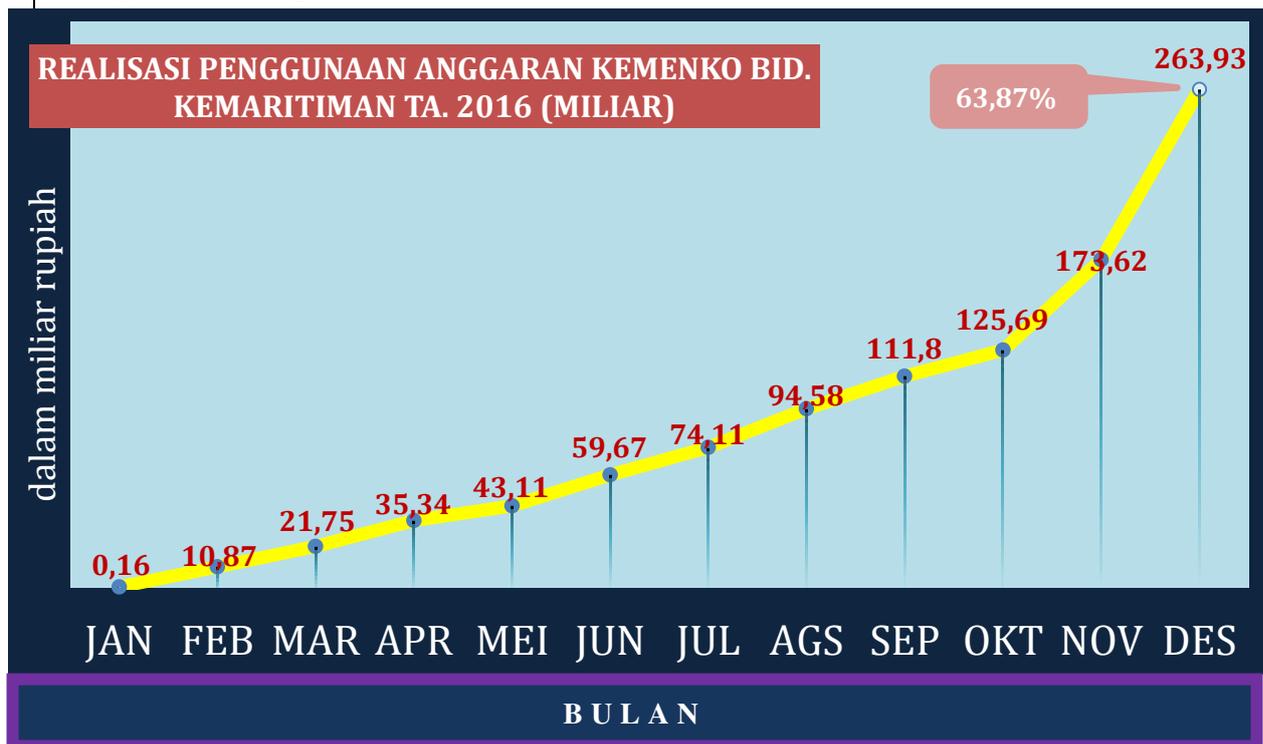
Tabel 2. Pagu dan Realisasi TA 2016 per Unit Eselon I

Unit Kerja	Pagu	Pagu Efektif	Realisasi	% Capaian	
				Pagu	Efektif
<i>Program Dukungan Manajemen dan Fasilitas</i>					
Sekretariat	195.964.317.000	176.329.122.000	163.246.938.081	83,30	92,58

Program Koordinasi Kebijakan					
Deputi I	50.000.000.000	31.398.804.000	29.585.397.903	59,17	94,22
Deputi II	33.423.000.000	14.428.255.000	13.445.423.494	40,23	77,15
Deputi III	44.293.283.000	23.160.553.000	18.532.813.065	41,84	80,02
Deputi IV	89.544.667.000	42.126.662.000	39.123.449.130	43,69	92,87
Total	413.225.267.000	290.433.376.000	263.933.721.673	63,87	90,87

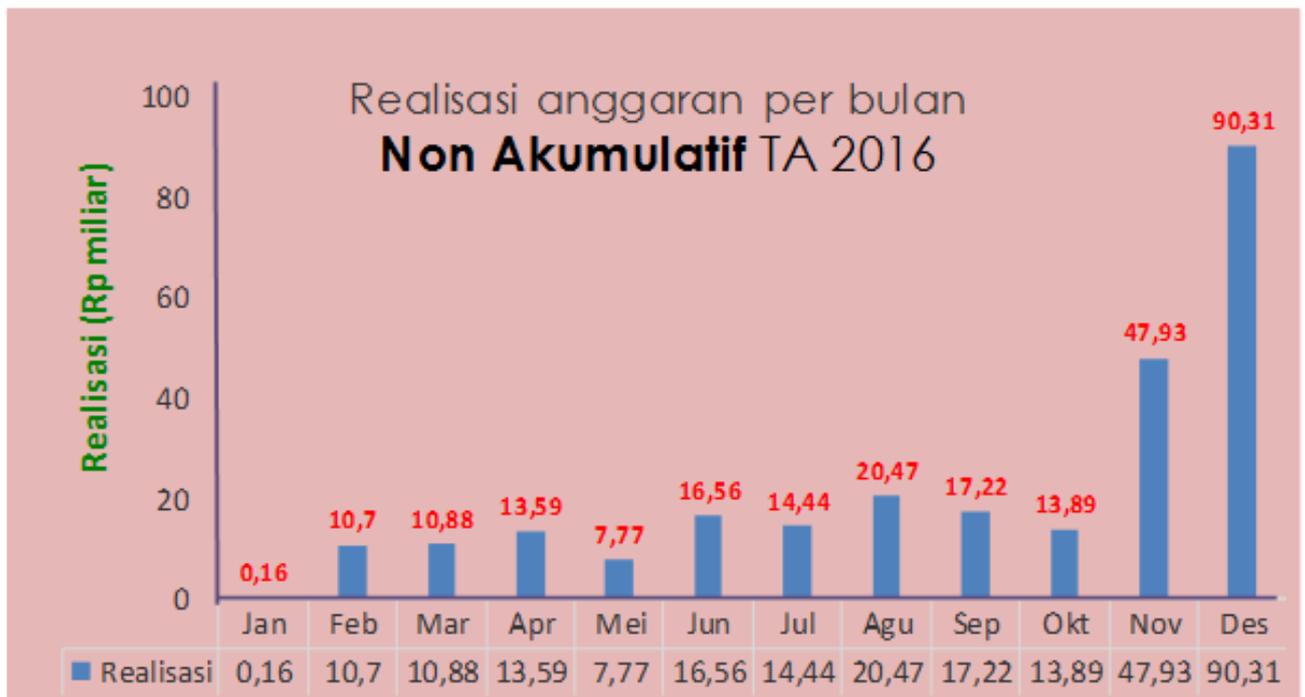
Dari anggaran dalam Pagu sebesar Rp 413.225.267.000,- kemudian dilakukan pemotongan dalam bentuk blokir mandiri sebesar Rp 122.781.000,- atau 29,71%. Sehingga Pagu anggaran efektif yang bisa dimanfaatkan untuk pencapaian target kinerja adalah sebesar Rp 290.433.376.000,- Penghematan anggaran sebesar ini, mau tidak mau mempengaruhi pelaksanaan kegiatan dan pencapaian *output* dan *outcome*.

Adapun rincian realisasi penggunaan anggaran Kemenko Maritim adalah sebagai berikut seperti dalam tabel berikut:



Gambar 3. Realisasi (akumulasi) anggaran Kemenko Bidang Kemaritiman TA. 2016

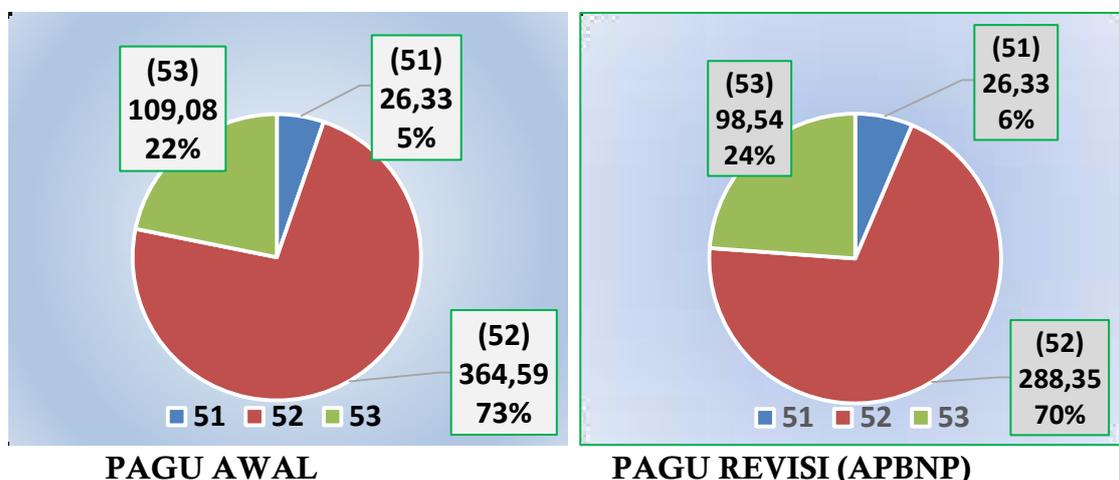
Sumber: Direktorat Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan



Gambar 4. Realisasi anggaran per bulan
 Sumber: Direktorat Jenderal Anggaran Kemenkeu RI

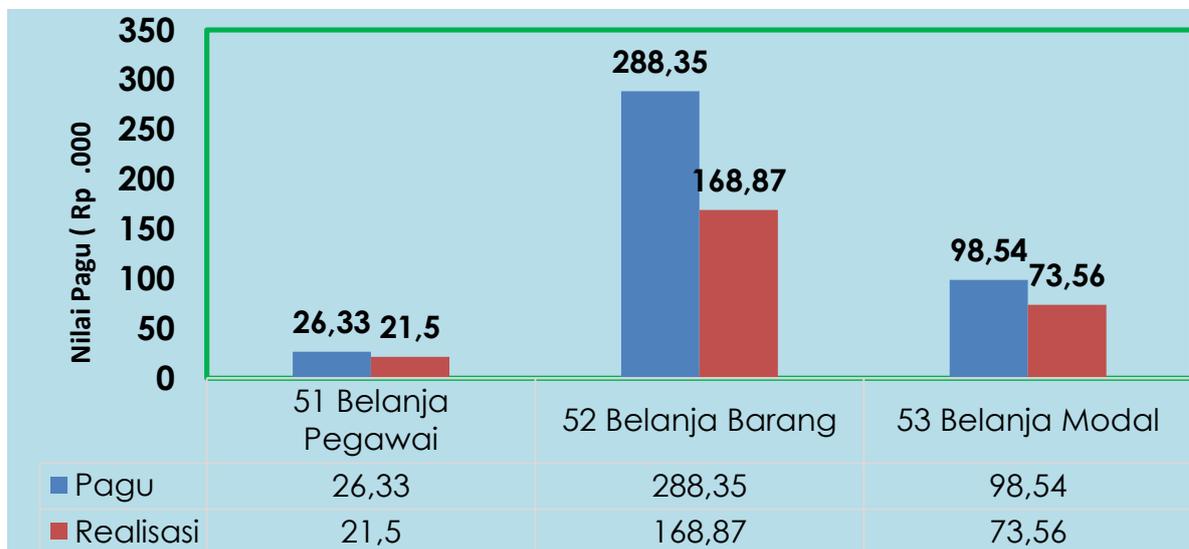
3.3.2 Realisasi per Jenis Belanja

Jika dihitung dari Pagu anggaran efektif, maka belanja barang memiliki pagu terbesar yaitu Rp 288,35 milyar dengan realisasi 70%, kemudian belanja modal sebesar 98,54 Milyar (24%) dan yang terkecil belanja pegawai sebesar Rp 26,33 Milyar (6%). Realisasi per jenis belanja yang tertinggi (jika dihitung dari PAGU DIPA APBNP) pada belanja pegawai sebesar 81,68% (Rp 21,5 Milyar), kemudian belanja modal sebesar 74,64% (Rp 73,56 Milyar) dan belanja barang 58,56% (Rp 168,86 Milyar).



Gambar 5. Grafik Distribusi Pagu Per Jenis Belanja

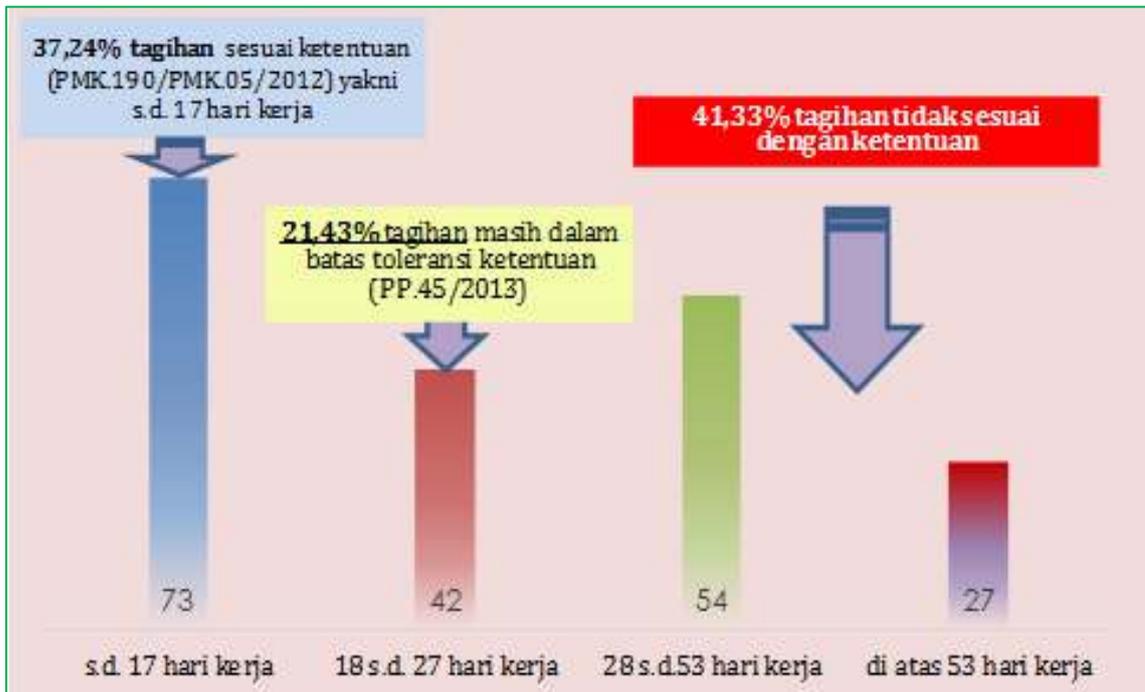
Realisasi tersebut di atas jika dibandingkan dengan realisasi tahun sebelumnya: belanja pegawai sebesar (32,1%); belanja modal (33.1%); dan belanja barang (52,63 %), maka hanya belanja pegawai yang mengalami peningkatan. Hal ini terjadi karena hanya belanja pegawai yang tidak mengalami pemblokiran, atau dengan kata lain seluruh anggaran belanja pegawai adalah anggaran efektif. Walaupun seluruh anggaran belanja pegawai boleh digunakan, namun masih belum terpenuhinya kebutuhan pegawai (masih berkisar 50% dari kebutuhan) menyebabkan alokasi anggaran tidak bisa dipakai seluruhnya. Sementara realisasi belanja barang paling rendah realisasinya karena di akun belanja inilah yang paling banyak mempunyai anggaran yang diblokir.



Gambar 6. Grafik Realisasi Per Jenis Belanja

3.3.4 Proses Pencairan Anggaran

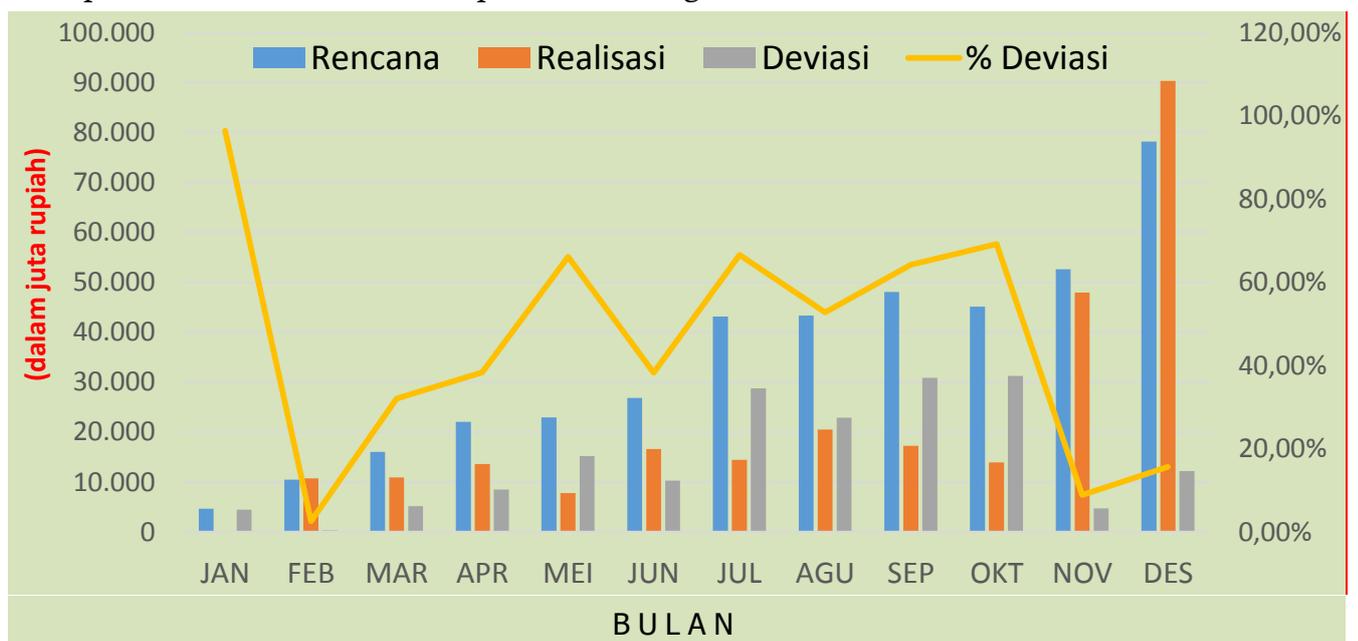
Sebagai kementerian yang baru terbentuk dan efektif bekerja serta membelanjakan anggaran yang ada baru pada bulan keenam, maka jumlah realisasi tersebut di atas termasuk tinggi, apalagi dengan kondisi staf yang masih jauh dari kondisi ideal dan banyak yang merupakan staf-staf baru yang belum berpengalaman dalam pengelolaan administrasi dan pengajuan serta pertanggungjawaban laporan keuangan.



Gambar 7. Penyelesaian Tagihan di Kemenko Kemaritiman TA 2016

Dari 196 tagihan yang disampaikan, masih terdapat 123 tagihan atau 62,76% yang terlambat diajukan ke KPPN.

Dari grafik di bawah dapat dilihat bahwa deviasi dari realisasi penggunaan dana berbanding rencana penarikannya yang terbesar terdapat pada bulan Januari sebesar Rp 4,459,37 miliar. Jika terjadi deviasi segera dilakukan revisi rencana penarikan dana dan rencana pelaksanaan kegiatan.



Gambar 8. Grafik Realisasi dan Rencana Penarikan Dana di Kemenko Kemaritiman TA 2016

Sampai dengan triwulan IV tahun 2016, masih terdapat keterlambatan penyampaian data kontrak ke KPPN sebesar 97% atau 184 dari jumlah keseluruhan data kontrak sebanyak 189.

LPJ Bendahara Pengeluaran sebanyak 100% Bendahara Pengeluaran terlambat disampaikan ke KPPN.

Tabel ... Rekap Jumlah frekuensi Pencairan Dana

JUMLAH SPM SALAH	JUMLAH SP2D	JUMLAH TOTAL SPM	% KESALAHAN
389	5.962	6,351	6%

Beberapa langkah perbaikan yang disarankan pada masa mendatang dalam proses pengajuan penarikan dana, pemakaian dana dan pertanggungjawabannya adalah sebagai berikut:

1. Meneliti kembali DIPA yang telah diterima, yakni:
 - Memeriksa kesesuaian dengan Renja KL;
 - Memeriksa apakah terdapat kesalahan administratif (kantor bayar, kode lokasi, akun, dll.) pada DIPA yang akan mempengaruhi proses pembayaran;
 - Memeriksa kegiatan yang ada dalam DIPA dengan perkembangan yang ada perlu
2. Segera mengajukan usulan revisi DIPA dalam hal hasil penelitian yang dilakukan memerlukan penyesuaian/perbaikan dalam DIPA.
3. Dalam hal masih terdapat anggaran yang diberikan catatan dalam DIPA (a.l. blokir), segera mempersiapkan dokumen (TOR, RAB,dll) yang diperlukan untuk menyelesaikan catatan dalam DIPA tersebut;

V. KENDALA DAN PERMASALAHAN

4.1 Internal

1. Belum adanya pemahaman yang sama dalam hal pengadministrasian keuangan dikarenakan pegawai Kemenko bidang Kemaritiman berasal dari berbagai instansi.
2. Pola kerja di unit kerja keuangan masih belum dapat mengimbangi dinamika kerja dari unit kerja teknis.
3. Minimnya jumlah tenaga pegawai kemenko bidang kemaritiman, terutama jabatan fungsional (tertentu dan umum).
4. Rencana Strategis (Renstra) terlambat disusun
5. Masih terdapat Perjanjian kinerja di eselon I dan II yang belum sesuai dengan tugas dan fungsinya. Demikian pula dengan Indikator kinerja dalam perjanjian Kinerja tersebut masih ada yang belum sesuai

4.2 Eksternal

1. Dalam menjalankan fungsi koordinasi secara umum masih sebatas dengan Kementerian/Lembaga di Pusat, sedangkan dengan Pemerintah Daerah masih perlu pengenalan lebih dalam mengenai tugas dan fungsi kementerian koordinator bidang kemaritiman, sehingga isu-isu yang ada di daerah mampu teridentifikasi secara tepat sehingga dapat menentukan rekomendasi kebijakan/langkah-langkah yang tepat.
2. Banyaknya regulasi dan kewenangan yang tumpang tindih serta adanya ego sektoral Kementerian/Lembaga yang dapat menghambat lajunya pembangunan di bidang kemaritiman.
3. Beberapa pegawai yang mendaftarkan diri untuk menjadi pegawai Kemenko Bidang Kemaritiman mengalami hambatan dan atau keterlambatan proses administrasi di instansi asal

VI. PENUTUP

Laporan kegiatan TA. 2016 ini disusun berdasarkan realisasi kegiatan dan Sasaran Strategis tahun anggaran 2016 yang telah disusun oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Laporan yang berisikan informasi kegiatan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman selama TA 2016 sebagai media informasi dan komunikasi untuk lebih mengenalkan segala bentuk aktifitas Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, sehingga pada akhirnya dapat tumbuh komunikasi yang baik dan kerja sama terkait dengan bidang kemaritiman/ pihak-pihak yang berkepentingan.